



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 4 (52), апрель 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Бюллетень издается с целью содействия деятельности в сфере образования, науки, культуры, просвещения, 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, г.
Москва, ул. Бутырская, дом
46, стр. 1

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	27
ОБЗОР ПРЕССЫ	41
ИНТЕРВЬЮ	75
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	85
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	90

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на стр. **89**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Авиапром должен сохранить локомотивный характер — Путилин	3	Повышение ресурса двигательных агрегатов — ключевая проблема постсоветского моторостроения — В. Богуслаев	13
Sukhoi Superjet 100 — приоритетный проект российско-французского сотрудничества	3	"Салют" проведет конкурс профессионального мастерства	13
Гособоронзаказ-2009 забуксовал до конца года	4	Состоялось годовое собрание акционеров ОАО "Пермские моторы"	13
Россия будет развивать высокие технологии в условиях финансового кризиса — Сергей Иванов	4	В четвертом квартале этого года планируется завершить сертификацию авиадвигателя для Superjet	14
В состав ОАК в перспективе войдет ряд новых авиастроительных предприятий	5	Программа создания двигателя для Superjet реализуется успешно, но конкуренцию может составить Китай	14
Укрепление кадрового потенциала ОПК	5	На базе "Авиастар-СП" будет создан региональный инженерный центр	14
Проект создания самолета Superjet 100 является приоритетным для России и Италии — посол РФ в Риме	5	"Авиастар-СП" разрабатывает производственную программу на ближайшие 15 лет	15
Кризис не скажется на выпуске новых самолетов Су-34	6	"Сухой" и "МиГ" останутся крупнейшими поставщиками боевых самолетов индийским ВВС	15
ИФК намерена в 2010 году поставить в Венесуэлу 2 воронежских самолета Ил-96	6	Компания SuperJet International получает сертификат EASA/ENAC-PART 145	16
Годовое собрание нижегородского авиазавода "Сокол" состоится 29 мая	6	"Авиакор" представил программу подготовки кадров на Самарском авиационно-космическом форуме	16
Оборонка осталась без аванса	7	Ту-160 вернулся в строй: КАПО им. С. П. Горбунова передало бомбардировщик в ВВС России	17
Россия намерена купить у Airbus самолеты для "Росавиа", прорабатывается вопрос получения кредитов на Западе — Чемезов	7	Серийное производство новых машин Sukhoi Superjet 100 началось в ОАО "КНААПО"	17
Су-30МК — самый продаваемый самолет	7	УОМЗ с официальным визитом посетила российско-итальянская правительственная делегация	18
ОАО "ОАК" расширяет сотрудничество в сфере аутсорсинга	8	УВАА положительно оценивает создание деловой версии самолета Sukhoi Superjet 100	18
ОАК намерена сэкономить к 2012 г. около 3 млрд рублей	8	На территории аэропортового комплекса Внуково прошла презентация самолета Sukhoi Superjet 100	19
"Оборонпром" высадится на "Сатурне"	9	РОСНАНО примет участие в проекте по организации производства новых композитных материалов	19
Посол США не исключает возможности совместного производства "Русланов"	9	Alenia прилетела	20
Sukhoi Superjet 100 может закрыть потребности в региональных авиаперевозках на российском и мировом рынках — Погосян	10	На САЗе снизилось число заказов и плохо продаются помещения	20
На совместную российско-индийскую программу создания самолета МТА из госбюджета на текущий год выделяется 2 млрд 156 млн рублей	10	Инфопарк: пассажир и не заметит, если двигатель откажет	20
Китай будет самостоятельно собирать самолеты, без помощи России	10	"АвиаСТЭП" разрабатывает пассажирский самолет "Московия"	21
ОАК отправит молодых специалистов на стажировки	11	Итальянский бизнес заинтересовался новосибирским авиастроением	21
Белоруссия закупит российские самолеты для ВВС и ПВО	11		
"Оборонпром" укрепился в Перми филиалом	12		
Испытательная база НПО "Сатурн" соответствует требованиям российской, европейской и американской сертификации	12		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за апрель 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

АВИАПРОМ ДОЛЖЕН СОХРАНИТЬ ЛОКОМОТИВНЫЙ ХАРАКТЕР — ПУТИЛИН

Авиационная промышленность России должна возродиться на новом научно-техническом уровне и авиапром должен сохранить локомотивный характер, заявил на научно-практической конференции, посвященной 70-летию образования Народного комиссариата авиационной промышленности, заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Вячеслав Путилин.

"В последние годы стали слышны голоса о том, что дешевле закупить авиатехнику за рубежом, чем разработать у нас в стране, что, якобы, дает выигрывать во времени, то есть используются вполне современные рыночные критерии. Однако ими оперируют люди, которые получили недостаточный фундамент государственности при подготовке и принятии важных государственных решений", — отметил В. Путилин. Необходимо обеспечивать оптимальное сочетание и оправдавшего себя прошлого опыта, и новых разработок, нового опыта, а главное — мощной государственности, которая должна присутствовать при

принятии всех важных государственных решений. К сожалению, взаимоотношения между заказчиком и промышленностью, система создания вооружений и военной техники, роль генеральных конструкторов, роль военно-научного и научно-технического сопровождения утеряны, считает заместитель председателя ВПК. Наличие посредственностей, для которых главное — получение денег от государства, а не получение результата, заставляет нас просто кричать о том, что, не помня уроков истории, невозможно создавать новое.

"Состояние дел в оборонной промышленности и несоответствие этого состояния тем задачам, которые стоят перед оборонно-промышленным комплексом, заставляет говорить об этом откровенно, неся долю ответственности за то, что такое состояние имеет место", — подчеркнул В. Путилин.

источник: AVIAPORT.RU
24.04.09

СУКХОИ SUPERJET 100 — ПРИОРИТЕТНЫЙ ПРОЕКТ РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко провел встречу с послом Франции в России Жаном де Глиниасти.

Виктор Христенко и Жан де Глиниасти обсудили, в частности, перспективы экономического сотрудничества двух стран в таких приоритетных областях, как авиастроение и автомобильная промышленность.

Как отметил глава Минпромторга России, авиа- и двигателестроение на сегодняшний день являются наиболее продвинутыми сферами взаимодействия — "это и участие российских компаний в программах Airbus, и логично дополняющий российско-французское сотрудничество совместный проект Sukhoi Superjet 100, абсолютно для нас приоритетный. И мы сделаем все возможное, чтобы риски, связанные с кризисом, никак не отразились на проекте".

Залогом успешной реализации проекта Sukhoi Superjet 100, по мнению Виктора Христенко, помимо государственной поддержки, является единство

позиций и интересов коммерческих участников проекта — российских и французских предприятий. В свою очередь, в Минпромторге рассчитывают, что в скором будущем будут сданы по коммерческим соглашениям первые машины Sukhoi Superjet 100. И принципиально важными потребителями новых самолетов, по мнению Виктора Христенко, могли бы стать французские авиаперевозчики.

Российская сторона также высказала свою заинтересованность в расширении сотрудничества в сфере вертолетостроения. "Использование опыта российских разработчиков, признанного передовым во всем мире, позволило бы ускорить разработку нового европейского тяжелого транспортного вертолета", — полагает министр промышленности и торговли России.

источник: организация «Минпромторговли»
16.04.09

ГОСОБОРОНЗАКАЗ-2009 ЗАБУКСОВАЛ ДО КОНЦА ГОДА

Амбициозные планы по массовому перевооружению Российской армии с 2011 года, о которых на коллегии Минобороны сообщил президент Дмитрий Медведев, сейчас под угрозой срыва. Несмотря на обещания правительства, "оборонка" получила в первом квартале лишь десятую часть обещанных миллиардов. Как говорят оборонщики, на такие деньги невозможно начать серийное производство уже заказанных Минобороны образцов вооружений и военной техники.

— Общая сумма гособоронзаказа на закупки, разработку и ремонт вооружений составляет в бюджете этого года около 520 млрд руб., — говорит замминистра обороны по вооружениям Владимир Поповкин. — На сегодняшний день мы заключили более 3,5 тыс. контрактов на 300 млрд руб., что составляет 70 % объема гособоронзаказа. Министерство обороны уже перечислило предприятиям 130 млрд руб. в рамках финансирования гособоронзаказа этого года (дошло чуть больше половины).

Оптимизм представителя военного ведомства не разделяют представители "оборонки". Иначе бы по поводу ситуации вокруг гособоронзаказа-2009 не собиралась Военно-промышленная комиссия при правительстве, а президент Дмитрий Медведев не встречался бы с главой Минфина Алексеем Кудриным. На этой встрече Кудрину было сказано: "Плохо, что произошла заминка. Эту инерцию нужно ломать. Она особенно опасна в период кризиса. Если в обычные годы все это легко наверстывается, то сегодня — нет". Кудрин пообещал президенту исправить ситуацию. Но денег у промышленности как не было, так и нет. К примеру, как сообщили в

администрации Мурманской области, чтобы решить проблемы "оборонки" на предприятиях Северного флота, военное ведомство, "не дожидаясь поступления средств из федерального центра, направило туда деньги для выплаты зарплаты из своих резервов. Это 42 млн руб. В то время как весь долг — 150 млн".

— Задержка с выделением средств по гособоронзаказу — такая же обыденная вещь, как и само его утверждение, — сообщил "Известиям" представитель Объединенной авиастроительной корпорации. — Каждый год одно и то же! В конце предыдущего года правительство клянется, что в первом квартале года начинающегося "оборонка" получит аванс на закупку материалов, оборудования и комплектующих. А дальше квартал за кварталом, по мере исполнения своих обязательств, будет дополнять средства из госбюджета. Вице-премьер Сергей Иванов из-за этого даже решился на заключение с некоторыми предприятиями "длинного цикла производства" — трехлетних контрактов по гособоронзаказу. Однако все тщетно! Год стартует — Минфин буксует.

— Проблема и в том, что военные постоянно вносят коррективы в свои планы, — высказал свое мнение "Известиям" генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, — и в том, что есть проблемы с самим бюджетом в целом. В том числе связанные с возвратом от трехлетнего к однолетнему бюджету. Все это влияет в том числе и на авансирование гособоронзаказа.

*источник: газета «Финансовые известия»
14.04.09*

РОССИЯ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА — СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Россия будет развивать высокие технологии в условиях финансового кризиса, сообщил заместитель Председателя Правительства РФ Сергей Иванов на открытии в Центральном выставочном комплексе "Экспоцентр" 10-го Международного форума и выставки "Высокие технологии XXI века".

"Российское правительство, государство в последние годы уделяет все больше и больше внимания вопросам диверсификации, создания новых высокотехнологичных товаров, что позволит улучшить качество жизни, сделать нашу экономику более современной, более независимой, — сказал Иванов. — В условиях финансового кризиса роль научных технологий возрастает. У нас нет другого выхода, как развивать высокие технологии, производить высокотехнологичную продукцию".

Вице-премьер выразил уверенность в том, что "Россия может и должна сохранить свои лидирующие позиции в мире в таких областях, как нанотехнологии, космос и судостроение". "Нам важно создать такой продукт, который идет в экономику", — подчеркнул Иванов. По его словам, "форум в "Экспоцентре" даст новый толчок в развитии новых технологий".

С оценкой вице-преьера согласен глава госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, который

отметил, что открывшийся международный форум "носит ярко выраженный инновационный характер".

"Нынешний форум насыщен разнообразными по тематике событиями, — сказал он. — Запланировано более полусотни конференций, семинаров, круглых столов, посвященных научно-техническим проблемам". "Наша миссия — содействовать развитию высоких технологий — полностью соответствует задачам, которые ставит перед нами правительство", — подчеркнул глава госкорпорации.

По мнению Чемезова, в условиях экономического и финансового кризисов высокие технологии остаются востребованными. При этом он сослался на ряд контрактов, которые заключили российские предприятия с зарубежными партнерами. "Мы подписали несколько контрактов с иностранными фирмами, в том числе с одной из зарубежных строительных корпораций", — сообщил он. "До 2020 года наше предприятие будет поставлять титан, сумма контракта оценивается в 4 млрд руб.", — отметил Чемезов. По его оценке, "это даст возможность предприятиям стабильно работать в течение нескольких лет".

*источник: АРМС-ТАСС
21.04.09*

В СОСТАВ ОАК В ПЕРСПЕКТИВЕ ВОЙДЕТ РЯД НОВЫХ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В ближайшее время состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) расширится за счет вхождения в корпорацию новых предприятий, сообщил президент ОАК Алексей Федоров.

"Принято решение о вхождении в состав ОАК Экспериментального машиностроительного завода имени Мясищева, который сейчас проходит процедуру акционирования, а также Летно-исследовательского института имени Громова", — сказал А. Федоров.

Он сообщил, что подписано межправсоглашение с Узбекистаном о вхождении в состав ОАК Ташкентского авиационного производственного объединения. Ведутся также переговоры с собственниками самарского авиационного завода "Авиакор" о вхожде-

нии этого предприятия в ОАК. "В ближайшее время формирование структуры ОАК будет завершено. В корпорацию не войдут Саратовский авиационный завод, который по существу прекращает свое существование, и Смоленский авиазавод, который передан в другую структуру — корпорацию "Тактическое ракетное вооружение", — сказал А. Федоров.

Он напомнил, что в настоящее время в ОАК входят шесть конструкторских бюро, а также 10 авиационных заводов.

*источник: газета «Гудок»
21.04.09*

УКРЕПЛЕНИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ОПК

Минпромторг России совместно с Минобрнауки России, Федеральным космическим агентством и Госкорпорацией по атомной энергии "Росатом" разработал Стратегию создания в оборонно-промышленном комплексе системы многоуровневого непрерывного образования

Приказом Минпромторга России № 256 от 13 апреля 2009 года утверждена "Стратегия создания в оборонно-промышленном комплексе системы многоуровневого непрерывного образования на период до 2015 года". Стратегия включает в себя меры по укреплению кадров в организациях оборонно-промышленного комплекса, развитию базовых кафедр и лабораторий в структуре ведущих высших учебных заведений, созданию на базе крупных интегрированных структур учебных центров по переподготовке и повышению квалификации инженерно-технических кадров. В рамках Стратегии, в целях сохранения и закрепления молодых специалистов на предприятиях и в организациях ОПК, дополнительно предусматриваются следующие меры:

— выделение в федеральном бюджете начиная с 2010 года средств на стипендии молодым работникам ОПК;

— учреждение специальной (оборонной) государственной стипендии Правительства России для студентов, обучающихся в высших государственных образовательных учреждениях по направлениям оборонно-промышленного комплекса;

— установление ежемесячной процентной надбавки к специальной (оборонной) государственной стипендии Правительства России, в рамках государственного плана, как гражданам Российской Федерации, которым предоставляются социальные гарантии в связи с работой со сведениями, составляющими государственную тайну;

— поддержка обеспечения молодых специалистов ОПК жильем.

Комплексная реализация предусмотренных мер создаст базу для динамичного, целенаправленного, долгосрочного развития и сохранения кадрового потенциала ОПК, обеспечит условия для внедрения государственных образовательных стандартов нового поколения.

*источник:
организация «Минпромторговли»
15.04.09*

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА SUPERJET 100 ЯВЛЯЕТСЯ ПРИОРИТЕТНЫМ ДЛЯ РОССИИ И ИТАЛИИ — ПОСОЛ РФ В РИМЕ

Проект создания регионального самолета Sukhoi Superjet 100 является приоритетным для России и Италии, заявил сегодня российский посол в Риме Алексей Мешков в ходе интернет-конференции, посвященной отношениям двух стран.

"Это действительно уникальная вещь, когда мы впервые совместно создаем самолет и будем продавать его совместно с нашими зарубежными партнерами", — сказал дипломат. Он напомнил, что сделка по вхождению в компанию "Гражданские самолеты Сухого" итальянского холдинга "Финмеканика" окончательно завершена и "теперь итальянцы — наши реальные партнеры, разделяющие все риски по производству и продаже этого самолета".

"Помимо авиастроения, развивается сотрудничество в вертолетостроении", — подчеркнул Мешков.

В то же время он отметил, что "динамика товарооборота в этом году пока не радует, поскольку идет естественное снижение экспорта и импорта". Посол напомнил, что в "2008 году мы достигли исторического рубежа — товарооборот вырос до 52,9 млрд долл.", и выразил надежду на то, что "в течение года показатели будут выправляться".

*источник: АРМС-ТАСС
15.04.09*

КРИЗИС НЕ СКАЖЕТСЯ НА ВЫПУСКЕ НОВЫХ САМОЛЕТОВ СУ-34

Кризисные явления в стране не скажутся на выпуске многофункциональных боевых самолетов Су-34, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Выпуск Су-34 на Новосибирском авиационном производственном объединении (НАПО) ведется в соответствии с пятилетним планом поставок самолетов российским ВВС. Кризис не скажется на выпуске Су-34 — госконтракт твердый, срок определен и количество машин не уменьшено", — отметил собеседник агентства.

Отвечая на вопрос о "штучном" выпуске Су-34 в прошлом году, он сказал, что освоение серийного производства всегда требует времени. "На НАПО ведется большая работа по расширению производства, по обучению кадров. В ближайшие годы при-

ритетом является поставка запланированного количества Су-34 для российских ВВС", — подчеркнул он. Через несколько лет, когда НАПО полностью освоит выпуск Су-34, завод будет способен выпускать эти самолеты как для российских ВВС, так и на экспорт, отметил источник.

Как сообщалось ранее, госпрограммой вооружений на период до 2015 г. планировалось построить 58 Су-34. Однако можно предположить, что в соответствии с разрабатываемой программой на период до 2020 г. количество Су-34 для российских ВВС будет существенно увеличено.

источник: AVIAPORT.RU
24.04.09

ИФК НАМЕРЕНА В 2010 ГОДУ ПОСТАВИТЬ В ВЕНЕСУЭЛУ 2 ВОРОНЕЖСКИХ САМОЛЕТА ИЛ-96

Лизинговая компания "Ильющин Финанс Ко" намерена поставить в Венесуэлу два пассажирских самолета Ил-96-300 производства воронежского авиазавода, сообщили во вторник в пресс-службе компании. Там отметили, что производственную площадку посетил посол Республики Венесуэла в РФ Уго Хосе Гарсия Эрнандес.

"Он посмотрел борт Ил-96 с VIP-салонном, который лизинговая компания "Ильющин Финанс Ко" (ИФК) готовит для передачи в летный отряд Администрации Президента РФ. Также он посмотрел, как готовятся к передаче воронежской авиакомпании "Полет" грузовые лайнеры "Ил-96-400Т", — отметили в пресс-службе.

Послу Венесуэлы показали завод, новое оборудование, которое поступило на предприятие в рамках масштабной программы модернизации предприятия. Также он ознакомился с серийным производством новых российско-украинских региональных самолетов Ан-148.

Напомним, что меморандум о поставке российских пассажирских самолетов Ил-96-300 в Венесуэлу

был подписан в Венесуэле 27 ноября 2008 года между российской лизинговой компанией ОАО "Ильющин Финанс Ко" и экспортно-импортной компанией Венесуэлы VEXIMCA С. А. в присутствии президентов России и Венесуэлы.

Этот документ стал первой сделкой по поставке в Боливарианскую Республику Венесуэла гражданских самолетов российского производства. В настоящий момент в латиноамериканском регионе эксплуатируется три самолета Ил-96-300, поставленные на Кубу ОАО "ИФК". В Венесуэле авиалайнеры планируется передать в 2010 году.

"Ильющин Финанс Ко." — крупнейшая в России авиализинговая компания, поставляющая самолеты российского производства Ил-96, Ту-204 и Ан-148. Основными заказчиками поставляемой техники, помимо российских авиакомпаний, являются компании Кубы, Венесуэлы, Ирана, Сирии.

источник: сайт Abireg.ru
15.04.09

ГОДОВОЕ СОБРАНИЕ НИЖЕГОРОДСКОГО АВИАЗАВОДА "СОКОЛ" СОСТОИТСЯ 29 МАЯ

Совет директоров ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (НАЗ "Сокол", входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) на заседании 3 апреля принял решение провести общее годовое собрание акционеров предприятия 29 мая 2009 года.

Согласно официальному сообщению компании, акционеры утвердят годовой отчет, годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках общества, решат вопрос о размере, сроках, форме и порядке выплаты дивидендов по результатам 2008 года.

Кроме того, общее собрание изберет новый совет директоров, ревизионную комиссию, утвердит аудитора общества на 2009 год, а также одобрит крупные

сделки, которые могут быть совершены между ОАО "НАЗ "Сокол" и Сбербанком России.

ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол" — авиастроительное предприятие. Акционеры — ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" — 38 %, ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (номинальный держатель) — 30,87 %, ХФЛ "Финанс" — 22 % (данные компании). Финансовые показатели (9 месяцев 2008 года, РСБУ, данные компании): выручка от реализации — 1,468 млрд рублей, чистый убыток — 399,789 млн рублей.

источник: ИА «НТА-Приволжье»
07.04.09

ОБОРОНКА ОСТАЛАСЬ БЕЗ АВАНСА

В пятницу замминистра обороны Владимир Поповкин объявил, что военное ведомство уже перечислило предприятиям 130 млрд руб. в рамках финансирования гособоронзаказа этого года. Общая сумма гособоронзаказа на закупки, разработку и ремонт вооружений составляет в бюджете этого года около 520 млрд руб.

Как сообщил чиновник одного из силовых ведомств, 3 апреля под председательством первого вице-преьера Игоря Шувалова состоялось совещание по гособоронзаказу, на котором представители Минобороны заявили, что "в пути" находится 230 млрд руб., военная приемка на предприятиях подтвердила получение предприятиями 86 млрд руб., а казначейства — лишь 30 млрд руб. В итоге совещание пришло к выводу, что в ситуации следует разобраться дополнительно. Представитель Шувалова подтвердил "Ведомостям", что 3 апреля под его руководством прошло заседание по вопросу о доступности средств гособоронзаказа для предприятий.

По словам источника в Минобороны, внимание руководства страны к этой проблеме вызвано тем, что правительство забросали письмами губернаторы (в их числе мэр Москвы Юрий Лужков и губернатор Подмосковья Борис Громов), заявляющие о пагубных последствиях для промышленности несвоевременного перечисления авансов по гособоронзаказу. Такое

происходит каждый год, говорит источник, но в этом году из-за кризиса заводы не могут, как обычно, взять кредит и все это чревато закрытием предприятий и массовым неисполнением гособоронзаказа.

Главной причиной задержки с авансированием является пересмотр бюджета, говорит гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. До сих пор неясно, каковы будут конкретные цифры по предприятиям в новом бюджете, подтверждает источник в Минобороны. Из-за этого с начала года вообще не финансировались НИОКР, а те деньги, которые все же получили предприятия, выданы в основном в рамках ранее заключенных многолетних контрактов, говорит собеседник "Ведомостей". Еще одна причина задержек — очередная реформа заказывающих служб Минобороны в феврале — марте и особенности законодательства. От проведения торгов по размещению заказа до заключения контракта проходит не менее двух месяцев, а почти по половине контрактов, которые надо заключить в этом году, даже не проведены торги, говорит военный. Поэтому до лета финансирование оборонки вряд ли станет ритмичным, опасается источник в Минобороны.

*источник: газета «Ведомости»
13.04.09*

РОССИЯ НАМЕРЕНА КУПИТЬ У AIRBUS САМОЛЕТЫ ДЛЯ "РОСАВИА", ПРАБАТЫВАЕТСЯ ВОПРОС ПОЛУЧЕНИЯ КРЕДИТОВ НА ЗАПАДЕ — ЧЕМЕЗОВ

Россия намерена договориться с Airbus о закупке новых самолетов для компании "Росавиа". Как сообщил гендиректор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, этот вопрос будет обсуждаться с руководством Airbus, которое находится в Москве в связи с подписанием контракта на закупку титановой продукции у "ВСМПО-Ависмы".

"Мы уже подготовили запрос и будем ожидать в ближайшее время предложений от Airbus по целому спектру самолетов", — сказал Чемезов. По его словам, "в зависимости от вариантов, которые нам будут предложены, мы решим, будет ли для нас интересно привлечение кредитных ресурсов от западных банков, стоимость которых на Западе дешевле и выгоднее". "Сегодня мы выскажем наши желания и запросы", — добавил глава госкорпорации.

Он напомнил, что в целом "Росавиа" планирует приобрести 200 новых самолетов, но не только у Airbus. Часть из них будет российского производства. По

словам Чемезова, готовится подписание соглашения с Объединенной авиастроительной корпорацией, которая "в определенных временных рамках должна подготовить свои предложения по самолетам конкретных моделей, и уже от этих предложений будет зависеть вопрос о закупке иностранных бортов".

Решение о создании "Росавиа", которая официально называется ОАО "Авиакомпания", было принято в конце прошлого года после того, как в компаниях альянса "ЭйрЮнион" наступил кризис, связанный с задолженностью авиаперевозчиков перед поставщиками топлива. Основой для формирования "Росавиа" станут маршрутные сети и авиапарк авиакомпаний "Атлант-Союз", альянса "ЭйрЮнион", ГТК "Россия", "Кавминводьявиа", "Оренбург Авиа", "Саратовские авиалинии" и "Владивосток Авиа".

*источник: АРМС-ТАСС
21.04.09*

СУ-30МК — САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ САМОЛЕТ

Наиболее успешным российским продуктом на рынке боевой авиации в последние 15 лет стали разработанные ОКБ "Сухого" самолеты семейства Су-30МК, считают эксперты журнала "Национальная оборона". С начала поставок первых машин в Китай в 2000 году уже отправлено заказчикам и готовится к отправке в 2009 году 269 истребителей семейства. Для сравнения: с 1992 по 2007 год Россия поставила зарубежным заказчикам 437 новых боевых самолё-

тов, при этом 256 из них — в 2001—2007 годах. Помимо Индии истребитель в последние годы поставляется в Китай, Малайзию, Алжир, Вьетнам, Индонезию и Венесуэлу.

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
10.04.09*

ОАО "ОАК" РАСШИРЯЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ АУТСОРСИНГА

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ООО "УК "Алюминиевые продукты" заключили долгосрочные соглашения "О сотрудничестве" и "О существенных условиях". Подписи под документами поставили президент, председатель правления ОАО "ОАК" Алексей Иннокентьевич Федоров и президент ООО "УК "Алюминиевые продукты" Владимир Ильич Скорняков.

Данными соглашениями ОАО "Каменск-Уральский металлургический завод" (г. Каменск-Уральский, Свердловская область) будет предоставлено (после проведения необходимых процедур) право производства, в интересах предприятий ОАК, крупногабаритных деталей из алюминиевых сплавов путем механической обработки на станках с числовым программным управлением. ОАО "КУМЗ" предусматривает создать конкурентоспособное производство, соответствующее современным мировым стандартам и требованиям.

Перенос производства части номенклатуры выпускаемых деталей со сборочных заводов на специализированные предприятия является частью стратегического плана ОАО "ОАК" по переводу ряда действующих производств на аутсорсинг. Для ОАК аутсорсинг становится все более актуальным по мере выполнения комплекса мероприятий, направленных на значительное увеличение темпов выпуска пассажирской авиатехники.

В рамках данных соглашений ОАК действует в интересах ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" и ЗАО "Авиастар-СП". До конца текущего года предусматривается расширение действия данного соглашения на все предприятия ОАО "ОАК".

Реализация данных соглашений принесет значительные выгоды обеим сторонам. ОАО "ОАК" улучшит общую эффективность индустриальной модели и оптимизирует загрузку имеющихся мощностей, снизит трудоемкость на предприятиях корпорации, себестоимость производимой продукции за счет

оптимизации работы со стружкой (переработки отходов непосредственно у производителя) и снижения потребности в инвестициях в техперевооружение предприятий корпорации за счет инвестиций ОАО "КУМЗ" в развитие собственного производства.

ОАО "КУМЗ" реализация данного направления позволит повысить глубину переработки металла, обеспечить возможность увеличения объемов поставки продукции за счет концентрации заказов со стороны предприятий, входящих в ОАО "ОАК", и создаст все условия, необходимые для выхода на международный рынок с аналогичной продукцией.

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

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

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

*источник: компания «ОАК»
10.04.09*

ОАК НАМЕРЕНА ЭКОНОМИТЬ К 2012 Г. ОКОЛО 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Мероприятия по энергосбережению позволяют ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) получить к 2012 г. экономический эффект в размере примерно 3 млрд рублей, сообщил "Авиа-Порту" директор департамента обеспечения производства и управления издержками ОАК Павел Плехотный. "Мы хотим выстроить процесс энергосбережения таким образом, чтобы совершенствование этого процесса происходило ежегодно, то есть чтобы процесс был постоянным. Вот две основные задачи. Первая – выручить деньги, вторая – получить непрерывный процесс. С точки зрения показателей по энергосбережению ОАК намерена выйти на уровень таких корпораций, как Boeing и Airbus", – добавил он.

Часть мероприятий по энергосбережению не требует каких-то финансовых затрат. Организационными и правовыми методами можно получить суще-

ственный экономический эффект. Например, изменение договорных схем. На одном из заводов переход на другую энергосбытовую компанию позволит сэкономить 27 млн рублей. "Это не потребует никаких дополнительных затрат", – подчеркнул собеседник.

Работы по энергосбережению проводятся совместно с ГК "Ростехнологии", для того чтобы была единая методология снижения энергозатрат. "В идеале ОАК должна сказать своим поставщикам, что с какого-то момента будет снижать закупочную стоимость изделия, скажем, на 3 %, понимая, что 5 % стоимости – это энергозатраты. Так что совершенствуйте свое энергосбережение", – резюмировал П. Плехотный.

*источник: AVIAPORT.RU
21.04.09*

"ОБОРОНПРОМ" ВЫСАДИТСЯ НА "САТУРНЕ"

ОПК "Оборонпром" подала в Федеральную анти-монопольную службу (ФАС) заявку о покупке более чем 75 % акций НПО "Сатурн", сообщило ведомство.

Представитель "Оборонпрома" не стал комментировать эту информацию. О том, что "Оборонпром" может выкупить акции НПО "Сатурн" (корпорация уже владеет 37 % акций), стало известно в декабре прошлого года во время визита на предприятие премьер-министра Владимира Путина. "Оборонпром" выкупит у частных инвесторов акции "Сатурна" по рыночной цене, — заявил тогда премьер и пообещал предприятию помощь в рефинансировании долгов. Тогда же ВТБ открыл "Сатурну" кредитную линию на 11,5 млрд руб., из которых уже перечислено 7,5 млрд руб.

НПО "Сатурн" занимается разработкой двигателя для самолета SSJ100. Но у компании большие проблемы с долгами. На 30 сентября 2008 г. долг компании составлял 16,1 млрд руб. В декабре 2008 г. компания

должна была вернуть 7,7 млрд руб., а в I квартале 2009 г. — 5,8 млрд руб. С декабря "Сатурн" допустил уже несколько дефолтов, в пятницу его мартовский технический дефолт по выкупу облигаций на 2 млрд руб. может перерасти в реальный. Увеличение доли "Оборонпрома" в "Сатурне" — план государства по спасению двигателестроительной компании, поэтому ФАС наверняка одобрит сделку, считает аналитик ИФК "Метрополь" Михаил Пак. Основными покупателями ведь тоже будут госкомпании — ОАК и "Газпром", добавляет эксперт. Он считает, что 38 % голосующих акций "Оборонпрому" продаст часть менеджеров, но оценить такой не берется. Компания находится в преддефолтном состоянии, и цена будет формироваться в индивидуальном порядке, — считает Пак.

*источник: газета «Ведомости»
22.04.09*

ПОСОЛ США НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ СОВМЕСТНОГО ПРОИЗВОДСТВА "РУСЛАНОВ"

Посол США в России Джон Байерли считает возможным совместное производство тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100 ("Руслан").

"Я понял, разговаривая с руководством (группы компаний) "Волга-Днепр" и нашей компании Boeing, что есть перспектива. Предстоит дискуссия, изучение этого проекта, но я бы ничего не стал исключать", — заявил посол в четверг в Ульяновске после презентации проекта совместного российско-американского производства "Русланов".

Презентацию проекта для посла США и конгрессмена Майка Роджерса, находившихся в Ульяновске с однодневным рабочим визитом, сделал президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин. Презентация прошла внутри "Руслана", стоящего на доработке в цехе окончательной сборки завода "Авиастар-СП". Исайкин описал, как может выглядеть российско-американское партнерство в строительстве этого самолета. По идее проекта, Россия производит планер и устанавливает на него американские двигатель и авионику. Затем самолет совершает технологический перелет в США, где производится установка дополнительного оборудования и проводятся испытания самолета. Далее готовый лайнер продается американским заказчиком. Соответственно, американская сторона будет отвечать за дальнейшее обслуживание самолета.

"Этот проект мы обсудили с Boeing", — сказал Исайкин. Кроме того, по его словам, предлагается глубокая модернизация "Руслана" с привлечением украинских специалистов. "Главное — это наличие конструкторов и технологов, которые могут создавать подобные продукты. Когда люди занимаются этим десятки лет, они сохраняют компетенцию", — отметил Исайкин. Посол США оценил сам завод "Авиастар-СП", где производят самолеты семейства "Ту" и "Ан". "Визуально завод выглядит впечатляюще. Я был на заводе Boeing в Сиэтле, так что я знаю, как выглядит современный завод. Сегодня я был на современном заводе в Ульяновске", — сказал Байерли.

Ан-124-100 ("Руслан") — крупнейший в мире грузовой рамповый самолет, не имеющий аналогов в мировой авиации. Разработан в АНТК имени Антонова в конце 70-х годов. На Ан-124 установлен 21 мировой рекорд грузоподъемности. Этот самолет неоднократно представлял авиастроение России на международных выставках в Ле Бурже, Ванкувере, Сан-Диего, Ричмонде и Фарнборо.

Строительство транспортного самолета конструкции Ан-124 "Руслан" грузоподъемностью 150 тонн началось в Ульяновске в 1981 году. Первый "Руслан" был поднят в воздух на Ульяновском авиапромышленном комплексе имени Устинова (ныне ЗАО "Авиастар-СП") в октябре 1985 года. Всего в Ульяновске построено 36 "Русланов", на Украине — 18. Половина из них в настоящее время находится в коммерческой эксплуатации, остальные суда — в распоряжении военно-транспортной авиации России. Крупнейшим эксплуатантом Ан-124-100 является первая частная грузовая российская авиакомпания "Волга-Днепр". В парке компании находится 10 лайнеров этого типа. Серийное производство "Русланов" было прекращено в 1994 году, и парк гражданской версии самолета Ан-124-100 пополнялся путем достройки имевшегося на заводе задела.

Некоторое время назад эксплуатанты и разработчики "Руслана" начали продвигать идею возобновления серийного производства уникального самолета.

Первым этапом решения этой задачи стало российско-украинское совещание в Федеральном агентстве по промышленности Российской Федерации, которое состоялось 30 августа 2004 года под руководством главы агентства Бориса Алешина. А в 2007 году на салоне МАКС группа компаний "Волга-Днепр", компания "Мотор Сич" (Запорожье) и АНТК имени Антонова подписали соглашение по программе восстановления производства и модернизации эксплуатируемого парка этого воздушного судна.

*источник: газета «Гудок»
10.04.09*

СУХОИ SUPERJET 100 МОЖЕТ ЗАКРЫТЬ ПОТРЕБНОСТИ В РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗКАХ НА РОССИЙСКОМ И МИРОВОМ РЫНКАХ — ПОГОСЯН

Новый российский самолет Sukhoi Superjet 100, который начинает проходить летные испытания в Подмоскowie, сможет закрыть потребности не только российского, но и мирового рынка региональных авиаперевозок. Об этом заявил 1 апреля генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян в интервью информационному телеканалу "Вести".

"Мы считаем, что он хорошо закроет те потребности, которые есть в региональных перевозках как внутри нашей страны, так и на мировом рынке", — сказал

Погосян. "Думаю, что он придет на смену не только Ту-134, но и Ту-154 на значительной части маршрутов", — добавил он.

"Дальность этого самолета — до 4,5 тыс. км, пассажироместимость в базовом варианте — 95 мест. Следующим этапом будет удлиненная версия самолета на 110—115 мест", — поделился планами глава холдинга.

*источник: АРМС-ТАСС
02.04.09*

НА СОВМЕСТНУЮ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКУЮ ПРОГРАММУ СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА МТА ИЗ ГОСБЮДЖЕТА НА ТЕКУЩИЙ ГОД ВЫДЕЛЯЕТСЯ 2 МЛРД 156 МЛН РУБЛЕЙ

На совместную российско-индийскую программу создания военно-транспортного самолета МТА из российского бюджета на текущий год выделяется 2 млрд 156 млн рублей, заявил в Воронеже генеральный директор ОАО "Ильюшин", вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Виктор Ливанов. По его словам, "с этого года нам выделяют государственное финансирование на проект, подписано постановление правительства о запуске программы МТА". Как отметил В. Ливанов, "мы планируем завершить опытно-конструкторские работы и выйти на рынок с этим самолетом через 8 лет с начала запуска программы".

В целом расходы на совместную российско-индийскую программу разработки военно-транспортного самолета МТА оцениваются в 600 млн долл. Эта сумма включает в себя расходы до момента начала серийного производства самолетов. Для реализации

программы будет создано совместное предприятие. Инвестиции с обеих сторон составят по 300 млн долларов. Российский и индийский варианты ВТС МТА будут максимально унифицированы. Планер будет собираться в пропорции 50 на 50. Разработка отдельных подсистем будет производиться с учетом возможного экспорта самолетов на рынки третьих стран.

ВТС МТА будет также максимально унифицирован с перспективным гражданским ближне-среднемагистральным самолетом МС-21. Поскольку это самолеты одного типоразмера, отработка отдельных систем может производиться на том из них, который на определенный период будет находиться на более продвинутой стадии реализации.

*источник: АРМС-ТАСС
23.04.09*

КИТАЙ БУДЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО СОБИРАТЬ САМОЛЕТЫ, БЕЗ ПОМОЩИ РОССИИ

Об этом сегодня заявил глава представительства внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт" в Пекине Дмитрий Басов. Пока в планах Пекина запустить три машины. Основная причина, по которой Китай отказывается от сотрудничества с Россией, — наше отсталое законодательство в этой сфере. Кроме того, технические нормы не менялись со времен Советского Союза. Зато совместно с Украиной Поднебесная будет строить тяжелый транспортный самолет, и тому есть свои причины. Комментарий Business FM главного редактора журнала "Авиатранспортное обозрение" Алексея Синицкого: "С Украиной сотрудничество, конечно, гораздо сильнее, потому что АМТК им. Антонова участвовало, в частности, в работах по крылу самолета ARJ21, я не говорю уже про то, что там антоновские машины, там была лицензионная сборка налажена, может быть, с тех пор как-то сотрудничество было налажено и укрепилось".

Самый амбициозный проект у Китая — среднемагистральные С-919. Обычно, чтобы вывести новый самолет на рынок, у производителей уходит 8—10 лет. Китай может успеть и за 4—5 лет и будет конкурировать в своем регионе с мировыми лидерами — Airbus и Boeing, уверен Алексей Синицкий: "Это уже нормальный, такой узкофюзеляжный самолет, но он, как всегда, думает о семействе и вместимости от 130 до

200 человек, и это, соответственно, будет уже такой по размерности, это он попадает в ту нишу, которую сейчас занимают Boeing 737 различных модификаций и семейство самолетов А320".

Причем по качеству китайские самолеты будут соответствовать среднемировым показателям и пренебрежительное отношение здесь неуместно, говорят эксперты. Единственное преимущество России в области авиатехники — поставки военной продукции. Например, наши вертолеты Ка-62. Производители рассчитывают на хороший спрос, говорит член совета директоров завода "Прогресс" Дмитрий Родин: "Мы, безусловно, рассматриваем рынок китайский, считаем его очень перспективным, мы не можем сейчас раскрывать рабочую информацию до подписания каких бы то ни было соглашений с любой стороной, но на сегодняшний день китайский рынок нам видится одним из перспективных". Единственная область, где Китай будет партнером России, — создание современного тяжелого вертолета. Вся авиатехника китайцы будут испытывать и лицензировать у себя. Благо опыта у них хватает, наш легендарный Ан-24 они сильно модернизировали и буквально завалили ими свой рынок. Правда, под маркой МН-60.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
06.04.09*

ОАК ОТПРАВИТ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ НА СТАЖИРОВКИ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) совместно с Федеральным агентством по делам молодежи (Росмолодежь) проводит работу по организации краткосрочных (до 10–14 дней) стажировок молодых перспективных специалистов (до 30 лет), задействованных в проектировании и конструировании летательных аппаратов, производстве авиационной техники, управлении программами и предприятием. Стажировки будут проходить в ведущих зарубежных авиастроительных корпорациях для ознакомления с передовым опытом организации процесса перспективных разработок и практического применения инновационных технологий с целью последующей адаптации приобретенного опыта, а также для поддержки молодежного движения на предприятиях ОАК.

Проект создан в соответствии с целями "Стратегии-2020" и Посланием Президента Российской Федерации Д. А. Медведева Федеральному Собранию РФ от 5 ноября 2008 года в части, касающейся формирования кадрового резерва национальной экономики инновационного типа. ОАО "ОАК" и Росмолодежь участвуют в данном проекте на условиях софинансирования. Это дает возможность корпорации выступать в качестве содержательного заказчика и "соавтора" проекта. Ожидается, что общее количество участников проекта от предприятий ОАО "ОАК" в 2009 году составит 30–45 человек, которые для прохождения стажировки будут распределены в группы в соответствии со специализацией по одному из выбранных направлений. Специалистами Росмоло-

дежи и ОАК согласованы цели и задачи стажировок с учетом стратегических задач и ключевых проектов ОАК, определен круг европейских предприятий авиастроительной отрасли, опыт которых наиболее интересен для восприятия молодыми специалистами предприятий ОАК. На текущий момент получено согласие зарубежных партнеров проекта – ведущих европейских компаний авиастроительной отрасли – принять у себя делегации молодых специалистов корпорации. Это Airbus Toulouse (Франция), Dassault Aviation (Франция) и Alenia Aeronautica (Италия).

Содержание программ стажировок по каждому из направлений в настоящее время прорабатывается и уточняется. Предварительный отбор потенциальные стажеры пройдут на своих предприятиях в соответствии с разработанными ОАК критериями. Окончательное решение о направлении того или иного молодого специалиста на стажировку будет принимать комиссия, в состав которой войдут руководители ключевых подразделений и предприятий ОАК, а также представители Росмолодежи. Планируемый период проведения стажировок – май-июнь 2009 года. По результатам стажировки каждый участник подготовит отчет о выполнении задач, предоставит свой сравнительный анализ зарубежного опыта и практики своего предприятия по выбранной теме и, по возможности, сформулирует свои предложения по совершенствованию сложившейся на предприятии практики с учетом полученного опыта.

*источник: компания «ОАК»
17.04.09*

БЕЛОРУССИЯ ЗАКУПИТ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ВВС И ПВО

Белоруссия планирует закупать российские военные самолеты в рамках технического перевооружения Вооруженных сил. Об этом, как сообщает РИА "Новости", заявил в 8 апреля на пресс-конференции в Минске командующий ВВС и войсками ПВО страны Игорь Азаренко. О каких именно самолетах идет речь, источник не уточняет.

По словам Азаренка, реализация планов намечена в соответствии с концепцией развития военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны Белоруссии. Часть парка самолетов пройдет модернизацию, а остальные, не имеющие такого потенциала, будут поэтапно заменяться новыми образцами. "В этом направлении мы рассматриваем, прежде всего, наших российских партнеров", – подчеркнул командующий. На вооружении белорусской армии уже стоят модернизированные самолеты Су-27УБМ, МиГ-29БМ и вертолеты Ми-8МТКО1. Кроме этого, в ВВС и войска ПВО поступают комплексы средств автоматизации нового поколения "Бор", "Поляна", "Спрут", "Риф". По оценкам военных, они позволят увеличить эффективность управления не менее чем на 30 процентов. Белорусы также намерены модернизировать РЛС П-18БМ, чтобы повысить точностные характеристики, уровень защиты от помех и эксплуатационную надежность. Напомним, что 3 февраля 2009 года Россия и Белоруссия заключили соглашение о совместной

охране внешней границы Союзного государства в воздушном пространстве и создании Единой региональной системы противовоздушной обороны. Этот документ был подписан в Кремле по итогам заседания Высшего Госсовета Союзного государства в присутствии президентов России и Белоруссии.

Как позже заявил госсекретарь Союзного государства Павел Бородин, единая ПВО обойдется примерно в 20 миллиардов долларов, не уточнив, для чего необходимы эти средства и как будут распределяться расходы между сторонами. Однако, как ранее заявил Игорь Азаренко, единая договоренность позволит снизить затраты Минска на содержание собственных средств ПВО, повысить эффективность проведения ремонтных и регламентных работ, а также обеспечить вооружение и военную технику запасными частями "по адекватным с Российской Федерацией ценам".

В 2006 году Россия уже безвозмездно передала белорусской стороне ЗРК С-300, которые поступили на вооружение воинских частей, дислоцирующихся в районе Бреста и Гродно. Таким образом, по оценкам российских военных, зона поражения ПВО стран СНГ отодвинулась на 150 километров в западном направлении, а зона обнаружения – на 400 километров.

*источник: LENTA.RU
08.04.09*

"ОБОРОНПРОМ" УКРЕПИЛСЯ В ПЕРМИ ФИЛИАЛОМ

"Оборонпром" создал пермское представительство УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК), которое возглавил Владимир Сатюков. При этом корпорация не стала производить никаких кадровых изменений в топ-менеджменте подконтрольных моторных компаний в Перми.

1 апреля создано пермское представительство ООО "УК "ОДК", сообщил "Ъ" представитель "Оборонпрома". Как и предполагал "Ъ", его возглавил Владимир Сатюков, топ-менеджер ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК). Его заместителем стал Евгений Травников. Пермский филиал ОДК, по сути, выполняет те же задачи, что и УК ПМК: координация деятельности моторных компаний "Оборонпрома". Сама УК ПМК формально еще не ликвидирована, но из 70 ее сотрудников смогли трудоустроиться в филиале лишь около 20. Остальные либо покинули компанию, либо перешли на Пермский моторный завод (ПМЗ).

Корпорация "Оборонпром" владеет в Перми контрольными пакетами ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ", ОАО "Пермские моторы" и около десятка вспомогательных АО. Эти активы управлялись с помощью ЗАО "УК "ПМК", но в дальнейшем должны быть включены в состав формируемой "Оборонпромом" ОДК. На

первом этапе все моторные компании передали функции управления в управляющую компанию ОДК, а "Редуктор-ПМ" — в УК "Вертолеты России", также подконтрольную "Оборонпрому".

Все управляющие директора остались на прежних местах, сообщил вчера "Ъ" представитель корпорации. Михаил Дическул продолжил руководить ПМЗ и пятью вспомогательными АО, Александр Иноземцев — "Авиадвигателем", Николай Семикопенко — "Редуктором", Вячеслав Грачев — "Пермскими моторами". Господин Иноземцев, более того, получил повышение — он назначен руководителем проекта — генконструктором по созданию гражданского авиадвигателя тягой 9—18 т. Источник, знакомый с планами корпорации, утверждает, что собственника устраивает положение на предприятиях: "Для кадровых перестановок время не пришло". Между тем кадровые перестановки в топ-менеджменте пермских предприятий ОДК возможны при слиянии ПМЗ и "Авиадвигателя". Концепция объединения должна была быть подготовлена ПМК в срок до 30 марта 2009 года, но она еще не готова, говорят в "Оборонпроме".

*источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
09.04.09*

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ БАЗА НПО "САТУРН" СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ РОССИЙСКОЙ, ЕВРОПЕЙСКОЙ И АМЕРИКАНСКОЙ СЕРТИФИКАЦИИ

Созданная в НПО "Сатурн" испытательная база соответствует требованиям российской, европейской и американской сертификации и обеспечивает любые виды испытаний и продвижение на мировой рынок двигателя SaM146 и других двигателей тягой до 23 000 кгс, сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе предприятия.

Испытательный комплекс ОАО "НПО "Сатурн" включает в себя открытый и три закрытых испытательных стенда, один из которых создан путем модернизации существующей установки, а остальные являются новыми. Как сообщили в "Сатурне", закрытые стенды №№ 26, 27 и 28 расположены на территории предприятия в Рыбинске и по своим техническим параметрам уникальны в масштабах российского двигателестроения.

В рамках программы SaM146 закрытый модернизированный испытательный бокс № 26 обеспечивает первый этап сертификационных испытаний, включающий: силовые параметрические испытания; оценку динамических характеристик; аэродинамические характеристики вентилятора; обеспечение работы вспомогательных агрегатов систем самолета; работоспособность цифровой системы управления FADEC; испытания на вибрационные и экологические параметры (выбросы); длительные и циклические испытания. В перспективе данный стенд будет использован в графике программы сертификационных испытаний (ПСИ) серийных двигателей SaM146.

Технологические возможности испытательного комплекса двух новых закрытых стендов №№ 27, 28 включают: электронную, с полной ответственностью

систему контроля за подачей топлива, смазки, воздуха, электропитания с защитой по отдельным критическим параметрам; контроль до 1500 параметров одновременно; проведение ПСИ в программируемом режиме при визуальном контроле оператора по нештатным ситуациям; доступность всей текущей информации о ходе испытаний для конструкторов, заказчика, исполнителей в режиме реального времени непосредственно на рабочих местах с возможностью внесения корректировок; возможность одновременных испытаний в боксах (при этом свободные измерительные каналы одного бокса могут быть задействованы на другом); снабжение системы управления стендом программой ограничения, блокирующей запуск двигателя, если какое-либо из критических условий превышено, исключая возможную ошибку оператора.

Открытый испытательный стенд, расположенный в 24 км от Рыбинска в местечке Полуево, не имеет аналогов на Евроазиатском континенте. Его общая площадь составляет 60 000 кв. м. В перечень сертификационных испытаний на открытом испытательном стенде входят: испытания при боковом ветре, на обрыв лопаток, на обледенение, на попадание воды, льда, града, птиц, проверка акустических параметров, длительные циклические испытания, реальные дроссельные характеристики с самолетной гондолой и реверсом в условиях, аналогичных взлету самолета.

*источник: АРМС-ТАСС
07.04.09*

ПОВЫШЕНИЕ РЕСУРСА ДВИГАТЕЛЬНЫХ АГРЕГАТОВ — КЛЮЧЕВАЯ ПРОБЛЕМА ПОСТСОВЕТСКОГО МОТОРОСТРОЕНИЯ — В. БОГУСЛАЕВ

Внедрение в практику авиационного двигателестроения новейших разработок в области материаловедения и повышение ресурса двигательных агрегатов являются двумя ключевыми проблемами авиационного моторостроения России и Украины, полагает председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич", член правления ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Вячеслав Богуслаев.

"Многие металлургические заводы не готовы к освоению новых материалов, разработанных научно-исследовательскими институтами", — сказал В. Богуслаев, выступая на собрании руководителей предприятий, входящих в АССАД.

В частности, заказанный еще в 2007 году новый материал, разработанный ВИАМ, до сих пор не поставляется на "Мотор Сич". "На сегодня уже под угрозой программа Ан-148, так как нужный материал идет на вспомогательную силовую установку для этого самолета", — отметил В. Богуслаев.

Проблема усиливается тем, что иностранные производители авиационных материалов не могут продвигать свои разработки на украинский рынок, так

как возникают сертификационные барьеры. В. Богуслаев отметил, что самолеты и двигатели "живут" дольше, чем агрегаты, которые на них устанавливаются. "На двигатель Д-436 дали ресурс, не ограниченный по сроку службы в годах, в летных часах — 40 тысяч. В то же время по агрегатам ресурс — всего 12 лет до первого ремонта. На сегодня везде уже назначенный ресурс двигателя не ограничивается. В то же время ограничения по агрегатам имеются, более того, они не кратны количеству ремонтов", — сказал глава "Мотор Сич", добавив, что считает необходимым пересмотреть подход к ресурсам агрегатов, чтобы они удовлетворяли требованиям рынка.

В. Богуслаев особо подчеркнул, что история авиационного двигателестроения неразрывно связала предприятия России и Украины. Сотрудничество российских и украинских предприятий отрасли самое тесное, и существующие проблемы общие, как для российских, так и для украинских предприятий.

*источник: AVIAPORT.RU
13.04.09*

"САЛЮТ" ПРОВЕДЕТ КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА

ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" проводит 12-й городской конкурс профессионального мастерства "Московские мастера", говорится в сообщении компании. Финал конкурса состоится 6 июня. В этот раз конкурс проводится по профессиям "токарь-универсал", "фрезеровщик-универсал" и "слесарь-инструментальщик". Первые премии победителям вполне внушительные: 100 000 рублей по профессиям "токарь-уни-

версал" и "фрезеровщик-универсал" и 50 000 рублей по профессии "слесарь-инструментальщик". Кроме того, предусмотрены специальные призы "Молодой рабочий" и "За верность профессии" по всем трем профессиям.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.09*

СОСТОЯЛОСЬ ГОДОВОЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ"

22 апреля 2009 года состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "Пермские моторы". Акционеры утвердили годовой отчет, годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках (счета прибылей и убытков) общества по результатам финансового 2008 года. Прибыль в размере 65 млн руб. решено частично направить в резервный фонд, частично оставить в распоряжении общества и использовать по решению совета директоров общества. Избран новый состав совета директоров в количестве 15 человек, в состав которого вошли представители основных акционеров — ОАО "ПМЗ" и ОАО "ОПК "Оборонпром" (в том числе руководители ОАО "ОПК "Оборонпром" Д. Ю. Леликов и В. П. Лапотко, представители Пермского моторостроительного комплекса В. А. Сатюков, Е. П. Травников, М. Д. Дическул, Н. С. Ивкин, В. А. Грачев), а также представитель ГК НПЦ им. Хруничева И. А. Арбузов. Аудитором общества утверждено общество с ограниченной ответственностью "Научно-технический центр аудита предприятий ВПК" (ООО "НТЦ Аудит"). Внесены изменения в устав и утверждено положение о ревизионной комиссии общества в новой редакции. Кроме того, акционеры

решили передать полномочия единоличного исполнительного органа открытого акционерного общества "Пермские моторы" управляющей организации — обществу с ограниченной ответственностью "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ООО "УК "ОДК"), досрочно прекратив полномочия управляющей организации закрытого акционерного общества "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс".

ООО "УК "ОДК" создано в рамках реализации указа Президента РФ от 16 апреля 2008 г. № 497 и распоряжения Правительства РФ от 4 октября 2008 г. № 1446-р и осуществляет полномочия единоличных исполнительных органов ОАО "Авиадвигатель", ОАО "ПМЗ" и ряда других обществ Пермского моторостроительного комплекса. Предприятия Пермского моторостроительного комплекса входят в состав создаваемой корпорацией "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы "Объединенная двигателестроительная корпорация".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
22.04.09*

В ЧЕТВЕРТОМ КВАРТАЛЕ ЭТОГО ГОДА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ СЕРТИФИКАЦИЮ АВИАДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ SUPERJET

В четвертом квартале 2009 года планируется завершить сертификацию двигателя SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100. При этом наиболее сложные и ответственные испытания будут проведены в июле-августе, сообщил в Рыбинске технический директор — генеральный конструктор НПО "Сатурн" Михаил Кузменко.

"По сертификационным испытаниям нового авиадвигателя, подтверждающим его заявленные технические характеристики, выполнено более 70 проц. работ, — сказал Кузменко. — При этом к концу лета основные работы будут завершены". По его словам, в настоящее время на совместном с французской компанией Snecma СП "ВолгАэро" на разных стадиях сборки "находятся десять двигателей SaM146 для серийных машин Superjet 100, которые будут

поставляться заказчиком. "Причем два из них находятся уже на завершающей стадии сборки", — сказал Кузменко.

СП "ВолгАэро" оснащено исключительно современными зарубежными станками. Оно рассчитано на выпуск деталей примерно 15 двигателей в месяц. Но в зависимости от спроса объем производства может быть увеличен.

Дополнительно СП выпускает также элементы конструкции двигателей для лайнеров Airbus и Boeing. "Это особенно важно в настоящее время, когда НПО "Сатурн" остро нуждается в дополнительных средствах, поступающих извне", — отметил Кузменко.

*источник: АРМС-ТАСС
06.04.09*

ПРОГРАММА СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ SUPERJET РЕАЛИЗУЕТСЯ УСПЕШНО, НО КОНКУРЕНЦИЮ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ КИТАЙ

Программа создания двигателя SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100 реализуется успешно, однако серьезную конкуренцию может составить Китай. Об этом заявил сегодня в Рыбинске прибывшим из Москвы журналистам гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

"Мировыми конкурентами России в создании двигателей подобного класса являются Япония и Китай. Но Япония, работающая совместно с американской компанией Pratt & Whitney, отстает от России примерно на пять лет. Отставание Китая составляет один год, но он способен направить на реализацию собственного проекта всю свою мощь", — отметил Ласточкин.

Согласно ему, в ходе амбициозной программы Китая планируется построить более 300 самолетов регионального класса. "Эта годовая фора может пролететь очень быстро", — подчеркнул Ласточкин.

По его словам, на завершение сертификационных испытаний SaM146 "Сатурн" намерен израсходовать примерно 4 млрд рублей. Столько же составят затраты французской компании Snecma, с которой "Сатурн" сотрудничает на паритетных началах.

Завершение сертификации двигателя SaM146 намечено на четвертый квартал этого года.

По оценке гендиректора "Сатурна", дополнительные средства для окончания программы SaM146 составят: кредиты в размере 10 млрд рублей (под гарантию), 18 млрд рублей — рефинансирование "по коротким" деньгам, 1,5 млрд рублей — субсидирование процентных ставок, 8 млрд рублей — за счет увеличения уставного капитала.

*источник: газета «Гудок»
06.04.09*

НА БАЗЕ "АВИАСТАР-СП" БУДЕТ СОЗДАН РЕГИОНАЛЬНЫЙ ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР

На базе ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" будет создан региональный инженерный центр авиационной промышленности, сообщил генеральный директор предприятия Михаил Шушпанов.

По его словам, в настоящее время на заводе действует филиал ОКБ им. Туполева и имеется представительство ОКБ им. Ильюшина, которое также реформируется в филиал конструкторского бюро. Предполагаемый региональный центр объединит эти филиалы и специалистов завода — инженеров и технологов в области композиционных материалов, обработки металлов, подготовки производства.

Как отметил Шушпанов, создание региональных центров является общемировой практикой. Аналогично, в частности, у компаний "Боинг" и EADS. По его словам, конструкторские бюро определяют общий облик и идею будущего самолета, а как таковое рабочее проектирование осуществляется в региональных центрах, которые располагаются на крупных

предприятиях". Решение данной задачи "позволит сократить время разработки, повысить качество разрабатываемой документации, и самое главное, во много раз сократить затраты", считает глава ульяновского авиазавода.

Одновременно, отметил Шушпанов, "Авиастар" будет передавать часть работы на аутсорсинг. В настоящее время предприятие приобретает только провода и двигатели для выпускаемых самолетов, вся остальная работа осуществляется самостоятельно, что является крайне неэффективным, считает он. "Мы будем расширять кооперацию. Производство на заводе будет узконаправленным", — заявил Шушпанов. Часть объемов работы будет передаваться партнерам, которые смогут обеспечить соответствующее качество и своевременность производства.

*источник: АРМС-ТАСС
02.04.09*

"АВИАСТАР-СП" РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ НА БЛИЖАЙШИЕ 15 ЛЕТ

ЗАО "Авиастар-СП" разрабатывает производственную программу на ближайшие 15 лет, сообщил генеральный директор предприятия Михаил Шушпанов. При этом он подчеркнул, что такая возможность появилась благодаря включению "Авиастара" в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По словам Шушпанова, 15-летняя программа, помимо продолжения выпуска самолетов Ту-204-100 и технического обслуживания Ан-124-100, предусматривает внедрение в серийное производство модернизированного самолета Ту-204СМ, освоение серийного производства транспортного самолета Ил-476 и участие ЗАО "Авиастар-СП" в международной кооперации по выпуску самолетов А320.

С этой целью на авиазаводе уже началась оптимизация производственных площадей и численности кадров, внедрение современных управленческих технологий, выстраивание технологических линий производства, техперевооружение линий по обработке материалов и сборке. Цель выполняемой работы — обеспечить снижение себестоимости и улучшение управляемости производства, а также повысить качество выпускаемой продукции.

Глава "Авиастара" подчеркнул, что оптимизация не предполагает сокращения персонала или производственных площадей предприятия. Она предусматривает их рациональное использование и правильное распределение. Более того, в рамках программы Ил-476 планируется дополнительный набор рабочих

кадров. Что касается инженерно-технического персонала, то на предприятии его штат укомплектован и пополнение предполагается только из молодых специалистов, прошедших обучение в создаваемом инновационно-техническом центре по специальностям "инженер-технолог-программист" и "управление". "Мы уже начали оптимизацию топ-менеджеров, пересмотрели структуру управления предприятием, разграничили зоны ответственности, создали дополнительные службы, которые должны профессионально и грамотно внедрять инновационные процессы. Мы должны четко понимать, что любое действие на предприятии должно быть технически обоснованным", — проинформировал Шушпанов.

Как отметил со своей стороны президент ОАК Алексей Федоров, "мы определили "Авиастар-СП" как один из основных центров российского авиастроения по созданию среднемагистральных пассажирских самолетов, тяжелых и сверхтяжелых транспортных и военно-транспортных самолетов и будем всячески его поддерживать". Для "Авиастара" будет очень важен 2011 год, когда в серию будет запускаться Ту-204СМ, отметил Федоров. "Мы также обсуждаем вопрос возобновления производства Ан-124 и других проектов. У завода хорошее будущее, мы в отношении него планов не меняем", — подчеркнул руководитель ОАК.

*источник: АРМС-ТАСС
02.04.09*

"СУХОЙ" И "МИГ" ОСТАНУТСЯ КРУПНЕЙШИМИ ПОСТАВЩИКАМИ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ ИНДИЙСКИМ ВВС

В течение ближайших 10–15 лет Индия сохранит статус крупнейшего зарубежного получателя российской боевой авиационной техники. До 2015–2016 гг. это гарантируют контракты на поставку индийским ВВС истребителей Су-30МКИ и МиГ-29К. Такой прогноз развития военно-технического сотрудничества между двумя странами приводится в только что распространенном "Прогнозе поставок военных самолетов Индии", подготовленном Центром анализа стратегий и технологий (АСТ). В период до 2020 г. Индия приобретет до 80–90 Су-30МКИ или их вариантов в качестве прямых закупок. Эксперты АСТ также не исключают, что при определенных условиях возможны закупки дополнительного числа Су-30МКИ и/или истребителей на базе МиГ-29К.

Ведущими текущими программами закупок для ВВС Индии по самолетной технике являются приобретение и сборка тяжелых многофункциональных истребителей Су-30МКИ, а также модернизация истребителей-бомбардировщиков МиГ-27МЛ и истребителей МиГ-29.

Аналитики АСТ считают в перспективе целесообразным продвижение в Индию двухместного варианта нового Су-35 или использование его систем (включая РЛС, двигатели ИТС и т. д.) на новых модификациях предлагаемых Индии Су-30МКИ. Это относится и к программам возможной глубокой модернизации поставленных самолетов. Еще одним вариантом

может стать предложение индийским ВВС одностороннего Су-35 в качестве "более легкой" альтернативы Су-30МКИ, продолжение поставок комплектов для сборки в Индии истребителей Су-30МКИ (оценочно темпом 10–13 комплектов в год) в период 2015–2018 гг. (суммарно — до 50 самолетов).

Основной перспективной программой ВВС Индии сейчас выступает приобретение истребителей по проекту MMRCA (средний многофункциональный боевой самолет). Она предусматривает закупку 126 самолетов предварительной стоимостью 10,6 млрд долл. В тендере участвуют шесть претендентов, в том числе и российский МиГ-35, продемонстрированный в феврале этого года индийским военным специалистам на выставке Aero India 2009.

Дальнейшие перспективы индийской боевой авиации связаны прежде всего с официальным присоединением Индии к российскому проекту создания истребителя пятого поколения, который разрабатывается в компании "Сухой".

По данным Центра АСТ, в состав самолетного парка ВВС Индии на конец 2008 г. входило 90 Су-30МКИ, изготовленных в 2002–2008 гг., а также около 470 истребителей "МиГ" разных модификаций.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
20.04.09*

КОМПАНИЯ SUPERJET INTERNATIONAL ПОЛУЧАЕТ СЕРТИФИКАТ EASA/ENAC-PART 145

ENAC (Управление гражданской авиации Италии) выдало SuperJet International — компании, отвечающей за маркетинг, кастомизацию и послепродажную поддержку регионального самолета Sukhoi Superjet 100, сертификат EASA/ENAC-PART 145 (сертификационный номер IT.145.0332).

Этот сертификат позволит компании SuperJet International выполнять работы по техническому обслуживанию, дооборудованию и кастомизации самолетов. Команда опытных инженеров SuperJet International будет оснащать самолеты интерьерами и опциональным оборудованием на базе технического обслуживания в Венеции.

Сертификация PART 145 является важным этапом сертификации SJ1 и расширяет возможности компании по оперативному техническому обслуживанию, а также повышает уровень сервиса в области кастомизации самолетов.

"Мы сделали еще один важный шаг, — сказал Алессандро Францони, генеральный директор компании SuperJet International. — В настоящее время мы работаем над тем, чтобы до конца 2009 года получить сертификат EASA/ENAC-PART 147, необходимый для проведения обучения заказчиков на SJ1, и DOA (сертификат разработчика), необходимый для создания и проектирования VIP- и грузовой версии самолета на существующей платформе Sukhoi Superjet 100". Получение этого сертификата дает SuperJet International

возможность осуществлять оперативное техническое обслуживание самолетов A320 в аэропорту Венеции в ожидании начала работ по программе Sukhoi Superjet 100. В будущем возможно сотрудничество по оперативному техническому обслуживанию с крупными авиакомпаниями.

Компания SuperJet International, базирующаяся в Венеции (Италия), — это совместное предприятие, основанное компанией Alenia Aeronautica, входящей в группу компаний Finmeccanica (51 %), и ОАО "Компания "Сухой" (49 %). В сферу ответственности СП входят маркетинг, продажи, кастомизация и поставки самолетов семейства Sukhoi Superjet 100 на европейские, американские рынки, а также в Африку, Океанию и Японию. Помимо этого, компания SuperJet International отвечает за послепродажную поддержку самолетов SSJ100 по всему миру.

В будущем в сферу ответственности СП войдет проектирование и разработка версий для VIP- и грузовых перевозок на существующей базовой платформе самолетов семейства SSJ100.

Филиал СП уже работает в Москве. Помимо этого, у SuperJet International есть офисы продаж в Тулузе (Франция) и Вашингтоне (США).

*источник: компания «Гражданские самолеты Сухого»
17.04.09*

"АВИАКОР" ПРЕДСТАВИЛ ПРОГРАММУ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ НА САМАРСКОМ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ

7–9 апреля ОАО "Авиакор — авиационный завод" приняло участие в Самарском авиационно-космическом форуме. Участникам форума, организованного при поддержке правительства Самарской области и Самарского государственного аэрокосмического университета (СГАУ), "Авиакор" представил программу подготовки кадров по высококвалифицированным и уникальным специальностям авиационной промышленности.

Проблему нехватки кадров в авиации "Авиакор" решает совместно с Самарским государственным аэрокосмическим университетом им. Королева. Сотрудничество авиационного завода и СГАУ осуществляется в рамках целевой подготовки специалистов. Предприятие трудоустраивает студентов и частично оплачивает их обучение. Такой подход позволяет "Авиакору" привлекать на производство молодых профессионалов и эффективно формировать кадровый потенциал.

"Подготовка кадров для "Авиакора" основана на активном взаимодействии образовательного процесса и производственной практики. Формат обучения специалистов изначально приводится в соответствие с требованиями работодателя. В результате выпускники, которые приходят на производство, уже обладают качественными профессиональными компетенциями и реальными трудовыми навыками", — отметил заместитель генерального директора "Авиакора" Алексей Гусев в ходе круглого стола "Повышение эффективности профессиональных навыков

кадров для высокотехнологичных секторов экономики", который состоялся в рамках Авиационно-космического форума.

Руководители "Авиакора" также представили на форуме результаты внедрения проекта по продвижению самолета Ан-140-100. За три последних года инвестиции ОАО "Русские машины" в данный проект составили порядка 2 млрд рублей. Два таких самолета самарского производства уже находятся в эксплуатации авиакомпании "Якутия". В данный момент в производстве находятся шесть самолетов Ан-140-100. Кроме того, в рамках Самарского авиационно-космического форума представители "Авиакора" озвучили планы по кооперации с предприятиями, входящими в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК).

"Процедура вхождения "Авиакора" в ОАК пока не завершена, однако уже сегодня мы активно налаживаем кооперацию с заводами, входящими в Объединенную авиастроительную корпорацию. В этом году завод должен начать поставки нескольких наименований и деталей по программам Ан-148 и Ту-204/214. Кроме того, в проработке находится участие завода в программах Ил-476 и Ил-112", — сообщил первый заместитель генерального директора "Авиакора" Александр Золотарев.

*источник:
компания «ОАО "Русские машины"»
13.04.09*

ТУ-160 ВЕРНУЛСЯ В СТРОЙ: КАПО ИМ. С. П. ГОРБУНОВА ПЕРЕДАЛО БОМБАРДИРОВЩИК В ВВС РОССИИ

Еще один стратегический бомбардировщик Ту-160 передан на вооружение ВВС России. Церемония передачи самолета состоялась 10 апреля на летно-испытательном полигоне ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова". "Алексей Плохов" — такое имя носит сдаваемый самолет — находился на ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" на ремонте. После проведения различных ремонтных работ Ту-160 успешно прошел все наземно-летные испытания на летно-испытательной станции КАПО. "Экзамены" проводились в условиях, приближенных к реальному применению самолета, Ту-160 проверяли в разных режимах, в том числе на дальние полеты.

Напомним, ранее, в апреле прошедшего года, состоялась торжественная церемония передачи нового Ту-160, собранного на Казанском авиазаводе. В торжестве принимали участие первый заместитель Председателя Правительства РФ С. Б. Иванов и президент РТ М. Ш. Шаймиев.

Ту-160 — сверхзвуковой стратегический ракетоносец-бомбардировщик с изменяющейся стреловидностью крыла, разработан в Советском Союзе в КБ А. Туполева. Бомбардировщик Ту-160, или, как его называют летчики, "Белый лебедь", является самым крупным в истории авиации сверхзвуковым самолетом. На счету самолета 10 мировых рекордов. Как отметил бывший командующий ВВС дальней авиации Владимир Михайлов, "Ту-160 является национальной гордостью, а люди, которые его делают, являются национальными героями".

Сегодня КАПО им. С. П. Горбунова является одним из крупнейших предприятий в России, которое способно выпускать боевую технику. Объединением освоено и осуществлен выпуск 34 типов и модификаций аэрокосмической техники общим числом более 22 тысяч единиц. Среди них — мировые рекордсмены АНТ-20, АНТ-9, ТУ-104, ТУ-160. В последнее время Правительство РФ уделяет большое внимание развитию российской армии, в частности развитию военной техники, и заинтересовано в реа-

лизации новых проектов авиации. На данный момент Казанский авиационный завод активно работает над выполнением государственных и частных заказов. Если говорить о гражданской авиации, объединение заключило контракт на строительство среднемагистральных пассажирских лайнеров Ту-214, а также ведет подготовку производства для выпуска ближнемагистрального Ту-334.

Летом 2009 года КАПО им. С. П. Горбунова войдет в число предприятий ОАО "Объединенная авиационная корпорация" (ОАО "ОАК"). Вступление в "ОАК" расширит поле деятельности объединения: политика холдинга предусматривает более глубокую специализацию входящих в него авиазаводов, и в этом направлении определена "ниша" КАПО — изготовление крыльев для всех пассажирских и транспортных самолетов, выпускающихся предприятиями ОАО "ОАК". Первым заказом авиационной корпорации для объединения станет изготовление крыла для нового самолета Ту-204СМ.

Осваивая производство новых типов самолетов, КАПО им. С. П. Горбунова постоянно совершенствует свою производственную базу, уделяя внимание техническому оснащению производства современным оборудованием и внедрению передовых и уникальных технологий.

Объединение заинтересовано в безопасной и эффективной эксплуатации своих самолетов в течение всего срока их службы и обеспечивает сервисное обслуживание и ремонт выпущенной авиатехники, поставку запасных частей и обучение летного и технического персонала. Тесные связи с разработчиком — ОАО "Туполев" — позволят вести непрерывную работу по совершенствованию выпускаемой продукции, принимая во внимание специфические потребности и интересы конкретных покупателей.

*Источник: компания «ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова"»
14.04.09*

СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ МАШИН SUKHOI SUPERJET 100 НАЧАЛОСЬ В ОАО "КНАПО"

Серийное производство новых машин Sukhoi Superjet 100 началось в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина. Сборка фюзеляжей пассажирских самолетов поставлена "на поток", передает корреспондент РИА "Восток-Медиа".

Работа в сборочном цехе организована в две смены. Освоен в производстве современный автоматический станд нивелировки и сведения отсеков фюзеляжа, закупленный у германской фирмы Broetje Automation. Стыковку отсеков фюзеляжа серийного изделия № 95008 специалисты уже производили с применением нового станда и на практике убедились в высоком уровне работ: значительно экономится время, повышается качество выполненных операций. Конечно, процесс автоматической стыковки будет совершенствоваться, предстоит решить некоторые проблемы, возникающие в процессе освоения новых

изделий. Сейчас начата стыковка отсеков фюзеляжа изделия № 95009. На очереди — десятая и одиннадцатая по счету машины, в соседнем цехе готовится к сборке двенадцатый самолет.

По словам начальника цеха Александра Щеглова, кадровый "костяк" сформирован, потребности в технологах и рабочих в данный момент нет. В течение 2008 года в цех приняли более 60 учеников по специальности "сборщик-клепальщик". 16 человек не смогли закрепиться в цехе, остальные успешно прошли обучение и трудятся с полной отдачей. Технологи и производственными мастерами в цехе работает в основном молодежь.

*Источник: ИА «Восток-Медиа»
02.04.09*

УОМЗ С ОФИЦИАЛЬНЫМ ВИЗИТОМ ПОСЕТИЛА РОССИЙСКО-ИТАЛЬЯНСКАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ

8 апреля в рамках работы итало-российского экономического форума в Екатеринбурге Уральский оптико-механический завод посетила делегация во главе с министром промышленности и торговли РФ Виктором Христенко и министром экономического развития Республики Италия Клаудио Скайола.

В ходе визита на одно из крупнейших предприятий оптико-электронной отрасли РФ российско-итальянскую делегацию сопровождал губернатор Свердловской области Эдуард Россель.

За время пребывания на предприятии высокие гости заслушали доклад генерального директора ФГУП "ПО "УОМЗ" Сергея Максина о деятельности и перспективах развития объединения, технологических и научно-производственных возможностях, инновационной и инвестиционной политике, основных показателях развития, а также новых направлениях выпускаемой продукции. Отдельно Сергей Максин остановился на презентации проектов сотрудничества предприятия с итальянскими фирмами.

Другим пунктом программы пребывания делегации на предприятии стало посещение производственных площадок. Сергей Максин познакомил участников итало-российского экономического форума с производством оптико-электронных систем, где их вниманию была представлена выставка гражданских систем оптического наблюдения и оптических деталей, продемонстрирована работа гражданской системы оптического наблюдения СОН-730.

За время пребывания на Уральском оптико-механическом заводе участники итало-российского экономического форума имели возможность оценить по достоинству возможности предприятия и отметить широкие перспективы потенциального двустороннего сотрудничества.

*источник: компания «ФГУП "Уральский оптико-механический завод"»
08.04.09*

UBAA ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОЦЕНИВАЕТ СОЗДАНИЕ ДЕЛОВОЙ ВЕРСИИ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

7 апреля 2009 г. в центре деловой авиации "Внуково-3" было официально объявлено о закрытии сделки по приобретению Alenia Aeronautica 25 % + 1 акции компании "Гражданские самолеты Сухого". На торжественной церемонии присутствовали Виктор Христенко, министр промышленности и торговли РФ, Клаудио Скайола, министр экономического развития Италии, Михаил Погосян, генеральный директор ОАО "Компания "Сухой", и Пьер Франческо Гуаргуальини, президент концерна Finmeccanica.

Компания "Гражданские самолеты Сухого" отвечает за создание, разработку, производство и сертификацию самолетов Sukhoi Superjet 100, а также их продвижение и продажу на территории России, СНГ, Ближнего Востока, стран Юго-Восточной Азии. Созданное в 2007 году итальянской Alenia Aeronautica, входящей в концерн Finmeccanica, и российским холдингом "Сухой" совместное предприятие SuperJet International в свою очередь отвечает за продвижение самолетов на развитые рынки и послепродажное обслуживание флота SSJ100 по всему миру.

Первый летный самолет Sukhoi Superjet 100 был представлен публике 26 сентября 2007 г. на заводе в Комсомольске-на-Амуре, и там же 19 мая 2008 года он успешно совершил первый полет длительностью 1 час 5 минут. В настоящее время два летных SSJ100 проходят полномасштабную программу сертификационных испытаний.

ЗАО "ГСС" планирует получить российский сертификат типа на Sukhoi Superjet 100 в конце 2009 года и начать поставки самолетов первому заказчику. На сегодняшний день портфель твердых заказов на самолет SSJ100 составляет 98 единиц. В рамках кооперации с итальянским стратегическим партнером планируется также и создание деловой версии Sukhoi

SuperJet 100 — SBJ (Sukhoi Business Jet).

Объединенная ассоциация деловой авиации (UBAA) положительно оценивает создание деловой версии самолета Sukhoi Superjet 100 — SBJ (Sukhoi Business Jet). Использование самолета в вариантах Corporate и VIP позволит предоставить клиентам широкий спектр выбора по возможному количеству перевозимых персон и дальности при покупке самолета. На российском рынке использование Sukhoi Business Jet прежде всего позволит заменить морально устаревшие Ту-134 и Як-42, которые составляют сегодня большую часть парка деловой авиации России, а также позволит иметь современный, отвечающий всем стандартам по качеству, надежности и экологичности самолет. А предлагаемый уровень комфорта для пассажиров на борту будет соответствовать предложениям даже таких самолетов, как A318 Elite и BBJ.

Использование Sukhoi Business Jet на внутренних и международных авиалиниях, а также продажи вариантов Corporate и VIP международным заказчикам значительно поднимут статус российского авиапрома и позволят конкурировать с такими самолетами, как Bombardier CRJ (Канада), Embraer Lineage 1000 (Бразилия), а также с A318 Elite и BBJ.

С учетом интеграции российского бизнеса в мировую экономику производителям Sukhoi Superjet 100 чрезвычайно важно наладить производство версии самолета с дополнительными топливными баками для увеличения дальности перелета, что принципиально важно с учетом эксплуатации судна на протяженной территории России.

*источник: организация UBAA
14.04.09*

НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ВНУКОВО ПРОШЛА ПРЕЗЕНТАЦИЯ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

Аэропорт Внуково стал первым аэропортом московского авиационного узла, который принял опытный самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Во вторник, 7 апреля текущего года, новый региональный самолет Sukhoi Superjet 100 совершил перелет в аэропорт Внуково с подмосковного испытательного аэродрома Летно-исследовательского института (ЛИИ) имени Громова, где в настоящее время проводятся испытания двух опытных экземпляров этого лайнера для получения международного сертификата.

Все самолеты семейства SSJ100 соответствуют мировым тенденциям создания экологически чистых самолетов, сочетают операционную гибкость регионального самолета с возможностями магистрального лайнера, имеют улучшенные технические и операционные характеристики, которые делают Superjet 100 конкурентоспособным проектом для глобального рынка. В тот же день, 7 апреля 2009 года, в Центре бизнес-авиации, входящем в состав внукковского аэропортового комплекса, прошла официальная церемония подписания соглашения о покупке части уставного капитала российской компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) итальянской фирмой Alenia Aeronautica. В церемонии приняли участие

министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко, министр экономического развития Италии Клаудио Скайола, генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян и президент итальянского машиностроительного холдинга Finmeccanica (владелец Alenia Aeronautica) Пьер Франческо Гуаргуальини.

"Гражданские самолеты Сухого" — дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой" (входит в состав Объединенной авиастроительной корпорации), основанное в 2000 году для реализации гражданских проектов холдинга. Стартовым проектом компании является программа по созданию нового семейства российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 — принципиально нового российского самолета. Первый лайнер Sukhoi Superjet 100 был представлен общественности 26 сентября 2007 года на заводе в Комсомольске-на-Амуре, где в мае 2008 года успешно совершил первый полет. В настоящее время компания "Гражданские самолеты Сухого" имеет 98 заказов на Superjet 100.

*источник: компания «Международный аэропорт Внуково»
08.04.09*

РОСНАНО ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА НОВЫХ КОМПОЗИТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Наблюдательный совет Российской корпорации нанотехнологий (РОСНАНО) одобрил ее участие в проекте по организации производства новых композитных материалов. Об этом говорится в сообщении госкорпорации.

Проект предусматривает создание производственных мощностей по выпуску широкой номенклатуры препрегов на производственных площадках в Москве и Саратове. Согласно прогнозам, объем выпуска продукции предприятия в 2011 году составит около 300 т, увеличившись до 4,5 тыс. т в 2018 году.

Для создания производства будет учреждена проектная компания, участниками которой станут РОСНАНО (48 % уставного капитала), соинвестор ЗАО "ХК "Композит" (26 % уставного капитала) и заявитель ЗАО "Унихимтек-Композит" (26 % уставного капитала). РОСНАНО внесет в уставной капитал проектной компании 192 млн руб., а также предоставит заем на 3,06 млрд руб. сроком на 10 лет.

В результате реализации проекта в России будет создано современное конкурентоспособное промышленное производство препрегов на основе наноструктурированных волокон и различных связующих для получения полимерных композиционных материалов и изделий из них. Это позволит повысить конкурентоспособность отечественных материалов и композитов из них, существенно увеличить объем их применения в промышленности.

Препреги являются композитными материалами-полуфабрикатами, получаемыми путем пропитки армирующей волокнистой основы равномерно распределенными полимерными связующими. Препреговая технология позволяет получить монолитные изделия сложной формы при минимальной инстру-

ментальной обработке. В современном гражданском авиастроении данные материалы применяются при изготовлении корпусов самолетов и вертолетов, крыльев, обтекателей, винтов. Использование композитных материалов позволяет снизить вес и, как следствие, расход топлива воздушных судов, увеличить прочностные характеристики и срок их службы. Не менее перспективным рынком применения препрегов является их использование при изготовлении лопастей для ветроэнергетических установок. Кроме того, препреги могут применяться в автомобиле- и судостроении, для изготовления судовых корпусов и несущих деталей автобусов; в строительстве, в том числе для армирования бетонных конструкций; при изготовлении протезов и медицинских приборов, а также спортивного инвентаря.

ГК "Российская корпорация нанотехнологий" учреждена для реализации государственной политики в сфере нанотехнологий, развития инновационной инфраструктуры в сфере нанотехнологий, реализации проектов создания перспективных нанотехнологий и nanoиндустрии. Корпорация выступает соинвестором в нанотехнологических проектах со значительным экономическим или социальным потенциалом. Финансовое участие корпорации на ранних стадиях проектов снижает риски ее партнеров — частных инвесторов. Корпорация участвует в создании объектов нанотехнологической инфраструктуры, таких как центры коллективного пользования, бизнес-инкубаторы и фонды раннего инвестирования.

*источник: ИА «АК&М»
13.04.09*

ALENIA ПРИЛЕТЕЛА

Alenia Aeronautica — авиастроительная компания. Владелец — итальянский оборонный концерн Finmeccanica (100 %). Выручка (2008 г.) — 2,3 млрд евро. Основана в 1990 г. Производит военные и гражданские самолеты и детали для них. Штат — 13 900 человек. Структура Alenia — World's Wing SA — выкупила допэмиссию акций "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС), сообщила представитель российской компании Ольга Каюкова. Итальянцы купили 254 621 акцию по \$ 719,11, сумма сделки — \$ 183,1 млн.

Деньги, по словам Каюковой, планируется направить на сертификационные испытания и подготовку производства Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Общая стоимость проекта SSJ100 — \$ 1,4 млрд. "Компания очень рада участию в проекте", — говорит представитель Alenia Валерио Бонелли, у SSJ огромный рынок, в ближайшие 20 лет может быть продано более 1000 самолетов.

ГСС и Alenia договорились о продаже блокпакета в 2005 г. и подписали соглашение об этом на авиасалоне в Ле Бурже в 2007 г. В январе 2008 г. тогда еще президент Владимир Путин подписал распоряжение, раз-

решающее продажу блокпакета ГСС итальянцам. Alenia — давний партнер ГСС по программе создания регионального самолета Sukhoi Superjet 100. Совместное предприятие ГСС и Alenia — Superjet International — продвигает SSJ на зарубежных рынках: в Европе, США и Австралии. Контроль в сбытовом СП — у Alenia (51 %).

Пока на SSJ, сертификация которого должна закончиться в этом году, 98 твердых заказов, но самолет еще не готов: премьер Путин сказал вчера, что ожидает от ГСС завершения сертификации SSJ в этом году. Деньги нужны еще и на производство двигателя для Superjet SaM146. Его разрабатывает НПО "Сатурн". Для окончания сертификации требуется 4 млрд руб. и еще 2 млрд руб. — на разворачивание серийного производства, говорит гендиректор "Сатурна" Юрий Ласточкин. Испытания идут успешно, сообщает он, к концу года двигатель получит сертификат. "Сатурн" запросил у правительства господдержки на 38,5 млрд руб.

*источник: газета «Ведомости»
08.04.09*

НА САЗЕ СНИЗИЛОСЬ ЧИСЛО ЗАКАЗОВ И ПЛОХО ПРОДАЮТСЯ ПОМЕЩЕНИЯ

По данным руководства ЗАО "Саратовский авиационный завод", общее количество заказов заметно снизилось, в связи с чем предприятие переведено на трехдневную рабочую неделю. Имеется задолженность по зарплате, вызванная неустойчивыми платежами потребителей, сообщили на заводе. Согласно принятому плану оздоровления САЗа, продолжается начатая в прошлом году реализация излишних производственных площадей. При этом менеджмент компании констатирует, что в условиях кризиса спрос на

производственные площади заметно упал. В настоящее время на предприятии ведется ремонт и техническое обслуживание двух самолетов Як-42, принадлежащих авиакомпании "Тулпар".

Дальнейшая судьба завода, заявили в администрации САЗа, "неразрывно связана с общими перспективами отечественного авиапрома".

*источник: ИА «СаратовБизнесКонсалтинг»
07.04.09*

ИНФОПАРК: ПАССАЖИР И НЕ ЗАМЕТИТ, ЕСЛИ ДВИГАТЕЛЬ ОТКАЖЕТ

К полету готов! Как сделать воздушный транспорт комфортнее и безопаснее, придумали новосибирские ученые. Обеспечить энергоснабжение лайнера без перебоев. Скоро этой системой снабдят двигатель экспериментального самолета. Авторы уверены: при таком тандеме на борту никто, кроме экипажа, и не заметит нештатную ситуацию подобного рода.

Сергей Харитонов, профессор Новосибирского государственного технического университета: "Скажем, если у двухмоторного самолета откажет один двигатель, то вы как пассажиры, сидящие в самолете, с точки зрения комфорта не ощутите отказа этого двигателя, поскольку электроснабжение всего, что связано с обеспечением комфорта, оно останется на том же самом уровне".

В небе начинает действовать так называемый режим авторотации. Когда двигатель не работает, но вращается под действием встречного потока воздуха. С помощью этого прибора его преобразовывают в электроэнергию. Она не велика, но ее хватит, чтобы обеспечить весь борт. Полет научной фантазии ока-

зался успешным. Разработчики подводят первые положительные итоги.

Дмитрий Коробков, главный конструктор системы: "Львиная доля научной работы уже сделана, и воплощение научных идей в железо тоже сделано. Все основные мысли внедрены, обкатаны, испытаны, теперь обкатывается технология производства". Авторы не скрывают: у агрегата есть столь же мощные зарубежные аналоги. Но отечественная разработка дешевле.

Пилотную партию самолетов с такой системой сейчас испытывают в небе над Казанью. Эффективность еще нужно доказать на высоте. Если полеты пройдут удачно, то лайнеры с новым устройством будут осваивать воздушное пространство всей страны.

*источник: телеканал «ВГТРК "Россия" —
Новосибирск»
06.04.09*

"АВИАСТЭП" РАЗРАБАТЫВАЕТ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ "МОСКОВИЯ"

ООО "АвиаСТЭП" в рамках решения задач, поставленных московской целевой программой возрождения и развития региональных перевозок с использованием малой авиации на 2007–2010 гг., рассмотрело несколько вариантов легкого пассажирского самолета "Московия", сообщил "АвиаПорту" информированный источник в компании.

"АвиаСТЭП" в настоящее время ведет разработку эскизного проекта самолета и разрабатывает схему взаимодействия с поставщиками систем и оборудования. "На сегодня планируется начать поставки в 2013 г. На пути реализации этого плана — только финансовые вопросы, нерешенных технических вопросов нет", — отметил источник.

Самолет "Московия" способен перевозить до 10 пассажиров на расстояние 3500–4500 км со скоростью примерно 830 км/ч. Планируется сертифицировать самолет по АП-25, а затем и по CS-25, FAR-25. Силовая установка планируется импортная — два американских реактивных двигателя FJ44-4A со взлетной тягой по 1560 кг каждый. Самолет также планируется оснастить самым перспективным комплексом самолетовождения и навигации. Ожидает-

ся, что экипаж самолета составит два человека, а пассажирам будет обеспечен необходимый комфорт — высота салона составит 1,85 м, ширина — 1,8 м.

Самолет "Московия" выполнен по обычной аэродинамической схеме — низкоплан с высокорасположенным горизонтальным оперением. Крыло самолета имеет весьма умеренную стреловидность, на нем расположены обтекатели стоек шасси. Двигатели расположены в хвостовой части фюзеляжа на небольших пилонах. Длина самолета составляет 16,74 м, размах крыла — 15,50 м, высота на стоянке — 4,80 м, длина салона равна 6,20 м, размер входной двери — 650 x 1750 мм. Практическая дальность полета с 10 пассажирами — 3800 км. Крейсерская высота полета — 12 100 м. Самолет способен базироваться на грунтовых ВПП с прочностью грунта не ниже 7 кг/кв. см. Взлетная масса самолета — 8800 кг при коммерческой нагрузке до 1050 кг. Запас топлива — 3000 кг. Часовой расход топлива при M = 0,78 и H = 12100 м равен примерно 420 кг/час.

источник: AVIAPORT.RU
14.04.09

ИТАЛЬЯНСКИЙ БИЗНЕС ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ НОВОСИБИРСКИМ АВИАСТРОЕНИЕМ

Губернатор Виктор Толоконский обсудил возможность реализации совместных инвестиционных проектов на территории Новосибирской области с представителями деловых кругов Италии. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора.

Итальянская делегация находится в Новосибирской области с рабочим визитом с 8 по 10 апреля, основная цель визита — "познакомиться с особенностями и возможностями Новосибирской области, обсудить перспективы реализации совместных проектов". Как отметили в пресс-службе губернатора, больше всего итальянских бизнесменов интересовали перспективы сотрудничества в деревообрабатывающей сфере, в авиастроении, а также в сфере производства текстиля.

Участники встречи обсудили возможность сотрудничества в сфере, связанной с авиастроением, производством спутниковых систем. "Для нашего

региона это важное стратегическое направление. У нас активно развивается производство изделий и технологий, связанных со спутниковой связью и авиацией. Думаю, это перспективное направление сотрудничества", — заявил Виктор Толоконский.

Добавим, что во время встречи также обсуждалось сотрудничество в банковской сфере. Виктор Толоконский заявил, что Новосибирская область сейчас заинтересована в сотрудничестве с крупными европейскими, в том числе итальянскими, банками. Кроме того, обсуждалась возможность сотрудничества в таких отраслях, как сельское хозяйство, жилищное и дорожное строительство, разработка месторождений природного камня.

источник: сайт «НГС»
09.04.09

ДОЛЯ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА "СУ" СОСТАВИТ НА МИРОВОМ РЫНКЕ БОЕВОЙ АВИАЦИИ В 2009—2013 ГОДАХ 13 %

Доля самолетов семейства "Су", в производстве которых участвует Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина, составит на мировом рынке боевой авиации в 2009–2013 годах 13,3 %. Эти данные публикует американский аэрокосмический журнал Aviation Week & Space Technology со ссылкой на исследование авторитетной в области военного авиастроения компании Forecast International. За этот период холдинг "Сухой" может выпустить 211 самолетов.

Год назад в том же издании был напечатан прогноз на 2008–2012 гг. Тогда доля крупнейшего российского производителя боевых самолетов оценивалась

в 12,2 %, а возможный объем производства — в 177 единиц. Всего ведущие авиастроительные компании выпускают 1582 истребителя. Лидером, прогнозирует Forecast International, будет Lockheed Martin, которая произведет 333 истребителя. Ее доля на рынке составит 21 процент. За ней следуют Eurofighter — 289 машин, Boeing и Chengdu Aircraft — по 232 самолета, доля остальных производителей составит 18 %.

Эти данные сообщили корреспонденту РИА "Восток-Медиа" в ОАО "КНААПО".

источник: ИА «Восток-Медиа»
06.04.09

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ ФОРУМ ПРОШЕЛ В САМАРЕ

В самарском выставочном центре "Экспо-Волга" при поддержке правительства области, ТПП РФ, администрации Самары, Федерального космического агентства, ОПК "Оборонпром", ассоциации "Союз авиационного двигателестроения", "ЦСКБ-Прогресс", Поволжского клуба качества и Самарского государственного аэрокосмического университета прошел первый в регионе международный авиационно-космический форум.

В экспозиции были представлены: авиа- и вертолетостроение; авиационные двигатели и агрегаты; космические комплексы, аппараты и спутники по назначению: связь, геодезия, навигация, ретрансляция, телевидение; бизнес-авиация, малые летательные аппараты; беспилотные летательные аппараты; системы жизнеобеспечения и многое другое.

В рамках международной конференции "Состояние и перспективы развития авиационно-космического кластера" проведены круглые столы по важным вопросам авиакосмической отрасли, мастер-классы. Участники форума и журналисты получили более широкое представление о перспективах развития авиационно-космической отрасли России и самарского кластера, судьбе его отдельных предприятий.

Так, некогда широко разрекламированный в Самаре и России самолет Ан-140, с которым ранее связывались надежды на развитие гражданского авиационного авиастроения, теперь помещен в музей завода "Авиакор". Перед этим его оригинально раскрасили под камуфляжный цвет. И совсем не случайно. Как проинформировали журналистов представители предприятия, это символизирует разворот завода от производства самолета для региональных пассажирских перевозок к выпуску военных машин транспортной авиации. Об этом сейчас идут переговоры с Министерством обороны, которое намерено заменить выработавшие свой ресурс лайнеры Ан-24 и разме-

щает заказы на новые "лошадки" на отечественных авиастроительных предприятиях.

В прямой связи с этим находится и решение руководства "Авиакора" и государственной Объединенной авиастроительной корпорации о вхождении в нее самарского предприятия. Тонкости процедуры вхождения "Авиакора" в госхолдинг пока не разглашаются. Изначально главным препятствием для этого был статус завода — единственное в отрасли частное предприятие. С одной стороны, он во многом "развязывал руки" руководству "Авиакора", а с другой — нередко служил порогом для получения госзаказов, при распределении которых предпочтение отдавалось госкорпорации и предприятиям, входящим в нее. Но, судя по всему, как проинформировали представители "Авиакора" на форуме, в ближайшее время будет найдено компромиссное решение.

Другое важное заявление — это возможность создания авиакомпания, которая придет на смену разорившейся "Самаре". Особую заинтересованность в появлении нового перевозчика высказало руководство международного аэропорта Курумоч. Пока авторы проекта осторожно говорят о сроках, когда может появиться новый самарский воздушный перевозчик. Предполагается, что прежде всего он будет осваивать популярное направление Самара — Москва и перелеты в пределах Приволжского федерального округа. В настоящее время работа над проектом идет в Министерстве транспорта.

На форуме в Самаре международный аэропорт Курумоч представил новейшие технологии и уникальные разработки для обеспечения безопасности полетов.

*источник: информационное агентство
«Агентство национальных новостей»
09.04.09*

МИГ-АТ ИМЕЕТ ПРЕИМУЩЕСТВА В ИНДИЙСКОМ ТЕНДЕРЕ

Учебно-тренировочный самолет (УТС) МиГ-АТ в планируемом в Индии тендере на поставку 50–60 УТС имеет очень весомые шансы на победу, считает информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

Ранее сообщалось, что ВВС Индии планируют приобрести 56 новых УТС. Предложения направлены шести авиастроительным компаниям, включая российских производителей самолетов Як-130 и МиГ-АТ. В числе потенциальных участников индийского тендера — итальянская Alenia Aeronautica с самолетом М-346, южнокорейская Korean Aerospace Industries с Т-50 Golden Eagle, чешская Aero Vodochody с L-159, а также британская корпорация BAE Systems, ранее продавшая Дели самолет BAE Hawk.

"Индийская сторона в свое время отвергла самолет МиГ-АТ как "тихоходный" (порядка 850 км/ч), поскольку в требованиях ВВС указывалась максимальная скорость порядка 1050 км/ч, но сегодня требования изменились — основным фактором считаются низкие взлетно-посадочные скорости", — отме-

тил собеседник. Самолеты Hawk, М-346 и Як-130 имеют "истребительные" максимальные скорости и высокие (порядка 240 км/ч) скорости посадки. Южнокорейский УТС вообще является сверхзвуковым. Чешский УТС является достаточно тяжелым и к тому же учебно-боевым самолетом. А Индии нужен простой самолет, "учебная парта" реактивной авиации. "Именно таким и является МиГ-АТ со взлетно-посадочными скоростями порядка 170–180 км/ч", — уточнил источник.

По его мнению, МиГ-АТ может участвовать в индийском тендере только с двигателями АЛ-55И тягой до 1760 кгс каждый, так как АЛ-55И создается по заказу индийской стороны и производство этих двигателей планируется организовать в Индии. "Для подведения итогов планируемого тендера именно этот фактор может стать важнейшим", — сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
16.04.09*

БЫВШИЙ ВОРОНЕЖСКИЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЗАНЯЛСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ САМОЛЕТОВ

Ушедший из обл администрации вице-премьер по промышленности Вячеслав Клейменов утвержден заместителем генерального директора лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК).

Как отметили в компании, Вячеслав Клейменов будет курировать вопросы производства самолетов Ил-96 и Ан-148 на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО).

Лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко" зарегистрирована в Воронеже и имеет офисы в Воронеже и Москве. ИФК является одним из крупнейших налогоплательщиков Воронежской области и основным заказчиком самолетов на ВАСО. В настоящее время авиазавод выполняет заказ на несколько миллиардов долларов.

Клейменов Вячеслав Иванович родился 4 января 1949 года в селе Семено-Александровка Бобровского района Воронежской области. Образование высшее, кандидат технических наук.

В 1979 году закончил Воронежский политехнический институт по специальности "инженер-механик".

В 1999 году защитил кандидатскую диссертацию на тему "Совершенствование процессов изготовления и доводки экспортного оборудования".

В 1969 году поступил на работу на Воронежский завод тяжелых механических прессов (ТМП), где прошел путь от слесаря-сборщика до генерального директора.

В 1997 году был назначен на должность заместителя главы администрации Воронежской области. В настоящее время работает заместителем губернатора Воронежской области, решает задачи целедостижения в сферах реализации государственной политики в развитии отраслей промышленности, транспорта, связи и инновационной деятельности.

"Ильюшин Финанс Ко" занимается лизингом самолетов Ил-96, Ту-204, Ан-148. Основными заказчиками поставляемой техники, помимо российских компаний, являются компании Кубы, Венесуэлы, Ирана.

*источник: сайт Abireg.ru
14.04.09*

КОМСОМОЛЬСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ МОДЕРНИЗИРУЮТ БОЕВЫЕ САМОЛЕТЫ

Первый самолет Су-27СМ, прошедший ремонт и модернизацию на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина, вышел на летные испытания. Государственный оборонный заказ 2009 года предприятие выполняет в точном соответствии с производственным планом, передает корреспондент РИА "Восток-Медиа" со ссылкой на сообщение заводской газеты "Крылья Советов".

Помимо модернизации этих боевых машин, стоящих на вооружении Военно-воздушных сил России, комсомольские авиастроители продолжают работу над созданием истребителя поколения "4+". Су-35-4 – переходная ступень к самолету пятого поколения, в котором будут использованы конструктивные и технологические решения сегодняшней новинки. Третье летное изделие опытной партии этого самолета проходит наземные испытания. Специалистами летно-

испытательной станции объединения совместно с представителями ОКБ Сухого проводится отработка систем этого самолета. Он значительно отличается от двух предшествующих изделий: введено много конструктивных изменений, заложены уникальные возможности контроля параметров. После завершения цикла наземных проверок истребитель Су-35-4 пройдет летные испытания и уже в апреле будет отправлен на доводочную базу ОКБ Сухого для проведения дальнейших исследований параметров работы этой машины. Как отмечают специалисты, большой вклад в разработку и доводку этого самолета вносит коллектив конструкторско-технологического бюро предприятия под руководством С. Прохорова. Сотрудники бюро решают поставленные задачи рационально, технически грамотно, творчески.

*источник: ИА «Восток-Медиа»
03.04.09*

САМАРСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ОБЕЩАЮТ ДО КОНЦА ГОДА ПОДНЯТЬ В НЕБО "РЫСАЧКА"

Гендиректор самарского ракетно-космического центра "ЦСКБ-Прогресс" Александр Кирилин пообещал сегодня, что предприятие до конца этого года изготовит первый легкий среднемагистральный самолет "Рысачок". "В этом году мы должны создать первый самолет и начать его летные испытания", – сказал он, отметив, что в проекте по выпуску лайнера вместе с сотрудниками "ЦСКБ-Прогресс" участвуют и около 20 студентов Самарского государственного аэрокосмического университета, совмещающая теорию с практикой. По словам руководителя, проект по выпуску "Рысачка" очень важен для подготовки летного состава гражданской авиации, а также для "реанимирования" обширной сети аэродромов местного значения, существовавшей в стране в советское время.

"Рысачок" – легкий двухмоторный многоцелевой самолет с турбовинтовыми двигателями, способный преодолевать без дозаправки до 2 тыс. километров. Максимальная высота полета – 5 км, грузоподъемность – 1570 кг, диапазон крейсерских скоростей – от 250 до 400 км/ч. В зависимости от компоновки самолет может принять на борт до 13 пассажиров. Машина может использоваться как для пассажирских перевозок, так и в сельском хозяйстве для обработки посевов, а также в учебно-тренировочных целях, уточняет ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Известия»
07.04.09*

В РОССИЙСКОМ НЕБЕ ИЗРАИЛЬСКИЕ ДРОНЫ

Россия все-таки покупает беспилотные летательные аппараты у Израиля. Это официально подтвердил начальник вооружений Минобороны Владимир Поповкин. В современной истории Российской армии это первый (и, надо думать, не последний) случай приобретения иностранных технологий.

— Заключен контракт с одной из израильских фирм на поставку ряда комплексов беспилотных летательных аппаратов, — заявил в пятницу Владимир Поповкин. — Я был в Израиле и даже управлял ими.

По словам представителя военного ведомства, Минобороны приобретет три системы ближней и средней дальности производства компании Israel Aerospace Industries (IAI). Первая из них, Bird-Eye 400, имеет массу летательного аппарата 5 килограммов, а радиус действия — 10 километров. Вторая, I-View MK150, — соответственно 160 килограммов и 100 километров, а третья, Searcher Mk II, — 426 килограммов и 250 километров. Речь идет о нескольких десятках машин. Тем самым, как надеются военные, они смогут полностью закрыть тактический театр военных действий — обеспечение развединформацией в военном конфликте по типу событий августа прошлого года в Южной Осетии.

По информации "Известий", цена на израильские дроны для наших военных будет приемлемой. Как выразился один из осведомленных экспертов, "ниже некуда" — строить их будут в рамках совместного "гражданского" предприятия. Это хитрость, чтобы избежать давления США, — Вашингтон уже выразил свою обеспокоенность возможной передачей Тель-Авивом критических для безопасности технологий. Такая схема уже отработана с французской компанией "Талес", недавно открывшей совместное предприя-

тие в Вологде по производству тепловизионных камер для российской бронетехники.

У этой сделки неожиданно возник и политический аспект. Как пишут израильские газеты, покупка Россией израильских беспилотников — это попытка Москвы "отыграть" наши поставки Ирану зенитно-ракетных систем С-300. Вопрос только в цене. Общая сумма по контракту о беспилотниках — 50 млн долларов. Контракт с Ираном "весит" гораздо больше.

Владимир Поповкин не скрывает, что соглашение с Израилем — не от хорошей жизни. "Мы заказали беспилотные летательные аппараты не для того, чтобы они воевали. А для отработки принципов их применения", — говорит он. Начальник боевой подготовки Минобороны Владимир Шаманов как-то признался, что наша армия вообще не умеет пользоваться беспилотной техникой. А если нет собственных БПЛА, то придется учиться на иностранных.

Югоосетинский конфликт вскрыл много прорех в боеспособности, оперативности и тактике действий Российской армии. Да, мы победили. Но после победы у военных хватило мужества признать ошибки и сделать выводы. В том числе и такие: жизнь солдата дороже беспилотного самолета. У нас есть масса современных систем вооружения, которые невозможно применить без той же беспилотной техники (тот же оперативно-тактический комплекс "Искандер"). Контракт с Израилем — это еще и "пинок" нашей оборонке. Заказ на собственные беспилотники есть. Вот пусть и сделают наши специалисты более совершенные дроны.

*источник: газета «Известия»
13.04.09*

УАЗ ПОСТАВИТ ИРКУТСКОМУ АВИАЗАВОДУ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ ЯК-130

Улан-Удэнский авиационный завод (УУАЗ) завершает сборку первых двух комплектов киля и руля направления для нового российского учебно-боевого самолета Як-130, производством которого сейчас занимается Иркутский авиазавод, сообщила вчера пресс-служба УУАЗа. Работы были выполнены в рамках достигнутого в прошлом году соглашения о кооперации с Иркутским авиационным заводом по подготовке и организации производства агрегатов хвостового оперения Як-130, — отметила пресс-служба.

Як-130 предназначен для обучения и совершенствования навыков пилотов, летающих на Су-30, МиГ-29, F-16. Самолет способен нести до 3 т боевой нагруз-

ки. Максимальная дальность полета Як-130 без дополнительных баков составляет 2 тыс. км, скорость — 1 тыс. км/ч. Сейчас 16 таких самолетов собираются на Иркутском авиазаводе (входит в НПК "Иркут") для ВВС Алжира.

ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" (входит в холдинг "Вертолеты России") специализируется на выпуске самолетов Су-25 (экспортная модификация — Су-39), вертолетов Ми-171.

*источник: газета «Коммерсантъ» —
Хабаровск»
06.04.09*

АВИАЗАВОД "ПРОГРЕСС" ПРИВЛЕЧЕТ КРЕДИТ СБЕРБАНКА В 5,6 МЛРД РУБ. ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОСКОНТРАКТА

Акционеры ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Сазыкина" (Приморский край) на внеочередном собрании 18 апреля одобрили заключение генерального соглашения об открытии рамочной кредитной линии в Сбербанке России с лимитом в 5,6 млрд рублей. Как сообщили агентству "Интерфакс — Дальний Восток" в ОАО, кредитная линия привлекается для выполнения госконтракта с

Минобороны, заключенного 17 января 2007 года. Кредитная линия будет открыта на период по декабрь 2012 года. Процентная ставка по договору, заключаемому в апреле 2009 года, составляет 17,25 % годовых, по другим договорам — не более 25 % годовых.

*источник: ИА «Интерфакс»
24.04.09*

ИРАК МОЖЕТ ЗАКУПИТЬ ВЕРТОЛЕТЫ В РОССИИ

Ирак рассматривает вопрос о закупке в России 20 вертолетов, сообщает в воскресенье газета "Аш-Шарк аль-Аусат".

Осведомленные источники в иракском министерстве обороны сообщили газете, что "контракт на закупку в России 20 вертолетов изучался в преддверии визита в Москву иракской делегации" во главе с премьер-министром Нури аль-Малики. Издание не называет марку летательных аппаратов.

Ирак возобновляет военно-техническое сотрудничество с Россией, указывает "Аш-Шарк аль-Аусат", ссылаясь на заявление, сделанное Нури аль-Малики на встрече с группой арабских посланцев в иракском посольстве в Москве.

Как пишет газета, на этой встрече иракский премьер сказал, что "закупка оружия в России определяется потребностями вооруженных сил (Ирака) для борьбы с террористическими вызовами, защиты тер-

риториальной целостности и суверенитета и обеспечения внутренней безопасности".

Аналогичное заявление сделал в российской столице иракский министр иностранных дел Хошияр Зибари, который сказал на встрече с журналистами, что "военное сотрудничество между Ираком и Россией возможно как в сфере проведения учебных сборов, так и в области закупки военной техники и оружия", пишет газета.

Министр отметил "широкие перспективы" иракско-российского военного взаимодействия, подчеркнув, что "иракская сторона готова к сотрудничеству на равных условиях как с США, так и с Россией и другими странами", указывает "Аш-Шарк аль-Аусат".

*источник: РИА «Новости»
13.04.09*

КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА "ЗОЛОТЫЕ РУКИ"

25 апреля 2009 года ОАО "Нижегородский авиационно-строительный завод "Сокол" проводит заводской конкурс профессионального мастерства "Золотые руки" по специальности "фрезеровщик".

У заводских конкурсов профессионального мастерства на "Соколе" многолетняя история, за время которой рабочие разных специальностей показывали самый высокий уровень мастерства. Затем, во времена перестройки, в проведении конкурса наступил длительный перерыв. В 2007 году на авиационном заводе возродили эту замечательную заводскую традицию и провели конкурс "Золотые руки" среди сборщиков-клепальщиков.

В этом году в нем примут участие молодые рабочие в возрасте до 35 лет, работающие по специальности "фрезеровщик". Основные задачи конкурса —

повышение профессионального мастерства и совершенствование навыков молодых рабочих, выявление лучших среди них по профессии, повышение престижа и статуса рабочих специальностей.

Прежде чем конкурсанты займут исходные позиции у станков, им предстоит пройти проверку теоретических знаний, причем уровень вопросов будет не ниже 4-го разряда по данной специальности. Затем фрезеровщики выполнят практическое задание, а компетентное жюри в составе заводских специалистов оценит знания и умения молодых рабочих и назовет лучших в своей профессии.

*источник: компания «НАЗ "Сокол"»
13.04.09*

НА МАКС-2009 МОГУТ БЫТЬ ВЫСТАВЛЕНЫ СРАЗУ ТРИ САМОЛЕТА "СИГМА-КЛАССИК"

На предстоящем в августе текущего года очередном Московском авиационно-космическом салоне (МАКС-2009) воронежская фирма ООО "ВираЖ" планирует продемонстрировать три самолета "Сигма-классик", сообщила "АвиаПорту" генеральный директор ООО "ВираЖ" Вера Ивахина.

Одна машина будет стоять на открытой площадке, на которой будут демонстрироваться все самолеты малой авиации. Эта машина будет в новой комплектации, с обновленным дизайном кабины. Планируется, что последующие самолеты в базовой комплектации будут выпущены с кожаным салоном. "Еще два самолета будут размещены в павильоне, но в настоящее время ведутся переговоры о возможности участия самолета в демонстрационных полетах", — уточнила она.

Комплектация самолета смешанная — часть американская, часть отечественная, но меньшая по составу. "ЗАО "Техавиакомплекс" (г. Жуковский, Московская область) изготовил свой вариант приборного

оборудования, и на МАКС-2009 планируется продемонстрировать один самолет "Сигма" с приборным оборудованием "Техавиакомплекса", — отметила В. Ивахина. Она подчеркнула, что разработчик "Сигма-классик" Сергей Игнатьев в феврале текущего года передал эксклюзивное право на производство самолета ООО "ВираЖ".

Отвечая на вопрос о цене самолета, которая в середине прошлого года составляла примерно 2 млн рублей, В. Ивахина сказала, что финансово-экономический кризис с четвертого квартала прошлого года способствовал некоторому снижению цен на материалы и полуфабрикаты. Однако одновременно повысились цены в рублевом эквиваленте на импортные готовые изделия, например двигатели. Таким образом, в настоящее время цена самолета составляет примерно 2,2 млн рублей.

*источник: AVIAPORT.RU
17.04.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Консорциум Airbus подтвердил, что авиазавод по сборке лайнеров A320 в Тяньцзине не намерен сокращать производство	27
Airbus предупредил о последствиях закрытия проекта A400M	27
Покупатели военно-транспортного самолета A400M проведут кризисные переговоры	28
Франция планирует приобрести транспортные самолеты C-295	28
Bombardier за 2008—2009 ФГ увеличил чистую прибыль более чем в 3 раза — до 1 млрд долл.	28
Airbus: Власти должны поддержать авиаперевозчиков	29
ЮАР рассмотрит альтернативы транспортнику A400M	29
Совет директоров EADS возглавил финдиректор Daimler	29
EADS хочет поставлять самолеты-заправщики для ВВС США	30
Колумбия получила четыре ВТС C-295 компании EADS-CASA	30
На мировой рынок в 2008—2013 гг. будет поставлено 6415 самолетов служебной авиации на общую сумму 109,2 млрд долл. — "Форкаст интернэшнл"	30
Boeing в 2010 г. сократит производство самолетов	31
Boeing выпустила 6000-й самолет Boeing 737	31
Boeing и Systematic подписали меморандумы о взаимопонимании	31
Испытания истребителей, представленных на тендер ВВС Индии, начнутся невзирая на парламентские выборы	31
Boeing продемонстрировала управление БЛА ScanEagle с самолета Wedgetail	32
Boeing лоббирует поставку вертолета AH-6S в рамках программы ARH	32
Пентагон выбрал из двух войн меньшую	33
Yokohama прекращает выпуск авиационных шин	33
Индия исключила истребитель Rafale из крупнейшего тендера	34
Израиль отказывается от суперсовременных истребителей	34
Европейские вертолетостроители теснят американцев	34
Rolls-Royce и Saudi Arabian Airlines подписали контракт стоимостью 900 млн долл. на поставку двигателей	35
Cessna и Bombardier пытаются удержаться на плаву	35
"Мотор Сич" представит новые проекты на МАКС-2009	35
"Мотор Сич" отработывает технологию работы двигателя на газовом конденсате	36
Тимошенко обещает "поднять" авиацию до конца года	36
Вертолет Ми-24 ВВС Украины поднялся на высоту 5 км за 9 минут	36

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

КОНСОРЦИУМ AIRBUS ПОДТВЕРДИЛ, ЧТО АВИАЗАВОД ПО СБОРКЕ ЛАЙНЕРОВ A320 В ТЯНЬЦЗИНЕ НЕ НАМЕРЕН СОКРАЩАТЬ ПРОИЗВОДСТВО

Несмотря на значительное влияние международного финансового кризиса на мировые авиакомпании, авиазавод по сборке лайнеров Airbus A320, который был сдан в эксплуатацию в городе Тяньцзинь (Северный Китай) в сентябре прошлого года, не намерен сокращать производство. Об этом заявил высокопоставленный представитель консорциума Airbus в недавнем интервью корр. агентства Синьхуа.

Под воздействием финансового кризиса консорциум решил с октября 2009 года внести коррективы в глобальный план производства, ежемесячный объем производства лайнера "Аэробус A320" снизится с 36 до 24 единиц. При этом план производства на Тяньцзиньском авиазаводе корпорации — единственном, находящемся вне Европы, не претер-

пит изменений, к концу этого года на нем будут собраны 11 лайнеров A320, а впоследствии с каждым годом будет увеличиваться годовой объем производства, к концу же 2011 года месячный объем производства достигнет 4 единиц.

По прогнозу консорциума Airbus, к 2015 году объем его закупок в Китае составит 440–450 млн долл. США. В настоящее время в 300 с лишним авиакомпаниях мира работают 5600 самолетов типа "аэробус", половина из них укомплектована узлами и деталями китайского производства.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
24.04.09*

AIRBUS ПРЕДУПРЕДИЛ О ПОСЛЕДСТВИЯХ ЗАКРЫТИЯ ПРОЕКТА A400M

Программа военно-транспортного самолета A400M нуждается в дополнительных инвестициях, а участвующие в ней европейские государства должны задуматься о последствиях ее прекращения. Об этом, как сообщает Reuters, заявил в интервью одной из испанских газет исполнительный директор Airbus Том Эндерс. В Европе от программы A400M напрямую зависит судьба более 40 тысяч рабочих мест, 15 тысяч из которых приходятся на Испанию.

Как уточняет агентство, ранее Великобритания и Германия, одни из крупнейших заказчиков транспортного A400M, пригрозили выйти из 26-миллиардного проекта, который испытывает технические сложности. Точные сроки поставок самолетов заказчика пока неизвестны, в то время как авиационные парки вооруженных сил этих государств нуждаются в обновлении.

Право расторгнуть соглашение в одностороннем порядке заказчики получили после 1 апреля 2009 года, так как задержка первого полета машины пре-

высила 14 месяцев. Однако точная дата этого события также пока неизвестна. В настоящее время, по данным Airbus, производитель проводит испытания двигателя самолета, который установлен на аналогичной военно-транспортной машине американского производства. В середине марта 2009 года на заседании в Праге страны — участники проекта приняли решение объявить трехмесячный мораторий на аннулирование контрактов с производителем. Вместе с тем ЮАР, являющаяся неевропейским заказчиком, намерена рассмотреть другие варианты. Но, как сообщили недавно в военном ведомстве страны, реальных альтернатив A400M пока нет — портфель заказов военно-транспортных самолетов C-130J производства Lockheed Martin расписан минимум до 2011–2012 гг., а C-17 Globemaster южноафриканцы считают слишком дорогим.

*источник: LENTA.RU
17.04.09*

ПОКУПАТЕЛИ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА А400М ПРОВЕДУТ КРИЗИСНЫЕ ПЕРЕГОВОРЫ

Европейские страны, разместившие заказы на военно-транспортный самолет А400М, производство которого сильно отстает от графика, планируют раз в две недели проводить переговоры с целью смягчить кризис, сообщает 5 апреля Sunday Telegraph. После прошедшего в выходные саммита НАТО Турция и Испания заявили, что не будут аннулировать свои заказы, в отличие от Британии и Германии, которые грозятся выйти из программы. В марте министры стран, участвующих в проекте, договорились о трех-

месячном моратории на принятие решения о судьбе самолета, который к настоящему моменту отстает от графика на три-четыре года. Европейской аэрокосмической корпорации EADS, куда входит компания Airbus, производящая А400М, грозят большие штрафы за отставание. Тем временем она настойчиво требует пересмотра условий контрактов.

источник: сайт K2Kapital
06.04.09

ФРАНЦИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ С-295

Франция намерена приобрести шесть военно-транспортных самолетов С-295 компании Airbus Military в целях обеспечения переброски войск в период до принятия на вооружение ВТС А400М, сообщает "Инфодифенса".

По информации испанской газеты "Эль экономист", Франция завершила переговоры о покупке самолетов С-295. Подписание контракта ожидается в ходе предстоящей испано-французской встречи на высшем уровне, которая запланирована на конец апреля.

Франция в числе семи стран, входящих в Европейское управление по закупкам вооружений (ОССАР), в конце мая 2003 года подписала соглашение на поставку 50 единиц А400М. Планировалось, что первый серийный самолет будет принят на вооружение ВВС Франции в марте 2009 года. Однако с октября 2007 года EADS уже несколько раз переносил сроки поставок А400М по причине неготовности двигателей и цифровой системы автоматического управления FADEC для них.

В начале января текущего года руководство EADS объявило о намерении начать производство А400М, только когда все системы самолетов будут полностью доработаны. С учетом предложенного подхода, поставка первого А400М может быть перенесена на 3–4 года с момента первого полета.

В январе EADS предложил государствам – участникам программы разработки ВТС А400М до начала его поставок использовать в качестве временной

меры самолеты А330 либо другие самолеты, которые выпускаются подразделениями EADS. Однако, согласно информации агентства, Франция предпочитает делать ставку на продукт, опыт эксплуатации которого уже имеется (на вооружении ВВС Франции состоят около 20 самолетов CN-235М компании EADS-CASA, имеющих сходные характеристики).

На текущий момент общее количество самолетов, которое Франция может приобрести у испанского подразделения EADS, неизвестно. По мнению экспертов, ВВС нуждаются по крайней мере в 12 самолетах данного типа, чтобы удовлетворить потребность в переброске войск и грузов до начала поставок А400М. Как и А400М, самолет С-295 также изготавливается Airbus Military на предприятии в Севилье, однако уступает ему по размерам и грузоподъемности. С-295 является продолжением линейки ВТС С-212 и CN-235. Он представляет собой тактический ВТС с максимальной грузоподъемностью в 9,7 т, приспособленный к полетам в любое время суток, используется для перевозки пассажиров и грузов, морского патрулирования, медицинской эвакуации и т. д. Максимальная дальность полета – 5630 км.

На сегодняшний день самолеты С-295 эксплуатируются и заказаны ВВС Испании, Польши, Португалии, Бразилии, Финляндии, Алжира, Иордании, Чили, Колумбии и Мексики.

источник: АРМС-ТАСС
15.04.09

ВОМБАДИЕР ЗА 2008–2009 ФГ УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ БОЛЕЕ ЧЕМ В 3 РАЗА — ДО 1 МЛРД ДОЛЛ.

Чистая прибыль канадского производителя авиационной и железнодорожной техники Bombardier Inc. за 2008–2009 финансовый год, закончившийся 31 января 2009 г., выросла в 3,2 раза – до 1 млрд долл. по сравнению с 317 млн долл., полученными годом ранее. Об этом говорится в опубликованном сегодня пресс-релизе компании.

Выручка компании за 2008–2009 финансовый год выросла на 12,6 % и составила 19,7 млрд долл. против 17,5 млрд долл. годом ранее. Показатель EBITDA за 2008–2009 финансовый год составил 1,97 млрд долл., что на 39,7 % больше аналогичного показателя за 2007–2008 финансовый год, зафиксированного на уровне 1,4 млрд долл.

Чистая прибыль Bombardier в IV квартале 2008–2009 финансового года выросла на 41,7 % – до 309 млн долл. по сравнению со 218 млн долл., полученными за аналогичный период годом ранее. Выручка компании в IV квартале 2008–2009 финансового года увеличилась на 3 % и составила 5,43 млрд долл. против 5,27 млрд долл. годом ранее. Показатель EBITDA за отчетный квартал составил 574 млн долл., что на 32,9 % больше аналогичного показателя за IV квартал 2007–2008 финансового года, зафиксированного на уровне 432 млн долл.

источник: ИА «РБК – Украина»
02.04.09

AIRBUS: ВЛАСТИ ДОЛЖНЫ ПОДДЕРЖАТЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Правительство должно поддержать авиационную отрасль и помочь авиаперевозчикам приобрести самолеты, считает исполнительный директор Airbus Томас Эндерс (Thomas Enders). Как сообщает The Wall Street Journal, по его словам, таким образом власти заменят традиционные и заблокированные ныне источники кредитования.

Как заявил Эндерс журналистам по итогам встречи в Европе с главами авиакомпаний, сектору не нужна прямая поддержка государства, однако помощь клиентам и небольшим компаниям, которые поставляют детали, необходима.

По его словам, ситуация в секторе ухудшается по всему миру, поскольку в результате кризиса клиенты замораживают заказы или вовсе отказываются от них. Ранее Airbus заявляла о планах сократить выпуск самолетов A320, а американская Boeing намерена сократить в 2010 году производство самолетов Boeing 777 на 29 %. Как отмечает газета, по разным оценкам, клиентам Airbus и Boeing необходимо 10–20 млрд долларов на покупку тысячи самолетов в 2009 году.

*источник: сайт bfm.ru
17.04.09*

ЮАР РАССМОТРИТ АЛЬТЕРНАТИВЫ ТРАНСПОРТНИКУ A400M

ВВС Южно-Африканской Республики в ближайшее время рассмотрят возможности приобретения других военно-транспортных самолетов в качестве альтернативы заказанным ранее европейским A400M, сообщает Defence Web. В апреле задержка первого полета A400M превысила 14 месяцев, из-за чего потенциальные покупатели получили право отказаться от этой продукции.

Технические сложности также повлекли существенные задержки с поставками и рост стоимости военно-транспортных самолетов. ВВС ЮАР сообщили, что рассмотреть возможность приобретения других машин необходимо в срочном порядке, так как стоящие на вооружении южноафриканской военной авиации транспортники C130BZ американского производства эксплуатируются уже 46 лет.

Вместе с тем на поставки более новых C-130J от Lockheed Martin также пока рассчитывать нельзя, поскольку портфель заказов компании уже расписан минимум до 2011–2012 гг. Еще одной альтернативой мог бы стать C-17 Globemaster III производства

Boeing, однако, по мнению военных, его стоимость слишком велика. Вместе с тем, как отметил командующий ВВС ЮАР Карло Гагиано, предпочтительным выбором для южноафриканской авиации был бы именно A400M, поскольку дизайн европейского транспортника "имеет большой потенциал".

Напомним, что ЮАР является одним из заказчиков A400M. ВВС этой страны должны получить 8 самолетов. Самыми крупными заказчиками являются европейские государства, совместно работающие над проектом, — Германия, Франция, Великобритания и Испания. В середине марта страны-участники приняли решение объявить трехмесячный мораторий на аннулирование контрактов с производителем. В числе стран, принявших участие в заседании в Праге, были представители европейских государств, входящих в НАТО, а также Турция, являющаяся неевропейским заказчиком.

*источник: LENTA.RU
07.04.09*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ EADS ВОЗГЛАВИЛ ФИНДИРЕКТОР DAIMLER

Финансовый директор крупнейшего немецкого автоконцерна Daimler Бодо Уеббер (Bodo Uebber) стал председателем совета директоров европейского аэрокосмического агентства EADS, сообщает Bloomberg. Когда именно Уеббер займет новый пост, пока не уточняется, однако известно, что он сохранит свою должность в Daimler. На посту председателя совета директоров Уеббер сменил Рюдигера Грубэ (Ruediger Grube), который ранее получил должность исполнительного директора немецкого оператора железных дорог Deutsche Bahn. Об этом пишет газета The Financial Times. Уеббер был назначен председателем совета директоров EADS в рамках соглашения, заключенного между крупнейшими акционерами европейского концерна. По условиям договора вплоть до 2012 года председателем совета должен быть немец, а генеральным директором — француз. После этого в течение нескольких лет все должно быть наоборот.

Daimler принадлежит 22,52 процента акций EADS, а французской медиагруппе Lagardere — 27,53

процента ценных бумаг. До 2007 года крупнейшие акционеры европейского концерна постоянно спорили по вопросам управления EADS, из-за чего компания подолгу не могла принимать ключевые решения. В 2007 году был подписан договор об обмене должностями между немцами и французами каждые пять лет.

EADS занимает второе по величине место в мире после американского авиастроительного концерна Boeing. EADS принадлежит европейская авиационная компания Airbus, а также предприятие по производству вертолетов Eurocopter. EADS разрабатывает и продает гражданские и военные самолеты, ракеты-носители и связанные с ними системы, а также спутники. По итогам 2008 года прибыль EADS составила 1,57 миллиарда долларов.

*источник: LENTA.RU
09.04.09*

EADS ХОЧЕТ ПОСТАВЛЯТЬ САМОЛЕТЫ-ЗАПРАВЩИКИ ДЛЯ ВВС США

Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS) не намерен отказываться от своего плана выиграть вновь открытый правительством США тендер на поставку самолетов-заправщиков для американских ВВС, сообщило агентство Bloomberg.

Французский концерн готов разделить контракт на 35 млрд долларов с конкурирующей компанией Boeing. "Мы предпочли бы выиграть контракт исключительно для себя. Но мы не сдаемся", — говорит представитель EADS Пьер Бейль (Pierre Bayle).

Тендер на поставку самолетов-заправщиков для ВВС США был повторно открыт в 2008 году после

того, как Boeing выдвинула претензию в связи с приговором контакту EADS и Northrop Grumman Corp.

До 2004 года самолеты для дозаправки в воздухе поставлялись Boeing, но затем заказ был отозван из-за коррупционного скандала, в результате которого бывший финдиректор Boeing и один из высокопоставленных военных чиновников США были приговорены к тюремному заключению.

источник: сайт *bfm.ru*
17.04.09

КОЛУМБИЯ ПОЛУЧИЛА ЧЕТЫРЕ ВТС С-295 КОМПАНИИ EADS-CASA

МО Колумбии получило последний из четырех заказанных военно-транспортных самолетов С-295 компании EADS-CASA.

Контракт на поставку четырех ВТС С-295 ВВС Колумбии был подписан в последнем квартале 2007 года. Стоимость самолетов оценивается в 100 млн евро (120 млн долл.). Первые два ВТС были переданы ВВС Колумбии в июне 2008 года, третий — в ноябре. Все четыре самолета будут использоваться для транспортировки войск и вооружений, а также медицинской эвакуации.

На текущий момент налет трех поставленных в 2008 году ВТС С-295 составил 1400 ч. Самолеты сделали 1348 вылетов, перевезли 34 631 тыс. пассажиров и более 1436 т груза. С-295 является продолжением линейки ВТС С-212 и CN-235. Он представляет собой легкий двухмоторный ВТС с максимальной грузоподъемностью 9,25 т, приспособленный к полетам в любое время дня и ночи, используется для перевозки пассажиров и грузов, морского патрулирования, медицинской эвакуации и т. д.

На сегодняшний день самолеты С-295 эксплуатируются и заказаны ВВС Испании, Польши, Португа-

лии, Бразилии, Финляндии, Алжира, Иордании, Чили. В 2002 году EADS-CASA уже продала Колумбии два морских патрульных самолета CN-235-200. Самолеты, принятые на вооружение в 2004 году, были оснащены оборудованием, предназначенным для выполнения операций по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, патрулирования исключительной экономической зоны.

МО Колумбии также объявило о предстоящей поставке 15 вертолетов UH-60L "Блэк Хоук" компании "Сикорский". Первая партия из пяти машин прибудет в Колумбию до июня, оставшиеся будут поставлены до конца текущего года.

Кроме того, согласно подписанному в декабре 2007 года с израильской компанией IAI контракту стоимостью 200 млн долл., в июне текущего года Колумбия должна получить первые четыре из 24 модернизированных к версии С.10 многоцелевых истребителей "Кфир" из числа находящихся на хранении ВВС Израиля.

источник: *LENTA.RU*
10.04.09

НА МИРОВОЙ РЫНОК В 2008—2013 ГГ. БУДЕТ ПОСТАВЛЕНО 6415 САМОЛЕТОВ СЛУЖЕБНОЙ АВИАЦИИ НА ОБЩУЮ СУММУ 109,2 МЛРД ДОЛЛ. — "ФОРКАСТ ИНТЕРНЭШНЛ"

В секторе рынка реактивных служебных самолетов существенный рост наблюдался начиная с 2004 г., но уже сейчас наметились некоторые изменения. В этом году цикл роста достигнет своего пика и затем начнется спад, сообщает журнал "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи".

Признаки наметившихся изменений уже явно просматриваются. США и многие европейские страны испытывают значительные экономические и финансовые затруднения, и это влияет на общую экономическую стабильность и корпоративную рентабельность. Большое количество поставленных в предыдущие годы реактивных служебных самолетов привело к насыщению этого рынка в США. Разросшийся парк эксплуатируемых реактивных служебных самолетов является признаком ослабевающего рынка, т. к. способствует снижению спроса.

По прогнозам фирмы "Форкаст интернэшнл", в предстоящие пять лет (2009—2013 гг.) мировой рынок

самолетов служебной авиации оценивается в 109,2 млрд долл. В этот период на рынок будет поставлено 6415 изделий.

Основными поставщиками на мировой рынок самолетов служебной авиации будут фирмы: "Гольфстрим" с долей производства 20,5 проц. (22,4 млрд долл.); "Дассо авиасьон" — 17,1 проц. (18,7 млрд долл.); "Бомбардье" — 16,4 проц. (17,9 млрд долл.); "Эмбраер" — 13,7 проц. (15,0 млрд долл.); "Цессна" — 13,1 проц. (14,3 млрд долл.); все другие фирмы — 19,1 проц. (20,9 млрд долл.). Объемы поставляемых фирмами изделий распределяются следующим образом: "Цессна" — 30,0 проц. (1925 изделий); "Эмбраер" — 12,3 проц. (792); "Хоукер Бичкрафт" — 11,4 проц. (732); "Гольфстрим" — 10,6 проц. (681); "Бомбардье" — 8,7 проц. (556); все другие фирмы — 27,0 проц. (1729 изделий).

источник: *APMC-TACC*
06.04.09

BOEING В 2010 Г. СОКРАТИТ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ

Компания Boeing (США) с июня 2010 г. намерена сократить производство самолетов Boeing 777 с семи до пяти машин в месяц, говорится в сообщении компании. Компания также пересмотрит существовавшие ранее планы увеличения выпуска самолетов Boeing 747-8 и Boeing 767. Темпы серийного производства лайнеров Boeing 737 не изменятся.

Boeing пересматривает планы серийного производства на 2010 г. в связи с существенным ухудшением "деловой среды авиалиний и грузовых операторов, которые попали в беспрецедентные экономические условия", отмечается в сообщении.

Кроме того, экономический кризис может сказаться и на продажах уже заказанных самолетов. Неблагоприятная экономическая ситуация может привести к снижению стоимости акции компании примерно на 0,38 цента в первом квартале текущего года, говорится в сообщении.

Итоги первого квартала компания планирует подвести 22 апреля.

*источник: AVIAPORT.RU
13.04.09*

BOEING ВЫПУСТИЛА 6000-Й САМОЛЕТ BOEING 737

Компания Boeing (США) выпустила 6000-й самолет Boeing 737, говорится в сообщении компании. Торжественная церемония передачи самолета лизинговой компании ILFC (International Lease Finance Corp) состоялась в Сиэтле 16 апреля. Этот самолет предназначен для норвежской авиакомпании Norwegian Air Shuttle. Авиакомпания имеет твердый заказ на поставку 42 самолетов Boeing 737.

Авиакомпания Norwegian Air Shuttle является низкобюджетным перевозчиком, который связывает Европу с Ближним Востоком и Северной Африкой. В

парке компании 39 самолетов Boeing 737. Самолет Boeing 737 был первой машиной, с которой начала работать лизинговая компания ILFC. На сегодняшний день ILFC передала в лизинг более 400 самолетов этого типа.

Компания Boeing располагает заказами на 2200 самолетов Boeing 737 на сумму около \$ 163 млрд.

*источник: AVIAPORT.RU
17.04.09*

BOEING И SYSTEMATIC ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМЫ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ

Компания Boeing (США) и датская компания Systematic вчера подписали три меморандума о взаимопонимании, говорится в сообщении компании Boeing. Меморандумы в общих чертах обрисовывают области будущего сотрудничества компаний, в частности и возможную промышленную кооперацию по истребителю F/A-18 Super Hornet, который Boeing предлагает Дании. Этот истребитель стал одним из трех финалистов тендера на новый боевой самолет для ВВС Дании. Если такое сотрудничество состоится, цена самолетов F/A-18 может уменьшиться на 10 %.

В первом документе подразделение Insitu компании Boeing Integrated Defense Systems и компания Systematic согласились совместно разрабатывать программное обеспечение для беспилотных летательных аппаратов, таких как ScanEagle и Integrator. Во втором документе компания Boeing Defence Uni-

ted Kingdom Ltd и компания Systematic согласились рассмотреть возможность совместной работы по системам управления наземными, морскими и воздушными операциями. В третьем документе намечен ряд областей, в которых возможно сотрудничество американской и датской компании. В частности, речь может идти о разработке новых средств радиоэлектронной борьбы.

Systematic — интегрированная компания, основанная в 1985 г. Основная задача компании — помощь в принятии критического решения. В штате компании 500 человек, которые работают в США, Дании, Великобритании и Финляндии. Компания имеет сегодня клиентов в 35 странах мира.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.09*

ИСПЫТАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ НА ТЕНДЕР ВВС ИНДИИ, НАЧНУТСЯ НЕВЗИРАЯ НА ПАРЛАМЕНТСКИЕ ВЫБОРЫ

Индийские ВВС намерены в ближайшее время приступить к испытаниям истребителей шести зарубежных компаний, претендующих на крупнейший контракт на сумму 10 млрд долл., невзирая на предстоящие вскоре парламентские выборы.

Ранее индийские СМИ высказывали предположение, что новое правительство, сформированное после намеченных на апрель-май выборов, может отказаться от закупки истребителей или пересмотреть условия

предстоящей сделки с иностранными поставщиками авиационной техники. Однако, как заявил представитель министерства обороны, "эти выборы не окажут никакого влияния на процесс испытательных полетов, которые начнутся в конце мая, командование ВВС уже активно к ним готовится".

*источник: АРМС-ТАСС
06.04.09*

BOEING ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА УПРАВЛЕНИЕ БЛА SCANEAGLE С САМОЛЕТА WEDGETAIL

Компания Boeing (США) 16 марта продемонстрировала успешное управление тремя беспилотными аппаратами (БЛА) ScanEagle с самолета раннего предупреждения и управления Wedgetail, говорится в сообщении компании.

Управление БЛА осуществлялось операторами самолета с помощью стандартного оборудования НАТО и программного обеспечения, разработанного компанией Boeing.

Целью мероприятия являлась демонстрация интеграции существующей системы управления БЛА и системы управления боевыми действиями. Такая система позволит существенно "увеличить эксплуатационную гибкость БЛА" и уменьшит потребности в специализированных наземных пунктах управления, говорится в сообщении.

Три БЛА ScanEagle были запущены с полигона Бодмэн (Boardman) на востоке штата Орегон на удалении около 190 км от самолета Wedgetail. Операторы с борта самолета выдавали аппаратам задание на поиск, разведку, наблюдение за "точкой" и целеуказание. БЛА передавали на борт самолета видеоизображение в реальном масштабе времени.

В начале мая текущего года компания Boeing планирует продемонстрировать эти возможности правительству Австралии, которое является заказчиком самолета Wedgetail. Демонстрация пройдет на авиабазе ВВС Австралии Вильямтаун (Williamtown) в Новом Южном Уэльсе (New South Wales). Аппараты ScanEagle планируется запустить с полигона Вумера на юге Австралии на удалении 1730 км от авиабазы.

БЛА ScanEagle создан подразделением Insitu Inc компании Boeing. Это полностью автономный аппарат, снабженный электронно-оптическими и ИК-камерами, позволяющими оператору следить как за неподвижными, так и за подвижными целями. Аппарат способен находиться на высоте более 4800 м более 24 часов.

Самолет Wedgetail (737 AEW&C) создан на базе пассажирского лайнера Boeing Next-Generation 737-700 и предназначен для управления войсками на поле боя. На его борту размещается 10 операторов.

источник: AVIAPORT.RU
08.04.09

BOEING ЛОББИРУЕТ ПОСТАВКУ ВЕРТОЛЕТА АН-6S В РАМКАХ ПРОГРАММЫ ARH

Представители Boeing и командования армии США ведут обсуждение спецификации однодвигательного вертолета АН-6S, который компания намерена предложить американской армии в рамках тендера на поставку армейского разведывательного вертолета ARH, сообщает "Интернэшнл дифенс ревью".

Целью данного проекта является замена 339 устаревших OH-58D "Кайова Уорриор". Ранее вертолеты, состоящие на вооружении 10-й эскадрильи армии США, планировалось вывести из эксплуатации к 2015 году. С этой целью 29 августа 2005 года армия США по результатам проведенного в 2004 году тендера заключила с компанией "Белл" контракт стоимостью 209,9 млн долл., предусматривающий реализацию в течение трех лет программы разработки и демонстрации вертолета ARH. Соглашение включало опцион на поставку 368 машин общей стоимостью 3,6 млрд долл. Позднее заказ был увеличен до 512 ед., а потенциальная стоимость программы выросла до 4,7 млрд долл. Однако в октябре 2008 года МО США уведомило Конгресс об аннулировании контракта и прекращении программы разработки, которая более чем на 40 % превысила первоначально выделенные для ее реализации средства и значительно отстала от графика. Несмотря на реализуемую программу модернизации вертолетов OH-58 "Кайова Уорриор", включая усовершенствование некоторых ранних моделей к последней версии "D", потребность в закупке нового вертолета, предназначенного для выполнения разведывательных задач в боевых условиях и непосредственной огневой поддержки, по-прежнему актуальна.

По информации Boeing, несмотря на проигрыш в тендере 2005 года, компания продолжила разработку и испытания вертолета АН-6, включая внесение изменений в его конструкцию, основываясь на опыте

эксплуатации силами специальных операций США версии АН-6М "Литл берд". В октябре 2008 года компания выкатила усовершенствованную версию легкого ударно-разведывательного вертолета АН-6, предназначенную для поставки зарубежным заказчикам. По заявлению разработчиков, она удовлетворяет всем ключевым требованиям к вертолету ARH. Работы над данным проектом продолжаются, включая усовершенствование трансмиссии, кабины экипажа и структурных элементов. Вертолет может оснащаться электрооптической/ИК системой переднего обзора MX-15 компании "L-3 Вескам", 12,7-мм пулеметом GAU-19, 7,62-мм пулеметом M134, пусковыми установками с 12 ПТУР "Хеллфайр", ПУ M260 с семью направляющими для управляемых ракет и пулемета.

Компания Boeing планирует проведение в апреле на полигоне Юма дополнительных огневых испытаний ракет, оснащенных полуактивной лазерной системой наведения DAGR, позволяющих приблизить возможности 70-мм управляемых ракет "Гидра" к показателям высокоточных УР "Хеллфайр-2".

Руководство Boeing подчеркивает, что вертолет практически готов к серийному производству. Компания может обеспечить вертолетами первый батальон армии через 30 мес. после заключения контракта и второй батальон — шесть месяцев спустя. Boeing заявляет о возможности провести замену всех OH-58D "Кайова Уорриор" на год быстрее, чем было запланировано ранее, при меньшей стоимости постройки. В частности, на предприятии в Меса (шт. Аризона) Boeing может собирать от 5 до 15 вертолетов АН-6 в месяц.

источник: АРМС-ТАСС
08.04.09

ПЕНТАГОН ВЫБРАЛ ИЗ ДВУХ ВОЙН МЕНЬШУЮ

Глава Пентагона Роберт Гейтс представил новый оборонный бюджет США на 2010 год. Он отражает перемены во внешнеполитической и оборонной стратегии Вашингтона после прихода в Белый дом администрации Барака Обамы. Приоритетом Пентагона становится подготовка к ведению боевых действий в условиях локальных конфликтов вроде нынешних операций в Афганистане и Ираке. При этом в целом бюджет вырастет по сравнению с 2009 годом на \$ 21 млрд и составит \$ 534 млрд.

"Мы обязаны пересмотреть программы министерства, в том числе в их финансовой составляющей, чтобы обеспечить нашей армии возможность ведения войны сегодня и быть в состоянии отреагировать на угрозы, которые проявятся в ближайшие годы", — заявил шеф Пентагона Роберт Гейтс, представляя свой проект бюджета министерства обороны США на 2010 год. В результате такого подхода Пентагон намерен закрыть или существенно сократить целый ряд дорогостоящих программ, которые активно развивались в последние годы.

В частности, предполагается закрыть проект истребителя F-22 Raptor. Этот самый дорогой в истории Пентагона самолет начал разрабатываться еще в 1980-е, в период холодной войны. Цена одного такого самолета составляет \$ 140 млн. В нем использованы различные технические достижения вроде технологии stealth. Однако в условиях боевого применения в нынешних конфликтах, когда от самолета требовалась эффективность в борьбе с небольшими группами боевиков, F-22 Raptor проявил себя слабо. Роберт Гейтс предлагает ограничить закупки на нужды ВВС США уже подписанным контрактом на 187 таких истребителей.

Предлагается также заморозить программу по производству нового президентского вертолета, которая оценивается в \$ 15 млрд. Еще на \$ 1,4 млрд будет сокращено финансирование программы ПРО. В частности, планируется отказаться от размещения дополнительных ракет-перехватчиков на Аляске. "У нас вполне достаточно средств для предотвращения ракетной угрозы со стороны стран-изгоев, таких как Северная Корея", — пояснил господин Гейтс.

По словам министра обороны, пора перестать тратить деньги на футуристические проекты и направить средства на разработку оружия, которое американские солдаты смогут использовать в борьбе против реального врага. Под таким противником сегодня

в Пентагоне понимают афганских талибов, боевиков в Ираке и разного рода экстремистов.

Как пояснил "Ъ" главный редактор издания Moscow Defense Brief Михаил Барабанов, Гейтс осуществляет свои давние планы. По словам эксперта, при администрации Джорджа Буша фундаментальной проблемой военного строительства США было совмещение колоссальных расходов на ведение войн в Ираке и Афганистане с амбициозными закупочными и перспективными программами Пентагона, направленными на подготовку к большой конвенциональной войне с другими великими державами. "Придя в Пентагон, Гейтс попытался изменить ситуацию, сделав акцент именно на "антитеррористическую войну", за счет сокращения программ подготовки к большой войне, — заявил господин Барабанов. — Но при Буше вследствие давления "ястребов" Гейтсу не удалось это осуществить в полной мере".

Освободившиеся от сокращенных проектов средства, по замыслу Роберта Гейтса, будут переброшены на увеличение финансирования программ по производству беспилотных летательных аппаратов Predator и Reaper, хорошо проявивших себя в Ираке и Афганистане, а также различных средств ведения разведки. Повышенное внимание будет уделено модернизации вертолетного парка и подготовке большего числа пилотов военных вертолетов. Дополнительное финансирование выделяется на разработку и закупку кораблей, действующих в прибрежных водах. Впрочем, Пентагон намерен также резко увеличить выделение средств на доводку и закупку новейшего истребителя F-35. Уже в будущем году планируется приобрести не менее 30 таких машин.

В целом же оборонный бюджет США увеличится в сравнении с прошлым годом на \$ 21 млрд и достигнет \$ 534 млрд. Большинство традиционных партнеров Пентагона в оборонной промышленности США, такие как Lockheed, Boeing и Northrop Grumman Corp, а также их лоббисты в конгрессе, пока осторожно отнеслись к проекту Роберта Гейтса. Впрочем, эксперты считают, что эти гиганты вряд ли потеряют прибыли: вместо закрываемых проектов Пентагон предлагает им значительное расширение уже существующих. Неслучайно, что после обнародования проекта Гейтса акции этих компаний несколько подросли.

*источник: газета «Коммерсант»
08.04.09*

УКОНАМА ПРЕКРАЩАЕТ ВЫПУСК АВИАЦИОННЫХ ШИН

Компания Yokohama Rubber Co., Ltd. сообщила, что покинет сегмент авиационных шин. Компания занималась этим бизнесом с 1940 года, выпуская и восстанавливая шины для национальных авиакомпаний и министерства обороны. Но поскольку объемы продаж в этом сегменте были незначительными относительно общих продаж шин Yokohama и нельзя было рассчитывать на рост продаж, было решено прекратить выпуск авиационных шин. Yokohama планирует поэтапно прекратить поставки шин к концу 2009 года, а сервисное обслуживание будет прекращено в 2010

году. Учитывая интересы персонала, работающего сейчас на заводе в городе Хирацука, префектура Канагава, компания собирается тщательно рассмотреть все детали предстоящего закрытия. Объемы продаж авиационных шин в течение фискального года, закончившегося 31 марта 2009 года, составили порядка 6,1 миллиона евро.

*источник: сайт colesa.ru
02.04.09*

ИНДИЯ ИСКЛЮЧИЛА ИСТРЕБИТЕЛЬ RAFALE ИЗ КРУПНЕЙШЕГО ТЕНДЕРА

Военное ведомство Индии решило исключить многоцелевой истребитель Rafale производства французской компании Dassault Aviation из крупнейшего тендера военно-воздушных сил страны, сообщает Agence France Presse со ссылкой на источник в индийском министерстве обороны. По словам собеседника агентства, французский истребитель не отвечает требованиям ВВС страны, поэтому он исключен из конкурса. Данный вывод был сделан по результатам технической оценки претендента, хотя испытания истребителей пока не начались.

На данный момент, помимо вышедшей Dassault Aviation, в тендере участвуют пять авиастроительных компаний из разных стран. Это шведская SAAB с истребителем Gripen, российская корпорация "МиГ" с МиГ-35, европейский концерн EADS с Eurofighter Typhoon, а также американские Boeing и Lockheed Martin, представившие для участия в тендере самолеты F/A-18E/F и F-16C/D соответственно.

Победитель поставит индийским ВВС 126 самолетов с перспективой увеличения партии еще на 64 машины. На покупку техники выделено 12 миллиар-

дов долларов. При этом закупить первые 18 истребителей индийские военные планируют в 2012 году. Остальные 108 самолетов должны быть собраны уже на территории страны.

Тендер был объявлен военным ведомством Индии в 2007 году. Испытания самолетов, как ранее сообщили в военном ведомстве, должны начаться в апреле или мае 2009 года. Они будут проходить как на территории Индии, так и за рубежом.

Отметим, что предложения американских компаний доставил в Индию лично министр обороны США Роберт Гейтс. Участники тендера также приложили усилия для того, чтобы продемонстрировать достоинства своей продукции в ходе выставки Aero India 2009, которая проходила в феврале в Бангалоре. В частности, Eurofighter Typhoon совершил рекордный по продолжительности перелет из немецкого города Лаге в Абу-Даби и провел в воздухе примерно 8 часов 30 минут.

источник: LENTA.RU
17.04.09

ИЗРАИЛЬ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Министерство обороны Израиля решило пересмотреть условия закупки американских истребителей F-35 из-за их неожиданно высокой стоимости и разногласий с заводом-изготовителем в отношении установки дополнительных израильских систем на самолете. "Это, несомненно, идеальный истребитель, и мы очень заинтересованы в его приобретении, однако не готовы это сделать любой ценой", — заявил представитель министерства.

Сообщение министерства обороны основывается на том, что израильские военно-воздушные силы смогут сохранять свое оперативное и технологическое превосходство еще долгое время даже без истребителей F-35, в частности благодаря модернизации и дополнительным закупкам F-15 и F-16.

F-35 — истребитель пятого поколения, способный уклоняться от радиолокационных и зенитно-ракетных систем. Израиль заинтересован в подписании предварительного контракта на покупку самолетов до конца текущего года. Первые 25 самолетов должны были прибыть к 2014 году, а в будущем Израиль планирует приобрести еще 50 самолетов.

Пентагон и Конгресс одобрили сделку, которая оценивается в 15 миллиардов долларов, осенью прошлого года. Тем не менее разногласия между министерством обороны Израиля и заводом-изготовителем Lockheed Martin привели к пересмотру сделки.

источник: сайт MIGnews.com
17.04.09

ЕВРОПЕЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛИ ТЕСНЯТ АМЕРИКАНЦЕВ

На днях СМИ сообщили, что Ирак закупил для своих вооруженных сил военно-транспортные вертолеты Eurocopter EC635. Несмотря на то что возрождение ВВС Ирака идет исключительно под диктовку американских советников, европейцы сумели-таки протолкнуть свои 24 машины. Контракт на сумму 360 млн евро (15 млн евро за 1 шт.) кроме вертолетов включает в себя обучение летного состава и техническое обслуживание. Это первая такого рода сделка между Ираком и Францией с 1990 года.

Европейцы продолжают теснить американцев в классе легких двухдвигательных вертолетов. Американские производители вертолетов стремительно теряют рынок военных (и не военных) вертолетов не только в своих "вотчинах", но и у себя дома (европейская программа UH-72A Lakota: поставлено более 50 вертолетов, налет превысил отметку 10 000 часов).

Наступление европейцев по всему "фронту" вертолетов столь мощное, что Eurocopter вполне может стать основным производителем вертолетов в самой Америке, аналогично тому, как японские автомобилестроители оттеснили американских на второй план, когда на первое место вышла Toyota.

Потерпев ощутимое поражение на рынке, американцы во весь голос заговорили о патриотизме. Однако одними выступлениями в Конгрессе и лозунгами "Покупайте "Made in USA" не закончится, нас ожидают жесткие столкновения конкурентов в Латинской Америке, ЮВА и странах Восточной Европы.

источник: AVIAPORT.RU
07.04.09

ROLLS-ROYCE И SAUDI ARABIAN AIRLINES ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ СТОИМОСТЬЮ 900 МЛН ДОЛЛ. НА ПОСТАВКУ ДВИГАТЕЛЕЙ

Rolls-Royce, мировой производитель энергосистем, оснастит самолеты Saudi Arabian Airlines; сумма сделки составит 900 млн долл. США по каталожным ценам. Контракт также включает в себя долгосрочное сервисное обслуживание.

Двигателями Trent, которые были выбраны авиакомпанией впервые, будут оснащены до 12 (8 твердых заказов и 4 опциона) самолетов Airbus A330, поставки которых начнутся в 2010 году. Двигатель Trent 700EP (EP – Enhanced Performance – улучшенные рабочие характеристики) отличается более низким расходом топлива и уровнем выбросов загрязняющих веществ.

Фил Харрис (Phil Harris), старший вице-президент Rolls-Royce по взаимодействию с авиакомпаниями в Северной Азии и на Ближнем Востоке, заявил: "Это важный для нас контракт, знаменующий новый этап в развитии наших взаимоотношений с Королевством Саудовская Аравия. Saudi Arabian Airlines получит существенные выгоды от усовершенствованной технологии Trent 700EP, подкрепленной сервисным пакетом TotalCare на всестороннее послепродажное обслуживание".

Али Милаат (Ali Milaat), управляющий директор технической службы подразделения стратегического

планирования Saudi Arabian Airlines, заявил: "Двигатели Trent 700 производства Rolls-Royce имеют отличную репутацию, и мы рады, что отныне они будут в нашем парке. На высококонкурентном рынке для нас является существенно важным поддержание эффективности и эксплуатационных качеств нашего парка; технологии и сервисное обслуживание Rolls-Royce помогут нам в достижении этих целей".

Сегодня парк Saudi Arabian Airlines насчитывает 14 самолетов Boeing 747-100, -200, -SP и -300, оснащенных двигателями Rolls-Royce.

За последние три года Rolls-Royce обеспечил себе более 70 процентов рынка по оснащению A330; восемь из девяти операторов A330 на Ближнем Востоке выбрали двигатели Trent 700 для оснащения своих самолетов. Данная комплектация особенно подходит для эксплуатации на Ближнем Востоке, где ее исключительные рабочие характеристики в условиях жаркого климата и на больших высотах позволяют авиакомпаниям совершать полеты на более дальние расстояния и с большим количеством пассажиров.

*источник: компания Rolls-Royce
10.04.09*

CESSNA И BOMBARDIER ПЫТАЮТСЯ УДЕРЖАТЬСЯ НА ПЛАВУ

На этой неделе Cessna Aircraft и Bombardier Aerospace, в дополнение к увольнению значительного количества сотрудников, по очереди заявили о сокращении производства бизнес-джетов в этом году. Во вторник член правления и президент компании Cessna Джек Пелтон отправил e-mail сотрудникам, объясняя, что в связи с экономическим кризисом "мы пересмотрели наши производственные календари на 2009 и 2010 гг., а это означает, что нам придется проводить дальнейшее сокращение производственных сил". В январе Cessna заявила о сокращении 2000 рабочих мест и снизила прогноз поставок в 2009 году на 20 %, до 375 самолетов. А с ноября 2008 года компания вручила извещение об увольнении в

общей сложности 4600 сотрудникам. Джек Пелтон также сказал, что в июле компания закроется на 2 недели, в отличие от традиционного летнего перерыва в 1 неделю. Между тем Bombardier объявила, что поставит 175 бизнес-джетов в течение этого финансового года, что на 25 % меньше, чем в прошлом году.

Также компания будет сокращать штат в США, Канаде, Мексике и Северной Ирландии на 10 %, что приблизительно составит 1360 сотрудников, и в общей сложности с сегодняшним заявлением сокращение составит 4360 человек.

*источник: сайт BizavNews.RU
03.04.09*

"МОТОР СИЧ" ПРЕДСТАВИТ НОВЫЕ ПРОЕКТЫ НА МАКС-2009

ОАО "Мотор Сич" (Украина) на Международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2009" продемонстрирует свои новые разработки, сообщил "АвиаПорту" председатель совета директоров компании Вячеслав Богуслаев.

Одной из новых разработок будет новый, "уникальный по своим характеристикам газогенератор". "Он будет установлен на вертолетном двигателе новой конструкции, который также планируется продемонстрировать на МАКС-2009", – сказал В. Богуслаев. "Мотор Сич" активно работает над созданием перспективных авиадвигателей для гражданских самолетов и вертолетов. "На МАКС-2009 планируется продемонстрировать первую совместную с ЦИАМ работу –

широкохордный вентилятор для перспективных авиадвигателей класса тяги 7–9 т", – добавил он.

"Мотор Сич" совместно с московским предприятием "Салют" участвует в рамках широкой кооперации в работах по созданию перспективного авиадвигателя для самолета МС-21, напомнил он.

В рамках МАКС-2009 "Мотор Сич" представит также другие новые разработки, в том числе совместно с запорожским моторостроительным КБ "Прогресс" и рядом российских разработчиков авиадвигателей, отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
16.04.09*

"МОТОР СИЧ" ОТРАБАТЫВАЕТ ТЕХНОЛОГИЮ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ НА ГАЗОВОМ КОНДЕНСАТЕ

Запорожское ОАО "Мотор Сич" отработывает технологию работы двигателя АИ-20ДМН на газовом конденсате, сообщили "АвиаПорту" в пресс-службе ОАО "Мотор Сич".

Для отработки возможности работы двигателей типа АИ-20 на газовом конденсате выполнен комплекс работ на испытательном стенде, были проведены 50-часовые испытания двигателя АИ-20ДМН на стабильном газовом конденсате. В ходе испытаний были проведены исследования устойчивости двигателя к воздействию конденсата, оценка условий проведения опытной эксплуатации на месторождении, подготовка программы опытно-промышленной эксплуатации, технических требований к электростанции, разработана необходимая конструкторская документация на топливную систему, проведена подготовка двигателя АИ-20ДМН и необходимой матчасти для проведения опытной эксплуатации, уточнили в пресс-службе.

"Мотор Сич" также выполнил еще несколько работ по наземным установкам и авиационным агрегатам. В частности, были проведены демонстрационные испытания опытного образца установки ГТЭ-МС-2,5Д для передвижной электростанции мощностью 2500 кВт, работающей на двух видах топлива (жид-

ком и газообразном или их смеси, с автоматическим переходом с одного вида топлива на другой без останова двигателя).

По топливно-масляному агрегату ТМА-36, предназначенному для установки на двигатели Д-36, Д-136, Д-436 и их модификации, проведены межведомственные испытания, стендовые эквивалентно-циклические испытания с целью установления ресурсных показателей, а также летные испытания агрегата с целью подтверждения работоспособности двигателя Д-436-148 в составе самолета Ан-148. ТМА-36 введен в профиль двигателя Д-436-148, сообщили в пресс-службе. По воздушно-масляному агрегату ВМА-309, предназначенному для установки на двигатель АИ-9-3Б, проведены предварительные испытания опытного образца, стендовые эквивалентно-циклические испытания с целью установления ресурсных показателей и межведомственные испытания, проведены предварительные испытания опытных образцов ВМА-27 для двигателя Д-27 и ВМА-218 для двигателя Д-18Т.

источник: AVIAPORT.RU
13.04.09

ТИМОШЕНКО ОБЕЩАЕТ "ПОДНЯТЬ" АВИАЦИЮ ДО КОНЦА ГОДА

В течение текущего года правительство полностью реанимирует авиастроительную отрасль. Об этом заявила премьер-министр Украины Юлия Тимошенко. "Мы авиационную отрасль сегодня собираем по кусочкам. И я вам гарантирую, что на протяжении этого года авиационная отрасль будет стоять на ногах", — цитирует главу правительства управление по связям со СМИ секретариата кабмина. Она заверила, что по итогам 2009 года Украина сможет продать минимум пять самолетов собственного производства. "А если поднатужимся, то и девять самолетов сдадим, и мир начнет уже летать на украинских

самолетах", — добавила премьер.

Напомним, ранее Ю. Тимошенко заявила о намерениях навести порядок в отечественной авиационной отрасли, а именно упорядочить балансы авиапредприятий, реструктурировать кредиты, а также выделить дополнительные средства на производство самолетов. Она заверила, что украинские авиастроительные предприятия будут иметь загрузку и заказы на 10—15 лет.

источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
06.04.09

ВЕРТОЛЕТ МИ-24 ВВС УКРАИНЫ ПОДНЯЛСЯ НА ВЫСОТУ 5 КМ ЗА 9 МИНУТ

Вертолет Ми-24 ВВС Украины на модернизированных двигателях ТВЗ-117ВМА-СБМ1В поднялся на высоту 5 км за 9 минут, сообщил "АвиаПорту" председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

"Испытания Ми-24 с ТВЗ-117ВМА-СБМ1В проводились по программе минобороны Украины, достигнуто увеличение скороподъемности почти в 2,5 раза", — сказал В. Богуслаев.

Отличительной особенностью ТВЗ-117ВМА-СБМ1В является его способность работать при температуре +55 °С без потери мощности. Ресурс двигателя также увеличен почти вдвое. "При этом ТВЗ-117ВМА-СБМ1В может работать на взлетном режиме 30 минут, что является уникальным показателем", — отметил Богуслаев.

В прошлом году были завершены длительные циклические испытания двигателя с целью обеспече-

ния увеличения назначенного ресурса основных деталей до 16 000 часов. Завершились также работы по программе предварительных летных испытаний двигателей ТВЗ-117ВМА-СБМ1В на вертолете Ми-24, который успешно прошел испытания на Конотопском авиаремонтном заводе "Авиакон". По результатам выполненных работ оформлен акт предварительных летных испытаний. В соответствии с программой "Геликоптер" министерство обороны Украины проводит работы по модернизации вертолета Ми-24. В рамках этой программы "Мотор Сич" участвует в работах по модернизации силовой установки вертолета, предусматривающей замену двигателей на ТВЗ-117ВМА-СБМ1В.

источник: AVIAPORT.RU
16.04.09

ОБАМА ПОПРОСИЛ СРЕДСТВА НА ПОСЛЕДнюю ПАРТИЮ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-22

В конце прошлой недели президент США Барак Обама направил в американский Конгресс запрос о выделении 83,4 миллиарда долларов на финансирование операций в Ираке и Афганистане, в рамках которых учтены расходы на закупку нового вооружения, сообщает Defense News. 2,4 миллиарда долларов будут выделены на приобретение четырех многоцелевых истребителей F-22 Raptor и других комплектующих к авиационной технике. После этого, как заявил ранее министр обороны США Роберт Гейтс, производство самолетов прекратится.

Помимо финансирования покупки F-22 в эту сумму также включено приобретение ударных беспилотных летательных аппаратов и современного оборудования для других самолетов — F-16, C-130, C-17 и C-5. Кроме этого, 8,1 миллиарда долларов планируется выделить армии США для покупки бронемашин, танков, БПЛА, приборов ночного видения, средств индивидуальной защиты военнослужащих, а также другого оборудования и вооружения.

В эту сумму входит отдельная статья расходов, направленная на развитие технологий по защите от мин и самодельных взрывных устройств. Дополни-

тельные 2,7 миллиарда долларов будут выделены на покупку бронемашин с повышенной защитой.

Корпус морской пехоты получит 1,6 миллиарда долларов на закупку вооружения и оборудования, включая дополнительную бронезащиту для колесной техники. 1,8 миллиарда долларов на автомобили, оборудование связи и другие нужды будет выделено ВВС США. Военно-морские силы должны получить 601 миллион долларов на покупку вертолетов MH-60 и UH-1Y, а также модернизацию палубных истребителей серии F/A-18, вертолетов CH-46 и CH-53.

Напомним, что о планах изменения некоторых программ перевооружения американской армии сообщил 6 апреля на пресс-конференции глава военного ведомства США Роберт Гейтс. Наибольшему сокращению могут подвергнуться программы F-22 Raptor и "Боевые системы будущего" (Future Combat Systems). Вместо этого Пентагон намерен сосредоточиться на разработке и производстве вооружения, необходимого в иррегулярных военных конфликтах.

источник: LENTA.RU
13.04.09

ОПУБЛИКОВАНА ПЕРВАЯ ФОТОГРАФИЯ НОВОГО КИТАЙСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ

Первая фотография новой двухместной модификации истребителя J-11B, получившей название J-11BS, опубликована в китайском военном блоге China Defense Mashup. Как сообщает источник, самолет был продемонстрирован в авиационном испытательном центре Яньлянь в городе Сянь, провинция Шаньси. Автор предполагает, что в этом году разработка истребителя может завершиться.

Отметим, что именно с появлением нового двухместного истребителя J-11BS эксперты связывают ослабление интереса Китая к российскому самолету Су-30МКК, который является специальной экспортной модификацией истребителя для этой страны. На вооружении Народно-освободительной армии Китая уже стоит значительное количество этих российских машин. J-11 считается копией российского боевого самолета Су-27СК. Первый полет J-11 состоялся в 1998 году, и с этого же времени началось серийное производство истребителей. Им занимается китайская

авиастроительная компания Shenyang Aircraft Corporation (SAC). На данный момент ведется разработка нескольких модификаций истребителя, включая палубную версию для базирования на авианосцах. Эксперты предполагают, что он будет включать технологии, позаимствованные у российских Су-33.

J-11BS является двухместной версией самолета, что подтверждает наличие буквы S (Shuangzuo — двухместный) в его названии. Китайское правительство впервые сообщило о разработке этого истребителя в 2007 году, а в июне того же года в Харбинском технологическом институте была представлена первая масштабная модель нового самолета. J-11BS, по мнению экспертов, также напоминает американский истребитель F-15E Strike Eagle. Точные его характеристики пока неизвестны.

источник: LENTA.RU
13.04.09

ВЕРТОЛЕТ АРАШЕ BLOK III ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Опытный вертолет AH-64D Apache Block III с системой управления огнем Longbow, снабженной аппаратурой REU (Radar Electronics Unit), выполнил первый полет, говорится в сообщении американской корпорации Northrop Grumman.

Система управления огнем Longbow позволяет вертолету находить и распознавать подвижные и неподвижные цели, классифицировать их и выделять наиболее приоритетные. Такая система будет установлена на всех вертолетах Apache Block III. Кроме того, возможно оснащение системой Longbow

вертолетов предыдущих серий.

Система Longbow состоит из РЛС управления огнем Longbow, РЛС AGM-114L для наведения управляемых ракет Longbow Hellfire, пусковых установок M299 с цифровым управлением и связного оборудования AN/APR-48A. В конфигурации Longbow REU вертолеты Apache Block III начнут поступать на вооружение в 2011 г.

источник: AVIAPORT.RU
08.04.09

ИОРДАНИЯ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОКУПКИ УТС L-159

Иордания рассматривает возможность покупки для своих ВВС дозвуковых легких учебно-боевых самолетов L-159 чешской компании "Аэро Водоходы", сообщает агентство СТК со ссылкой на заявление премьер-министра страны Мирека Тополанека. Заявление было сделано по результатам визита короля Иордании Абдаллы II. Переговоры о поставке самолетов находятся в начальной стадии. По имеющейся информации, Иордания планирует приобрести около 24 дозвуковых УТС, которые дополнят использующиеся в целях подготовки пилотов два двухместных истребителя F-16.

Как заявил М. Тополанек, Иордания заинтересована в покупке нескольких типов вооружений чешского производства и, возможно, подпишет контракты на закупку некоторых из них уже в ближайшее время. Заместитель министра обороны Мартин Бартак добавил, что соглашение о военном сотрудничестве, обмене экспертами и информацией было подписано Чехией и Иорданией несколько недель назад. Соглашение о поставке ВС Иордании партии минометов уже подписано. Развивается сотрудничество иорданских партнеров с оборонной компанией "Чешска Збройовка".

В настоящее время ВВС Чехии являются единственным покупателем разработанного в 1990-е гг. L-159. С 2003 года на хранении чешских ВС находятся 43 излишних самолета L-159. МО Чехии усиленно стремится продать оставшиеся УТС зарубежному заказчику. Для повышения их экспортного потенциала "Аэро Водоходы" разработала проект переоборудования одноместных L-159 в двухместную версию L-159B. Четыре самолета этой версии уже приняты на вооружение ВВС Чехии.

О своей заинтересованности в закупке чешских УБС заявили ВВС Австрии и Словакии. Наиболее близки чешские производители к подписанию контракта с МО Боливии, которое намерено приобрести 6 УБС L-159 ALCA общей стоимостью 57,876 млн долл. Тем не менее, поскольку в конструкции самолета L-159 используются американские комплектующие, для заключения официального контракта Чехии требуется получить разрешение от администрации США на их реэкспорт.

*источник: АРМС-ТАСС
13.04.09*

EMBRAER ЗАПУСТИЛА ПРОГРАММУ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА KC-390

Компания Embraer (Бразилия) в ходе выставки LAAD-2009 (Latin America Aero and Defence) подписала контракт с ВВС Бразилии на разработку военно-транспортного самолета KC-390, говорится в сообщении компании.

"Мы уверены, что KC-390 станет эффективным военно-транспортным самолетом и самолетом-заправщиком не только для ВВС Бразилии, но и для других стран", — приводятся в сообщении слова президента Embraer Фредерико Флери Курадо.

ВВС Бразилии уже сформулировали требования к новому самолету в полном соответствии с новой "национальной оборонительной стратегией" и компания Embraer в состоянии их выполнить, говорится в сообщении. Впервые об исследованиях возможности

создания рампового военно-транспортного самолета C-390 компания Embraer объявила на выставке LAAD 2007. Участие других стран в программе KC-390 еще предстоит обсудить. Предполагается, что поставки нового самолета ВВС Бразилии начнутся в 2015 г. Технические особенности самолета включают электродистанционную цифровую систему управления полетом, которая способна оптимизировать транспортные операции и увеличить безопасность полетов с коротких слабо подготовленных ВПП. KC-390 может также использоваться в качестве самолета-заправщика или санитарно-эвакуационного самолета.

*источник: AVIAPORT.RU
15.04.09*

NORTHROP GRUMMAN ОТМЕТИЛА ЮБИЛЕЙ САМОЛЕТА T-38

Корпорация Northrop Grumman (США) отметила 50-летнюю годовщину первого полета первого в мире сверхзвукового учебно-тренировочного самолета (УТС) T-38, говорится в сообщении корпорации.

В 1956 г. корпорация Northrop Grumman выиграла контракт ВВС США на создание сверхзвукового УТС для повышенной подготовки. Первый полет первого опытного самолета YТ-38 состоялся 10 апреля 1959 г. С 1959 по 1972 г. корпорация построила 1187 УТС T-38. Приблизительно половина этих машин остается сегодня в эксплуатации в ВВС США, в авиации флота США, в NASA и в ВВС целого ряда стран. Парк УТС T-38 налетал более 13 млн часов, пример-

но по 15 тыс. часов на каждый самолет, причем лидерные машины имеют налет более 19 тыс. часов. За это время на T-38 прошли подготовку примерно 75 тыс. пилотов. В 1961 г. самолет стоил \$ 756 тыс., был прост в пилотировании и эксплуатации. Программа послепродажной поддержки и модернизации позволит этим машинам оставаться на вооружении по крайней мере до 2020 г. При этом программа модернизации предусматривает замену крыла и установку некоторых новых элементов конструкции самолета в заводских условиях.

*источник: AVIAPORT.RU
15.04.09*

FB HELISERVICES ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЕТ AW139

Авиакомпания FB Heliservices (Великобритания) получила первый вертолет AW139, говорится в сообщении итальянской компании AgustaWestland.

Вертолет будет использоваться для тренировки экипажей иностранных заказчиков компании AgustaWestland. Вертолет будет базироваться в Великобритании, где компания FB Heliservices уже проводит тренировки британских экипажей поисково-спасательных вертолетов.

Всего FB Heliservices заказала в 2008 г. два вертолета AW139, вторую машину планируется передать в эксплуатацию в мае текущего года. Оба вертолета оснащены необходимым оборудованием для поисково-спасательных работ на воде и на суше, в том

числе лебедкой для подъема потерпевших, поисковой РЛС, камерой ночного видения FLIR, аварийными поплавками и соответствующими средствами связи.

FB Heliservices — совместное предприятие, созданное компаниями Cobham Air Services и Bristow Helicopters Ltd. для оказания вертолетных услуг вооруженным силам и правительству. В парке компании — более 60 вертолетов, которые выполняют операции в Великобритании, Белизе, Брунее, на Кипре и Ближнем Востоке.

*источник: AVIAPORT.RU
09.04.09*

AIRNORTH ПОЛУЧИЛА ВТОРОЙ САМОЛЕТ EMBRAER 170

Австралийская авиакомпания Airnorth получила второй самолет Embraer 170, говорится в сообщении компании Embraer (Бразилия). Самолет взят в лизинг у компании Jetscape.

Самолет имеет одноклассный салон на 76 пассажиров. Первый Embraer 170 авиакомпании Airnorth с августа 2007 г. налетал более 4000 часов. К середине 2010 г. авиакомпания планирует увеличить парк самолетов этого типа до четырех машин.

Airnorth — основной региональный перевозчик на севере Австралии, базируется в Дарвине. Компания занимает третье место среди региональных перевозчиков страны по количеству самолетов и второе место по протяженности маршрутов.

*источник: AVIAPORT.RU
09.04.09*

EMBRAER ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ САМОЛЕТОВ AF-1 И AF-1A

Бразильская компания Embraer в ходе выставки LAAD-2009 подписала контракт с ВМС Бразилии на модернизацию 12 самолетов AF-1 и AF-1A, говорится в сообщении компании.

В соответствии с контрактом планируется модернизировать девять одноместных штурмовиков AF-1 и три двухместных самолета AF-1A из состава 1-й истребительно-ударной эскадрильи авиации флота. Это первый контракт компании Embraer с ВМС Бразилии. Штурмовики AF-1 являются модификацией американского ударного самолета A-4 Skyhawk.

Программа модернизации самолетов включает в себя ремонт самолетов и оборудования, установку новых элементов радиоэлектронного оборудования, новой РЛС, электросистемы и автономной кислородной системы. Компания Embraer уже работает по программам модернизации самолетов F-5 и A-1 (AMX) ВВС Бразилии.

*источник: AVIAPORT.RU
15.04.09*

HAWKER BEECHCRAFT ПОСТАВИЛА ВВС США ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ MC-12W

Американская компания Hawker Beechcraft поставила ВВС США первый новый самолет MC-12W Liberty, сообщает Flight International.

Самолет передан на завод в Уэйко (шт. Техас) для оснащения его необходимым оборудованием.

ВВС США приняли решение купить 37 турбовинтовых самолетов MC-12W для выполнения разведывательных операций в Ираке и Афганистане. Идея конвертации легких пассажирских самолетов King Air 350ER в разведчики родилась менее года назад. Министр обороны США Роберт Гейтс в прошлом году был настроен весьма критически, обвинив ВВС в "неповоротливости" при внедрении новых "платформ наблюдения". Видимо, покупка MC-12W и стала реакцией ВВС на это обвинение. ВВС США купили восемь "бывших в употреблении" самолетов King Air и зака-

зали компании Hawker Beechcraft еще 23 новых машины King Air 350ER. Покупку еще шести самолетов Конгресс не поддержал, исключив их в середине апреля из бюджета на 2009 г.

Предполагается, что все MC-12W начнут эксплуатироваться уже к концу текущего года. Они присоединятся к тем самолетам, которые уже имеют в Ираке и Афганистане подразделения армии (Constant Hawk) и корпуса морской пехоты (Angel Fire).

Все самолеты оснащены видеоаппаратурой и цифровыми записывающими устройствами, позволяющими получать изображения высокого качества.

*источник: AVIAPORT.RU
15.04.09*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Российское оружие в цене	41
"Ростехнологии" раздачи денег	45
Ни рублем меньше	46
Делегация Саксонии посетила ОАК	47
Двигатели простаивают	48
Су-7Б — один из самых эффективных истребителей-бомбардировщиков XX века	48
"Ростехнологии" обрстут госимуществом по упрощенной схеме	49
На голодном пайке	50
Сердце для "стратега"	51
Чиновники с крылышками	52
Airbus/EADS подписывают контракт с корпорацией "ВСМПО-Ависма" (ГК "Ростехнологии") о поставке титановой продукции	53
Авиапрому нужен бестселлер	54
ОАО "ЗАП" собрало авиадвигателестроителей	55
Гарантийное двигателестроение	56
Совместный выход на "гиперзвук"	58
Суперстенд для супермотора	59
"Авиакору" ОАКнулось	60
Подарок для "Ростехнологий"	61
Евгений Романов: Спрос на титановую продукцию будет расти	62
Всем миром	63
"Росавиа" лавирует между Boeing и Airbus	65
УУАЗу — 70 лет	66
"Ростехнологии" оснастили "Гидроагрегатом"	67
ВАСО будет наращивать выпуск самолетов	68
Украина хочет в ОАК	69
КАПО на взлете	70
Гражданским самолетам ищут руководителя	70
ОАО "Вертолеты России" завершает консолидацию отрасли и определяет новую производственную платформу	71
Новый самолет президента	72
"Мы обеспокоены ситуацией"	73

ОБЗОР ПРЕССЫ

за апрель 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

РОССИЙСКОЕ ОРУЖИЕ В ЦЕНЕ

Для ФГУП "Рособоронэкспорт" апрель — месяц большого выставочного смотра.

В Бразилии только что завершилась Международная выставка авиационных и оборонных систем "ЛААД-2009". Открылась VIII Международная выставка средств оснащения полиции и спецподразделений "Инфопол-2009" в Бельгии, на подходе X Международный форум "Высокие технологии XXI века", который пройдет в Москве, и Международная выставка оборонной промышленности "Айдеф-2009" в Стамбуле.

Сегодня единственный в стране спецэкспортер всей гаммы продукции военного назначения предлагает своим зарубежным партнерам не только конкретные виды вооружений, но и комплексные решения по созданию национальных систем обороны сухопутных, воздушных и морских рубежей, созданию ремонтных предприятий и региональных сервисных центров послепродажного обслуживания продукции военного назначения. Вносимые компанией пакеты тендерных предложений оказываются в числе фаворитов не только по критерию "цена — качество", где Россия традиционно сильна, но и в части других форм взаимодействия с партнерами.

Сегодня "Красная звезда" рассказывает о том, с какими результатами компания завершила минувший год и каковы перспективы продвижения российской техники и вооружений на мировой арене.

КРИЗИС — НЕ ПРИГОВОР

"В 2008 году "Рособоронэкспорт" поставил иностранным заказчикам продукции военного назначе-

ния на 6,725 млрд долларов. Это наш очередной рекорд. Предприятию удалось не только сохранить, но и увеличить до 27 млрд долларов экспортный объем заказов. Это еще раз свидетельствует о том, что среди мировых экспортеров вооружения и военной техники мы прочно занимаем второе место, уступая только США и значительно опережая ведущие европейские страны", — констатировал генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин, подводя итоги 2008 года.

Нельзя сказать, что ВТС России реализуется в "тепличных" условиях и лишено проблем. Что касается трудностей, то сегодня все они связаны с мировым финансовым кризисом. Прежде всего это падение цен на нефть, а в связи с этим — ослабление платежеспособности некоторых "сырьевых государств" — партнеров России. Плюс растущая конкуренция со стороны ведущих зарубежных производителей. Это из разряда внешних причин.

К внутренним можно отнести кризисное финансово-экономическое положение многих предприятий отечественного ОПК.

Кстати, об "оборонке". "Рособоронэкспорт" поддерживает отношения с 700 предприятиями ОПК России. И уровень этих контактов очень широк. Ведь именно госпосредник по экспорту вооружения и техники обеспечивает эти заводы и организации зарубежными заказами. Во многом благодаря экспортным контрактам немало предприятий отечественной "оборонки" не только пережили трудные 1990-е годы, но могут с уверенностью смотреть в будущее, тем более что контракты с инозаказчиками заключаются в долларовом эквиваленте и нынешний рост курса доллара позволяет нашим экспортным предприятиям существенно прирастить свою рублевую прибыль.

Как это ни парадоксально, но пословица "не было бы счастья..." в отношении производителей экспортной продукции военного назначения весьма уместна.

В отличие от цен на энергоносители цены на продукцию военного назначения не обваливались еще ни разу за всю историю оружейного бизнеса. Ведь оружие всегда в цене, от этой истины не уйти. Так что средства от инозаказчиков по контрактам, которые заключил "Рособоронэкспорт", поступают на предприятия в оговоренных объемах и в срок. Вывод напрашивается сам собой: для оборонно-промышленного комплекса нашей страны нынешний кризис приговором назвать нельзя.

СПРАВКА

Федеральное государственное унитарное предприятие "Рособоронэкспорт" — единственный в России государственный посредник по экспорту и импорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения. Предприятие создано Указом Президента Российской Федерации № 1834 от 4 ноября 2000 г. и осуществляет внешнеторговую деятельность в отношении продукции военного назначения в целях реализации государственной политики в области военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами.

Государственный статус ФГУП "Рособоронэкспорт" — это гарантированная государственная поддержка всех экспортных операций.

Только ФГУП "Рособоронэкспорт" имеет право поставлять на мировой рынок весь спектр разрешенных к экспорту вооружений и военной техники, производимых предприятиями оборонно-промышленного комплекса России.

ФГУП "Рособоронэкспорт" входит в число ведущих компаний на мировом оружейном рынке. Статус государственного посредника дает предприятию уникальные возможности расширять и укреплять долговременное взаимовыгодное сотрудничество с зарубежными партнерами, обеспечивать лидирующие позиции России на мировом рынке вооружений.

С чего начинается переговорный процесс или предконтрактная работа с инозаказчиком? Что здесь главное? Конечно, вопрос цены. Редакции удалось выяснить, что разговоры о том, что значительную часть средств, полученных от продажи оружия, спецэкспортер оставляет себе, а производителям остаются крохи, — глубокое заблуждение. Изначально эту цифру определяет не "Рособоронэкспорт", а предприятие-поставщик. И здесь основной принцип — "не продешеви". Ведь именно за счет полученных средств нужно и заказ выполнить, и зарплату выплатить, и на модернизацию производства что-то оставить, и на социальные нужды.

Коммерсант, а это и есть "Рособоронэкспорт", прекрасно знает конъюнктуру рынка и уже потом называет инозаказчику коммерческую цену. После заключения контракта и перечисления покупателем валюты предприятие-изготовитель получает свои деньги. Часть средств идет в госбюджет в качестве налогов, и лишь согласованные комиссионные, которые составляют, как правило, три процента, остаются "Рособоронэкспорту". Они-то и расходуются на зарплату сотрудникам, на участие в международных

выставках, которых ежегодно проводится более тридцати, а также на маркетинговые мероприятия по продвижению российской продукции военного назначения на внешний рынок. Из этих средств "Рособоронэкспорт" финансирует также проведение НИОКР по созданию экспортно ориентированных образцов вооружения и военной техники. И это не случайно. К сожалению, в отечественном оружейном производстве мы до сих пор используем научные достижения еще советских времен. А с новыми разработками в ОПК пока не густо.

СТАВКА НА НИОКР

Как отмечают специалисты компании, реальная доля российской наукоемкой продукции в мировом экспорте в 1990 году составляла 6 процентов, в 2000-м — 1, а в прошлом — 0,2 процента. Исходя из российского ВВП, страна тратит на НИОКР в четыре раза меньше Японии, втрое меньше Германии и вдвое меньше Чехии. Вот и предпринимаются попытки залатать эту брешь хотя бы в области ОПК. Ведь оружие — это высокотехнологичный товар. И если не переломить нынешнюю ситуацию, то в скором времени Россия будет вынуждена торговать лишь корпусами военной техники. А высокотехнологическую "начинку", которая стоит значительно дороже, будут поставлять конкуренты. И не очень хотелось бы, чтобы Россия скатилась на уровень поставщика авиационного, корабельного или танкового железа, оставив первенство в производстве электронной составляющей другим странам. Вот поэтому одна из приоритетных задач "Рособоронэкспорта" — финансирование перспективных экспортно ориентированных НИОКР.

В нашей стране продвижением на международных рынках всего спектра вооружений и военной техники, и прежде всего конечной продукции, занимается только "Рособоронэкспорт". Но кроме него в России насчитывается еще 23 субъекта ВТС. Каждый из них имеет право выхода на мировой рынок с предложениями по модернизации, поставкам запчастей, обслуживанию и другим работам, связанным с обеспечением всего жизненного цикла проданной за рубеж военной техники и вооружения. Это крупнейший рынок и открытое поле деятельности для профессиональных топ-менеджеров оборонно-промышленного комплекса. В прошлом году они добились неплохих показателей — более 1,6 млрд долларов.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

В последнее время немало вопросов возникает по поводу того, как "Рособоронэкспорт" взаимодействует с госкорпорацией "Ростехнологии" и каким образом идет процесс его акционирования. Ответ очевиден: главное направление совместной деятельности "Рособоронэкспорта" с ГК "Ростехнологии" видится в повышении качества выпускаемой продукции военного назначения, обеспечении разработки и выпуска предприятиями ОПК высокотехнологичной и конкурентоспособной гражданской продукции, ее активном продвижении на мировые рынки. Для эффективного решения проблемных вопросов "Рособоронэкспорт" укрепляет прямое взаимодей-

ствие с различными бизнес-структурами и предприятиями ОПК, входящими в госкорпорацию.

"Военный экспорт — важный канал поступления денежных средств в бюджет, и реализация тех контрактов, которые заключены, в целом укрепляет нашу репутацию как одной из ведущих промышленных держав мира. Совместные научные разработки в этой сфере, производственная кооперация — мощный стимул развития отечественного оборонно-промышленного комплекса и формирования инновационной стратегии. Особенно важно это сейчас, в период финансового кризиса".

Президент России Дмитрий Медведев

"Сейчас процесс акционирования предприятия в самом разгаре. Это и разработка нормативной базы, и решение кадровых вопросов, и организационно-структурные изменения. Когда этот процесс завершится, весь пакет акций ОАО "Рособоронэкспорт" будет передан госкорпорации "Ростехнологии". При этом мы останемся единственным госпосредником при осуществлении внешнеторговой деятельности в отношении всего спектра продукции военного назначения. Деятельность в рамках ОАО позволит нам сосредоточиться на решении профильных задач, а также расширить свои возможности в сфере военно-технического сотрудничества с иностранными государствами", — так прокомментировал эту работу сам Анатолий Исайкин.

НАМ ЕСТЬ ЧЕМ УДИВИТЬ МИР

Теперь о структуре экспорта отечественной продукции военного назначения. За последние годы она не претерпела особых изменений. На первом месте в стоимостных показателях, как обычно, авиация, которая занимает около 56 проц. продаж. На второе место вышла техника ПВО — более 17 проц. Это и понятно: сегодня война приходит с неба, и если не защитить страну, ее важнейшие промышленные и военные объекты от нападения авиации или крылатых ракет, то все остальное уже не потребуется. Затем — вооружение для сухопутных войск — 15 проц. Следом — военно-морская техника — 9 проц. и другое — 3 проц.

Если говорить о видах экспортной продукции, то больше половины приходится на вооружение и военную технику, около одной пятой занимают ЗИП и агрегаты, затем — оборудование и комплектующие и, наконец, работы и услуги.

Всего "Рособоронэкспортом" в прошлом году рассмотрено более 2000 обращений инозаказчиков, подписано почти 1500 контрактных документов.

Что же касается географии экспорта российского оружия, то она достаточно широка. Тем не менее здесь активно ищут и выходят на новых перспективных покупателей российской продукции военного назначения. Если раньше основная часть сделок приходилась на Индию и Китай (до 80 проц. объема поставок), то теперь весьма эффективно осваиваются и другие рынки. Прежде всего это латиноамериканские страны. Уже подписаны контракты с Венесуэлой, Мексикой, Перу, Колумбией, Бразилией. Есть хорошие предпосылки для экспорта оружия в Боливию, Уругвай, Эквадор. Мы продолжаем активно работать и с государствами Юго-Восточной Азии — Вьетнамом,

Индонезией, Малайзией, а также Ближнего и Среднего Востока. В Северной Африке существенный объем заказов выполняется для Алжира. Так что география наших контрактов становится все более масштабной.

СВЕЖИЕ РЕШЕНИЯ

"Рособоронэкспорт" основательно меняет бизнес-концепцию своих отношений с зарубежными партнерами. Если раньше было стремление продавать военную технику как таковую, то теперь наша страна предоставляет широкий комплекс услуг по обеспечению всего жизненного цикла вооружения: производству, обслуживанию, ремонту и даже утилизации. То есть создаются ремонтные базы, сервисные и учебные центры, наши специалисты обеспечивают модернизацию вооружения и военной техники. Так, при непосредственном участии "Рособоронэкспорта" в Индии создано совместное предприятие "Рособоронсервис" для организации системного послепродажного обслуживания военно-морской техники, самолетов и вертолетов. В мае 2008 года ОАО "Вертолеты России" подписало с китайскими партнерами меморандум о намерениях по созданию сервисного центра в КНР. Работа по открытию аналогичных центров проводится в Индии, Словакии, на Ближнем Востоке и в других регионах. Такой подход значительно повышает конкурентные возможности.

Еще один немаловажный аспект. Сегодня лишь несколько государств могут производить в интересах своих вооруженных сил и экспортных поставок всю номенклатуру военной техники — от корпуса и двигателя до оружия и электронной начинки. Но военная техника и вооружение становятся все сложнее и сложнее, а это означает существенный рост требований к производству и промышленным технологиям, ведет к удорожанию производства. Потому и возникла межгосударственная кооперация не только в производстве, но и в разработке новых образцов. Практика показала, что зачастую это и быстрее, и дешевле. Сейчас многие государства обращаются к России для проведения НИОКР, совместного производства и реализации военно-технической продукции в том числе в интересах третьих стран.

КИТАЙ, ИНДИЯ, АЛЖИР. ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ...

Оружейный бизнес не может жить без проблем, тем более в условиях жесткой конкуренции. Но это решаемые вопросы, ведь, например, с Китаем, Индией, Алжиром нас связывает долгое и плодотворное взаимовыгодное сотрудничество. Однако...

Взять хотя бы Китай. За последние полтора десятка лет КНР была одним из крупнейших покупателей российского вооружения и военной техники. В этот период закупки Китая составляли до 50 процентов всех экспортных поставок "Рособоронэкспорта", а годовые объемы доходили до 2,7 млрд долларов. За период с 2001 года объем ВТС с КНР составлял около 40 проц. всего экспорта компании. В абсолютных цифрах это порядка 16 млрд долларов.

А разговоры о том, что в сфере военно-технического сотрудничества между Россией и Китаем наступил некий "тайм-аут", тоже достаточно поверхностны и даже ошибочны. Видимо, такое мнение сложилось

из-за того, что в прошлом году объем сотрудничества с КНР составил около 18 проц. Но ведь процентные показатели сократились потому, что значительно расширилась география российского экспорта, и это закономерно привело к снижению доли Китая. Вполне вероятно, что она может опуститься и до 10–15 проц. Нас это не должно тревожить, ведь объемы продаж российских вооружений остаются достаточно высокими и в последние годы превышают миллиард долларов.

Это убедительно подтверждает тот факт, что первый большой контракт нового года заключен именно с КНР. Россия поставит более сотни авиадвигателей для оснащения самолета J-10. На подходе еще несколько контрактов по авиадвигателям.

Нелишним будет сказать и о том, что ВТС никогда не ведется по раз и навсегда отработанной схеме. Это особенно характерно для КНР. В середине прошлого века Народно-освободительная армия Китая в значительной степени была укомплектована советским оружием. Но сегодня уровень экономики этой страны и ее оборонной промышленности позволяет обеспечить национальную армию оружием собственного производства. Поэтому сейчас на первый план выходят вопросы технологического сотрудничества, развития лицензионного производства, проведения совместных НИОКР, взаимодействия в высокотехнологичной сфере. А это естественным образом ведет к некоторому уменьшению денежного объема новых контрактов.

Все это, впрочем, не исключает закупок Китаем готовых образцов российской продукции военного назначения. Но надо отдавать себе отчет в том, что это могут быть ограниченные партии высокотехнологичного, эффективного, надежного и конкурентоспособного оружия. Например, те же авиационные двигатели, военно-морская техника, системы ПВО, боевые самолеты. В декабре прошлого года состоялось 13-е заседание российско-китайской смешанной межправительственной комиссии по ВТС. В результате глубокого изучения всего комплекса вопросов были определены главные направления военно-технического сотрудничества, по которым и будут прорабатываться новые контракты.

Кстати, и Россия, и Китай с пониманием относятся к необходимости охраны интеллектуальной собственности, особенно в сфере ВТС. Свидетельство тому — подписание на декабрьской межправкомиссии соответствующего соглашения. Это значительное продвижение по пути решения проблемы "копирования" нашей продукции военного назначения. Следующий шаг — выработка механизмов определения объектов интеллектуальной собственности, способов их охраны, процедур выявления возможных нарушений и применения соответствующих штрафных санкций.

Что касается взаимодействия с еще одним серьезным партнером — Индией, то сегодня "Рособоронэкспорт" и РСК "МИГ" предлагают для участия в тендере на закупку 126 истребителей для индийских ВВС самолетов МиГ-35. Это современная, мощная, многофункциональная машина, отвечающая всем условиям объявленного тендера. Он готовился с учетом всех пожеланий индийской стороны. Но и конкуренты у России серьезные — французская компания Dassault Aviation (истребитель Rafale), шведская SAAB (Gripen), американские Boeing (F/A-18) и Lockheed Martin

(F-16), а также европейский концерн EADS (Eurofighter Typhoon). По оценкам зарубежных экспертов, стоимость контракта может составить 10 миллиардов долларов. Но решение индийских властей зависит от многих факторов. Не зря ведь тендер тянется уже несколько лет. А пока активно ведется работа и по другим направлениям военно-технического сотрудничества. Недавно заключен большой контракт на поставку индийским ВВС 80 транспортных вертолетов Ми-17В-5.

Давно хочется поставить точки над *i* по поводу индийского авианосца "Викрамадитья" — бывшего "Адмирала Горшкова". По мнению специалистов "Рособоронэкспорта", в условиях простоя Северодвинское предприятие очень хотело получить этот заказ. Поэтому все цифры и сроки заводчане определили без глубокого технико-экономического обоснования и планировали модернизировать авианесущий крейсер уже к августу 2008 года.

На основе этих расчетов в 2004 году был подписан контракт стоимостью 616 миллионов долларов на ремонт и переоборудование корабля. Но этих средств оказалось мало. Сейчас ведутся переговоры о продлении сроков до 2012 года и повышении всей стоимости работ. Индийские партнеры прекрасно понимают, что изначальная цена была явно занижена и должна быть пересмотрена. К настоящему времени выполнено уже более половины объема всех работ. Бригада индийских специалистов находится в Северодвинске и постоянно следит за ходом модернизации. Конечно, нашему экспортеру оружия это наука на будущее...

На сегодняшний день Индия намерена не только расширить число своих иностранных партнеров по ВТС, но и самостоятельно производить как можно больше продукции военного назначения. Мы с пониманием и уважением относимся к такой позиции и вместе с тем уже сейчас отмечаем активные попытки США и ведущих европейских производителей прорваться на индийский рынок. Именно поэтому российско-индийское сотрудничество переходит на качественно новый уровень — от поставок российского вооружения к совместным разработкам и научным исследованиям, передаче технологий и развертыванию в Индии лицензионного производства российской техники.

Уже ведется сборка самолетов Су-30МКИ, танков Т-90С, индийской стороне переданы технологии производства авиадвигателя РД-33 серии III. Наиболее показательный пример — совместная разработка и производство современной противокорабельной ракеты "Брамос". Она втрое превышает скорость звука, обладает высокой точностью и неуязвима для современных средств противодействия, в том числе РЭБ. Сейчас ракеты устанавливаются на кораблях и подводных лодках, их модификациями будут оснащаться сухопутные войска и даже самолеты Су-30МКИ.

Сейчас на повестке дня — совместное создание российско-индийского среднемагистрального транспортно-боевого самолета (МТА), который изначально позиционируется как машина двойного назначения. Вся работа ведется на условиях разделения технических и финансовых рисков. Запущенный в серию МТА заменит стоящие на вооружении ВВС Индии американские С-130 и советские Ан-12. Индийская сторона уже подтвердила готовность закупить 45 самолетов с опцио-

ном на закупку еще такого же количества. Ну а вершиной нашего сотрудничества станет совместное производство самолета пятого поколения. В этом перспективном авиакомплексе будет использована совершенно новая платформа с современными техническими компонентами, включая технологию "стелс". Истребитель будет сочетать суперманевренность и сверхзвуковую скорость, большую дальность и высокую способность противостоять средствам ПВО. По заявлению маршала авиации Индии Фали Хоми Мейджора, российско-индийский истребитель пятого поколения должен совершить первый полет в 2015 году, а возможно, и раньше.

ГИБКИЙ ПОДХОД

Возвращаясь к теме мирового финансового кризиса, хочется отметить, что дешевеет нефть, и в связи с этим падает покупательная способность государств, зависящих от нефтяной конъюнктуры, а также других не очень богатых стран. Следовательно, и продукции военного назначения они смогут закупать меньше. Чтобы нейтрализовать эти негативные последствия,

специалисты "Рособоронэкспорта" предлагают своим нынешним и потенциальным партнерам гибкую ценовую политику и разнообразные формы оплаты с учетом финансовых и экономических возможностей стран-импортеров. И спектр этих предложений по способам расчетов весьма широк — от встречных поставок товаров традиционного национального экспорта и российского участия в реализации экономических проектов этих государств до оплаты в счет погашения прошлых долгов нашей страны и предоставления кредитов. Как пример такой работы — кредит для Индонезии в один миллиард долларов. На эти средства страна будет закупать наше вооружение — от вертолетов до подводных лодок. А полгода назад состоялась передача военно-воздушным силам Хорватии десяти военно-транспортных вертолетов Ми-171 III в счет погашения госдолга бывшего СССР. Но, конечно, самый предпочтительный вариант — все-таки оплата "живыми" деньгами.

Виталий ДЕНИСОВ

*источник: газета «Красная звезда»
22.04.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" РАЗДАЧИ ДЕНЕГ

Госкорпорация получит и распределит антикризисные 100 млрд руб. среди своих предприятий.

Отказавшись от борьбы за статус распорядителя и получателя бюджетных средств, "Ростехнологии" тем не менее нашли способ получить доступ к распределению государственных денег. Как стало известно "Ъ", госкорпорация достигла договоренности с Минфином и Минпромторгом о централизованной подаче заявок на получение госпомощи входящими в нее оборонными предприятиями в рамках антикризисных программ, размер которых оценивается в 100 млрд руб. В "Ростехнологиях" рассчитывают стать получателем и распределителем этих средств, в Минфине этого не исключают. О том, что "Ростехнологии" будут лоббировать интересы входящих в госкорпорацию оборонных предприятий в ведомствах, ответственных за оказание антикризисных мер, "Ъ" рассказал источник в одном из ведомств. По его словам, в конце прошлой недели соответствующие договоренности были достигнуты с Минфином и Минпромторгом. Речь идет о том, чтобы заявки на получение мер господдержки в рамках антикризисных мероприятий подавали не предприятия, а сами "Ростехнологии", — пояснил собеседник "Ъ", уточнив, что переговоры с министерствами вел заместитель главы госкорпорации Игорь Завьялов. Сам господин Завьялов подтвердил "Ъ" эту информацию, переадресовав к советнику главы "Ростехнологий" Юрию Коптеву, который в ближайшее время возглавит рабочую группу по взаимодействию с госорганами, создаваемую в рамках госкорпорации.

"После утверждения внутреннего регламента — а это может произойти уже в середине следующей недели — любая просьба со стороны предприятий "Ростехнологий" о мерах господдержки будет подаваться централизованно", — пояснил "Ъ" господин Коптев. При этом, по его словам, отбором претендентов займется создаваемые в рамках госкорпорации холдинговые компании (до конца года будет создано 19 оборонных холдингов). Сама же госкорпорация "может стать получателем средств господдержки, которые будет распределять между предприятиями", говорит Юрий Коптев. Напомним, что на эти цели государство готово потратить до 100 млрд руб.

Сейчас, по данным "Ростехнологий", в госкорпорацию входит 440 предприятий, госпакеты акций которых прошлым летом были переданы указом Президента РФ в капитал "Ростехнологий". Однако с учетом того, что среди них есть интегрированные структуры, всего в "Ростехнологиях" оказалось примерно 600 предприятий. В феврале госкорпорация завершила аудит 244 предприятий ОПК, в ходе которого выяснилось, что общий объем их просроченной кредиторской задолженности составляет около 12,2 млрд руб., а объем займов и кредитов — 30 млрд руб. (из них на 2 млрд руб. просрочены). Как сообщили "Ъ" в госкорпорации, более 30 % из проверенных предприятий можно отнести к категории проблемных.

Замминистра финансов Антон Силуанов, возглавляющий межведомственную комиссию по поддержке стратегических предприятий и организаций ОПК, подтвердил "Ъ" факт договоренностей с "Ростехнологиями". Он не исключил, что меры господдержки предприятиям "Ростехнологий" будут оказываться не

напрямую, а через холдинговые структуры или саму госкорпорацию. В качестве примера господин Силуанов привел ситуацию с НПО "Сатурн", когда госсредства на покупку его акций были выделены не самому предприятию, а материнской компании ОАО "Оборонпром". "Если бы государство выделило средства на выкуп допэмиссии, то акции перешли бы на баланс Росимущества", — пояснил он "Ъ". В Минпромторге "Ъ" также подтвердили, что готовы сотрудничать с представителями "Ростехнологий" в рамках деятельности комиссии по повышению устойчивости развития отраслей промышленности и торговли и профильной рабочей группы.

Нынешняя договоренность с ведомствами позволит "Ростехнологиям" получать и распределять госсредства, формально не обладая такими функциями. Прошлой осенью глава госкорпорации Сергей Чемезов заявил, что намерен добиваться законодательно закрепить статус госзаказчика по шести федеральным целевым программам с общим объемом финансирования более чем 1 трлн руб. Однако соответствующий законопроект до сих пор не принят, и в феврале "Ростехнологии" официально объявили об отказе от претензий на статус распорядителя и получателя бюджетных средств. Соответствующая догово-

ренность была достигнута в ходе консультаций с ведомствами в обмен на выделение "Ростехнологиям" более 262 млрд руб. в виде денежных средств и госгарантий.

Партнер адвокатского бюро "Вегас-Лекс" Альберт Еганян считает, что формальных запретов на получение денег госкорпорацией в рамках антикризисных программ нет. "Исходя из тех требований, которые выдвигаются в нормативных документах тех комиссий, в деятельности которых собираются участвовать представители "Ростехнологий", заявителем и бенефициаром господдержки должно быть обратившееся предприятие, но детально этот вопрос не урегулирован", — отмечает эксперт. Разница, по его мнению, состоит в том, что при получении денег предприятием напрямую они предназначены только для реализации мер, указанных в заявке и решении комиссии. При передаче же их в капитал "Ростехнологий" они становятся собственностью госкорпорации и могут быть потрачены по ее усмотрению.

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
06.04.09

НИ РУБЛЕМ МЕНЬШЕ

Поддержка авиастроения в России сохранится на прежнем уровне.

Об этом заявил вчера в Воронеже министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко в ходе визита на местный авиазавод.

— Все программы финансирования авиастроения в условиях кризиса не лишились ни рубля, — пояснил министр. — Более того, для минимизации последствий кризиса и решения текущих проблем на предприятиях авиастроения уже выделено 20 миллиардов рублей. При этом принято решение о выделении еще 10 миллиардов. То есть правительство следует своим приоритетам: авиастроение и авиация — важнейшее направление нашей экономики.

Христенко отметил, что во время кризиса необходима также поддержка и заказчиков авиатехники, и компаний-перевозчиков. По его мнению, это должно привести к расширению спроса на отечественные самолеты. В целом авиационная промышленность на сегодня имеет, пожалуй, самую обширную и устойчивую программу господдержки, подчеркнул министр. Среди уже отработанных мер — субсидирование лизинговых платежей и процентных ставок по кредитам на техническое перевооружение, капитализация Объединенной авиастроительной корпорации и госзаказ. Все эти меры, по мнению Христенко, показали свою эффективность. Однако в условиях кризиса, когда повышается цена кредитов и снижается их доступность, эти инструменты поддержки должны быть "чуть донастроены, чуть усилены". К примеру, в ближайшее время увеличатся объемы субсидирова-

ния по лизинговым платежам. Министр промышленности и торговли сообщил, что в течение месяца посетит все авиазаводы страны, чтобы оценить обстановку и детализировать антикризисный план:

— Безусловно, сегодня предприятиям отрасли требуется оптимизация затрат и серьезная технологическая модернизация. Ведь в данной ситуации нет ничего более правильного, чем снизить издержки и повысить конкурентоспособность. Девальвация рубля дает для этого хорошие возможности. Причем оптимизацию следует проводить не только на авиазаводах, но и, самое главное, на предприятиях, которые поставляют сюда комплектующие. Всех надо привести в чувство. Чувство ответственности за издержки.

Вчера же были переданы заказчикам два дальнемагистральных самолета — Ил-96-300 и Ил-96-400Т производства ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество". Первый сделан для специального авиаотряда управления делами Президента РФ. Это четвертый воронежский Ил-96-300 в данном отряде. По словам министра, машина выгодно отличается от тех, что сейчас находятся в VIP-парке. Грузовой Ил-96-400Т ранее уже был в эксплуатации, но был полностью обновлен по заказу воронежской авиакомпании "Полет". В этом году компания получит в финансовый лизинг на 15 лет еще три новых Ил-96-400Т.

Татьяна ТКАЧЕВА

источник: газета «Российская газета»
24.04.09

ДЕЛЕГАЦИЯ САКСОНИИ ПОСЕТИЛА ОАК

Штаб-квартиру Объединенной авиастроительной корпорации посетила делегация правительства Саксонии (Германия) во главе с премьер-министром Саксонии господином Станиславом Тиллихом (Stanislaw Tillich).

Немецких гостей принимал президент, председатель правления ОАО "ОАК" Алексей Федоров и другие руководители корпорации. Состоялось обсуждение возможностей сотрудничества предприятий ОАК с компаниями саксонского региона. По его окончании Тиллих и Федоров встретились с немецкими журналистами. В своем вступительном слове на пресс-конференции глава ОАК, в частности, сказал: "Прежде всего хотел бы поблагодарить премьер-министра Саксонии господина Тиллиха за то, что он посетил нашу компанию. Для нас это большая честь. Вместе с ним прибыла большая и очень разносторонняя делегация. Для нас это очень важно и, надеюсь, будет полезно в будущем. Сегодня ключевой проект нашего сотрудничества – конвертация пассажирских лайнеров Airbus типа A320 и A321 в грузовые. Конвертация будет производиться в Дрездене и Жуковском. По этому проекту ОАК сотрудничает с предприятием EADS EFW GmbH, которое возглавляет здесь присутствующий господин Андреас Шперл (Andreas Sperl).

Может, для нас проект конвертации не так важен с точки зрения объемов бизнеса, но чрезвычайно важен с точки зрения построения новой схемы нашего взаимодействия. Это первый проект в истории сотрудничества России и ЕС в области авиации, где мы выступаем как равноправные партнеры, по схеме "50 на 50". Мы – равноправные партнеры на всех стадиях реализации проекта, включая маркетинг, проектирование, производство и поставку заказчикам конвертированных самолетов. Мы также несем одинаковую нагрузку по инвестициям в этот проект. Я согласен

с господином премьер-министром в его оценке, что это как раз тот проект, на котором мы должны показать, что наше сотрудничество может и должно быть успешным.

На сегодняшней встрече был поднят важный вопрос: Какую поддержку нам могут оказать власти Саксонии, федеральные правительства Германии и России с тем, чтобы реализовать этот проект? Конечно, в наших взаимоотношениях мы не хотим ограничиваться только одним проектом. У нас далеко идущие планы, в том числе в области высоких технологий: современных авиационных материалов, технологий изготовления деталей и агрегатов, высокопроизводительного производственного оборудования".

Отвечая на вопросы немецких журналистов по состоянию и перспективам проекта МС-21, Алексей Федоров сказал: "Если говорить о планах вывода на рынок пассажирского самолета нового поколения МС-21, то мы находимся в стадии предпроектных работ. До конца года мы должны определить всех участников этого проекта и зафиксировать его индустриальную модель. В 2015 году планируется завершение летных испытаний на опытных самолетах, а в 2016 – начало поставок серийных образцов на рынок.

Для нас этот проект – большой вызов, поскольку мы пытаемся сделать его на новой технологической базе, с использованием новых конструкционных материалов (особенно композитных), новых высокопроизводительных технологий. Поэтому в ходе встречи мы поговорили о расширении сотрудничества с Германией в сфере разработки и применения новых авиационных материалов и использования высокотехнологического оборудования, производимого фирмами в Саксонии".

*источник: компания «ОАК»
23.04.09*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

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

ДВИГАТЕЛИ ПРОСТАИВАЮТ

В течение двух месяцев самарские "Моторостроитель" и СНТК им. Кузнецова могут получить 5 млрд руб. под гарантии государства.

Межведомственная комиссия по поддержке стратегических предприятий при Минфине одобрила госгарантии в объеме 3,5 млрд руб. на получение кредитов для СНТК им. Кузнецова и "Моторостроителя", рассказала "Ведомостям" представитель Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, "дочка" "Оборонпрома", в которую входят оба самарских предприятия) Анастасия Денисова. Решение о госгарантиях, а также о допэмиссии "Моторостроителя" на 1,4 млрд руб. (комиссия одобрила ее тогда же) должно теперь утвердить правительство, добавила она. Сотрудник пресс-службы Минфина говорит, однако, что точно сумма госгарантий и объем допэмиссии "Моторостроителя" будут известны позже, после того как Федеральная налоговая служба окончательно сверит задолженность заводов перед бюджетом.

НЕ ХВАТАЕТ

7 млрд руб. — общий долг "Моторостроителя" и СНТК им. Кузнецова при совокупной годовой выручке менее 3,5 млрд руб.

ОАО "Моторостроитель" — производитель авиадвигателей. Основные акционеры: "Оборонпром" — 63 %, ОАО "Национальный космический банк" (основной акционер — группа "Каскол") — 29,98 %. Финансовые показатели (2008 г., данные "Оборонпрома"): выручка — 2,6 млрд руб., чистый убыток — 200 млн руб.

ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Н. Кузнецова" — разработчик и производитель газотурбинных двигателей. Основной акционер — "Оборонпром" (80,4 %). Финансовые показатели (2008 г., данные "Оборонпрома"): выручка — 650 млн руб., чистый убыток — 150 млн руб.

Госгарантии необходимы самарским предприятиям "Оборонпрома", чтобы получить кредиты (в

общей сложности 5 млрд руб.) и выйти из предбанкротного состояния, рассказала Денисова. Их предоставит госбанк, добавила она. По мнению ведущего эксперта УК "Финам менеджмент" Дмитрия Баранова, это может быть и ВТБ, и Сбербанк, и ВЭБ. ВТБ в январе дал "Моторостроителю" кредит в 986,1 млн руб. на выкуп облигаций по оферте, а сейчас выдает 10 млрд руб. двигателестроительному НПО "Сатурн" (также входит в ОДК), которое задолжало по облигациям: в пятницу его мартовский технический дефолт по облигациям на 2 млрд руб. может стать реальным.

Аналитик ИФК "Метрополь" Михаил Пак говорит, что дожидаться решения кабинета министров и получить кредиты можно в пределах двух месяцев. После этого акционеры "Моторостроителя" могут принимать решение о проведении допэмиссии.

По словам менеджера "Моторостроителя", попросившего не называть его имя, средства от допэмиссии должны закрыть долги компании по налогам и зарплате. По информации ОДК, "Моторостроитель" задолжал своим работникам и в бюджеты 1,09 млрд руб., еще 2,85 млрд руб. — долг по кредитам; СНТК — 178 млн и 1,047 млрд руб. соответственно.

Сейчас, говорит Денисова, предприятия практически не работают: в вынужденном простое с сохранением 2/3 зарплаты находится 40 % из чуть менее 10 тыс. работников "Моторостроителя" и почти половина сотрудников СНТК (в компании числится 2000 человек). Как будут распределены кредитные средства между предприятиями, Денисова сообщить отказалась. Государство обещало, что размер госгарантий для предприятий "Оборонпрома" будет покрывать 70 % тела кредита. "Моторостроитель" может рассчитывать на 3,08 млрд руб. госгарантий для кредита в 4,4 млрд руб., СНТК — на 420 млн руб. госгарантий под кредит в 600 млн руб., знает менеджер "Моторостроителя".

Екатерина НАЗАРОВА

*источник: газета «Ведомости — Поволжье»
23.04.09*

СУ-7Б — ОДИН ИЗ САМЫХ ЭФФЕКТИВНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ-БОМБАРДИРОВЩИКОВ ХХ ВЕКА

К 50-летию первого полета.

50 лет назад состоялся первый полет Су-7Б. К отработке концепции одноместного сверхзвукового истребителя-бомбардировщика в СССР приступили в

1956 году. В 1957 г. в тематическом плане ОКБ Сухого появляется пункт о создании самолета С-22 (прототип Су-7Б). Проектирование завершилось к концу того же года. Первый опытный экземпляр под индексом С-22-1 построили на базе одного из первых серийных Су-7 к

осени 1958 г. Однако после принятия решения о замене на базовом самолете двигателя АЛ-7Ф на модернизированный АЛ-7Ф-1 доработки продолжались до февраля 1959-го, а в небо он впервые поднялся спустя два месяца – 24 апреля.

Серийное производство Су-7Б началось в Комсомольске-на-Амуре в том же 1959 г., а в январе 1961 г. самолет уже приняли на вооружение. Первые машины поступали в части ВВС, дислоцировавшиеся в европейской части СССР, а с 1963 г. на Су-7Б стали перевооружать и авиаполки, находившиеся в ГДР и Венгрии.

Су-7Б был выполнен по нормальной аэродинамической схеме со среднерасположенным стреловидным крылом (62° по передней кромке) и цельноповоротным горизонтальным оперением. На каждой консоли крыла установлены элерон с весовой и аэродинамической компенсацией, выдвижной закрылок и 2 аэродинамические перегородки. Фюзеляж круглого сечения. Шасси трехопорное с носовой стойкой. Силовая установка состояла из двигателя ТРДФ АЛ-7Ф-1 конструкции ОКБ А. М. Люльки. Воздухозаборник носовой с подвижным центральным телом. Герметичная кабина пилота снабжена системой кондиционирования воздуха. На последующих модификациях Су-7БКЛ и Су-7У могли применяться пороховые стартовые ускорители СПРД-10. Вооружение включало две 30-мм пушки НР-30 (боезапас по 65–80 снарядов на орудие), свободнопадающие бомбы калибром до 500 кг, НАР С-3К, С-5, С-24. Самолет мог нести также тактическое ядерное оружие – бомбу 8У69 мощностью 5 кт.

Самолеты семейства Су-7Б в 60–70-х годах составляли основу советской истребительно-бомбардировочной авиации и были одними из самых эффективных боевых машин в своем классе. В процессе эксплуатации они неоднократно дорабатывались. Летящие лаборатории на его базе широко использовались для отработки оборудования, вооружения, средств спасения, новых аэродинами-

ческих компоновок и т. д. В 1966 году на базе Су-7БМ был создан самолет с крылом изменяемой стреловидности Су-17. В производстве находились также варианты Су-7Б – учебно-боевой Су-7У, экспортные Су-7БМК и Су-7УМК. Всего строились 7 основных модификаций Су-7, а производство Су-7Б продолжалось до 1971 года. Различные его модификации находились на вооружении советских ВВС до конца 80-х годов. Они поставлялись на экспорт в Алжир, Афганистан, Египет, Индию, Ирак, КНДР, Польшу, Сирию, Чехословакию. Су-7Б участвовал во многих локальных войнах – индо-пакистанском конфликте (1971 г.), арабо-израильском конфликте (1973 г.), войне в Афганистане (1979–1989 гг.), ирано-иракской войне (1981–1988 гг.), где показал высокую эффективность и боевую живучесть. В музее ВВС Индии выставлен Су-7Б, получивший большие повреждения в бою, но вернувшийся на базу. Эти самолеты продолжают эксплуатироваться до сих пор в некоторых развивающихся странах.

В этом году отмечалась еще одна дата, связанная с Су-7Б. Это был первый самолет семейства "Су", поступивший на вооружение индийских ВВС 40 лет назад. Контракт предусматривал поставку 90 Су-7БМК и двухместных учебно-боевых Су-7УМК. В течение следующего года Индия разместила дополнительные заказы, которые довели общее количество полученных из СССР самолетов Су-7Б до 140. Следующим этапом сотрудничества стали поставки истребителей Су-30МК. Они стоят на вооружении ВВС Индии с 2002 г. В настоящее время компания "Сухой" участвует в российско-индийском проекте по совместной разработке и производству истребителя пятого поколения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
24.04.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ОБРАСТУТ ГОСИМУЩЕСТВОМ ПО УПРОЩЕННОЙ СХЕМЕ

Депутаты уточняют полномочия госкорпорации.

Сегодня Госдума должна рассмотреть во втором чтении проект закона, который определит полномочия госкорпорации "Ростехнологии". Глава госкорпорации Сергей Чемезов не раз заявлял, что принятие проекта закона "О внесении изменений в закон "О государственной корпорации "Ростехнологии" позволит сделать работу "Ростехнологий" более эффективной. Основная цель документа – в максимально возможный короткий срок оперативно осуществить передачу имущественного вклада России в госкорпорацию. Прежде всего речь идет об упрощенном акционировании. Именно по такой упрощенной схеме должны переходить к "Ростехнологиям" права и обя-

занности по обязательствам при реорганизации ФГУ-Пов оборонно-промышленного комплекса (ОПК). В подготовке проекта закона помимо депутатов приняли участие и представители госкорпорации.

Первоначально "Ростехнологии" предлагалось наделить широчайшими правами. В первую очередь полномочиями распорядителя и получателя бюджетных средств наравне с министерствами, внебюджетными фондами, органами местного самоуправления. То есть госкорпорация могла бы выступать заказчиком собственной продукции. Но при подготовке документа ко второму чтению круг этих полномочий заметно сузился и видоизменился. Так, стремление госкорпорации стать распорядителем и получателем бюджетных средств депутаты не поддержали. В то же время проект закона дополнен статьей об особенно-

стях передачи "Ростехнологиям" имущественного взноса РФ и особенностях отношений, возникающих в процессе преобразования федеральных государственных унитарных предприятий, подлежащих внесению в госкорпорацию, в ОАО. Помимо этого в проекте закона подробно прописаны полномочия генерального директора госкорпорации. Так, он получает право вносить президенту страны и в правительство предложения по вопросам реализации целей и задач госкорпорации, по вопросам полномочий органов управления "Ростехнологий". Кроме того, гендиректор может представлять в правительство проекты нормативных правовых актов, касающихся деятельности госкорпорации. Таким образом, Сергею Чemezову разрешается заниматься нормотворчеством. "Благодаря принимаемым законам предприятия смо-

гут оперативнее передавать имущество в "Ростехнологии", однако фактически упрощенный период передачи будет действовать не так долго, до 2012 года. Мы понимаем, что для деятельности корпорации необходим четкий механизм юридически грамотного перевода многочисленных ФГУПов под управление "Ростехнологий", при этом деятельность госкорпорации будет контролироваться Счетной палатой", — считает первый зампред комитета Госдумы по промышленности Валерий Драганов.

Марина СОКОЛОВСКАЯ

*источник: газета «Газета»
22.04.09*

НА ГОЛОДНОМ ПАЙКЕ

Финансирование гособоронзаказа задерживается.

В четверг, 23 апреля, Федерация профсоюзов предприятий оборонно-промышленного комплекса Новосибирской области планирует провести митинг протеста. Ситуация в этом секторе экономики очень сложная: объемы производства падают, зарплата не выплачивается месяцами.

В Новосибирской области — 13 предприятий оборонной промышленности. Почти все они сейчас работают в режиме укороченной недели — по 4 дня. В среднем на 30 % уменьшилась зарплата.

По словам председателя Новосибирской областной организации профсоюза работников оборонной промышленности Евгения Плахова, наиболее сложное положение — у казенных предприятий. Казалось бы, такой статус должен обеспечивать бесперебойное финансирование даже независимо от объемов госзаказа. Но на практике все наоборот. Так, задолженность по зарплате Новосибирского опытного завода измерительных приборов превысила пять месяцев. "Средняя зарплата сотрудников, — замечает Евгений Плахов, — и до кризиса была невысока: 10 тысяч рублей. Понятно, что откладывать на "черный день" в такой ситуации невозможно. Поэтому сейчас многие работники буквально голодают, не могут оплачивать жилищно-коммунальные услуги".

По данным профсоюза, более месяца — с середины декабря 2008-го до конца января 2009-го — простаивал Новосибирский механический завод "Искра", который выпускает капсулы-воспламенители к патронам оружия различного вида и средства инициирования взрывов. Дело в том, что основные заказчики — горняки и угольщики — отказались от ранее заключенных договоров на поставку продукции. Завод уже сократил штат на 160 человек.

"Многие предприятия, — продолжает Евгений Плахов, — выпускают продукцию и для гражданских нужд. Например, завод "Луч" сконцентрировался на производстве оборудования для метеостанций. Но

это не спасает, потому что в условиях кризиса готовая продукция часто остается невостребованной. В итоге на производственном объединении задержки по зарплате — 2 месяца. "Луч" выиграл ряд тендеров по гособоронзаказу на 2009 год, но аванс из федерального бюджета до сих пор не поступил".

В последнее время возникли проблемы с финансированием и у Новосибирского института прикладной физики, который специализируется на производстве средств радиоэлектронной защиты.

Председатель областной профсоюзной организации подчеркивает: "Тает надежда и на получение гособоронзаказа, который мог бы облегчить положение предприятий. Проходит месяц за месяцем, но конкурсы даже не объявляются. Чтобы выправить ситуацию, выплатить зарплату рабочим, руководство оборонных предприятий пытается взять кредит в банках, но везде получает отказ. Мы теряем кадры: молодые и высококвалифицированные сотрудники увольняются".

Остротами стабильности в отрасли пока остаются Новосибирский завод химконцентратов и Авиапроизводственное объединение имени Валерия Чкалова. Оба предприятия входят в федеральные холдинги — ТВЭЛ и "Сухого" соответственно.

Завод химконцентратов выпускает не только топливо для АЭС, но и продукцию оборонного назначения. И, по словам председателя профсоюза НЗХК Юрия Борисова, финансирование гособоронзаказа ведется стабильно. Правда, в общем объеме выпускаемой продукции он занимает малую часть и особой "погоды" не делает. Стабильная ситуация и на авиазаводе имени Чкалова. Финансирование госзаказа ведется по графику, что позволяет загрузить мощности предприятия и вовремя выплачивать зарплату. Здесь выпускают многофункциональные истребители-бомбардировщики Су-34 и части (головную и хвостовую) среднемагистрального авиалайнера SSJ100. "Суперджеты" сейчас проходят летные испытания, а Су-34 уже взят на вооружение. К 2010 году в войска должно поступить 24 ударных

самолета поколения "4+", это позволит перевооружить один авиационный полк.

Как заявил главнокомандующий ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин, "самолет, сделанный в Новосибирске, составит основу ударной мощи фронтовой авиации. Су-34 — достойная смена всепогодного круглосуточного фронтового бомбардировщика Су-24М". Кстати, недавно полет на новом штурмовике

совершил президент России Дмитрий Медведев. Не ожидал, что управлять боевым самолетом окажется так легко, заметил глава государства.

Игорь СВИРСКИЙ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
22.04.09*

СЕРДЦЕ ДЛЯ "СТРАТЕГА"

Выживание Самарского моторостроительного комплекса жизненно важно для страны.

Так сложилось, что среди всех российских предприятий авиационного двигателестроения в наиболее тяжелом положении оказался так называемый самарский куст, где разрабатывались и производились двигатели марки "НК". Причин тому несколько. Это и разом сошедший на нет в теперь уже далеком 1991 году госзаказ, и отсутствие экспортных контрактов — по той простой причине, что самарскими моторами оснащаются самолеты Дальней авиации, весьма ограниченно участвующие в процессе военно-технического сотрудничества, и разделение в 90-е годы некогда единого предприятия на несколько независимых юридических лиц, вынужденных конкурировать друг с другом за весьма скудные заказы на сопровождение и ремонт моторов российских "стратегов". Да и зачастую хищническая политика прежнего руководства предприятий не добавляла экономической стабильности самарским моторостроителям. Ситуация начала выправляться в прошлом году, когда самарский куст был включен в Объединенную двигателестроительную корпорацию, созданную под эгидой ОПК "Оборонпром". Но тут грянул кризис, потребовавший срочной помощи со стороны государства.

Рабочая группа Минпромторга по мониторингу финансово-экономического состояния системообразующих организаций 14 апреля приняла решение о целесообразности финансовой поддержки самарского двигателестроительного комплекса. По мнению членов группы, необходимо провести дополнительную капитализацию ОАО "Моторостроитель" в размере 2,82 млрд рублей из средств на поддержку стратегических предприятий. Кроме того, СНТК и "Моторостроителю" планируется предоставить госгарантии на сумму 3,5 млрд рублей на срок до 5 лет для получения кредитов в объеме 5 млрд рублей. Также они должны получить субсидии из федерального бюджета на покрытие процентных ставок по кредитам в объеме 0,324 млрд рублей для ОАО "Моторостроитель" и 0,103 млрд рублей ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова". Запланировано обсуждение этого вопроса на Межведомственной комиссии по поддержке стратегических предприятий и организаций ОПК под руководством заместителя министра финансов Антона Силуанова.

Надо отметить, что бесперебойная и качественная работа самарских предприятий крайне важна как для поддержания боеспособности стратегической авиа-

ции (двигателями марки "НК" оснащены все самолеты 37 ВА: Ту-22МЗ, Ту-95МС и Ту-160), так и для обеспечения пилотируемых космических программ, поскольку предприятия комплекса являются монополистами по производству двигателей для ракетопланов "Союз". Другими словами, самарский комплекс — это действительно стратегически важные для страны предприятия.

Самарский куст сегодня — это три основных предприятия: ОАО "Моторостроитель", ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" и ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения" (СКБМ). В настоящее время на всех предприятиях комплекса открыто сводное исполнительное производство, наложен арест на имущество и расчетные счета. Совокупный объем кредиторской задолженности превысил 7 млрд рублей при реальном годовом объеме продаж на уровне 3,5 млрд рублей. За 2008 год рост кредиторской задолженности СНТК составил около 300 млн рублей, "Моторостроителя" — около 1 млрд.

Несмотря на то что государственные пакеты акций "Оборонпром" получил только в начале этого года, на протяжении всего 2008-го корпорация активно участвовала в реализации мер по предотвращению банкротства предприятий комплекса. В частности, были получены государственные субсидии на ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" в размере 0,676 млрд рублей, на ОАО "Моторостроитель" — 1,17 млрд рублей. Привлеченные средства были направлены на погашение долгов по заработной плате и налогам в федеральный и местные бюджеты. Корпорация предоставила предприятиям самарской группы займы на общую сумму 615 млн рублей, а также выдала поручительства перед банками на общую сумму 2,12 млрд рублей. Но для выведения самарского комплекса из кризиса этих мер оказалось недостаточно.

Однако привлечение бюджетного финансирования — это хоть и необходимая, но не универсальная мера для возрождения полноценного серийного производства авиадвигателей самарским комплексом. Ведь простое закачивание средств в предприятия при их нынешнем состоянии равноценно бросанию денег на ветер. Достаточно сказать, что сегодня выработка на одного работающего на предприятиях группы в разы ниже, чем на других российских двигателестроительных заводах, и в десятки раз уступает показателям аналогичных иностранных компаний.

В "Оборонпроме" разработали комплекс мер, призванных повысить эффективность работы СНТК, "Моторостроителя" и СКБМ и добиться их рентабель-

ности. Важнейшим и первостепенным шагом в этом направлении должно стать объединение всех трех предприятий и радикальное сокращение издержек, обусловленных их нынешней "переразмеренностью" — неэффективно используемыми производственными мощностями и раздутыми штатами. Речь идет, естественно, не о рабочих, а в первую очередь об административно-хозяйственном персонале. Ведь только в службе продаж ОАО "Моторостроитель" заняты 600 человек — и это на предприятии, работающем в убыток! В 2009—2010 гг. в соответствии с трудовым законодательством на самарских предприятиях будет сокращено в общей сложности до 10 процентов персонала. При этом будут открываться новые вакансии на рабочие специальности.

По словам генерального директора ОПК "Оборонпром" Андрея Реуса, цель проводимых мероприятий — создание на базе ОАО "Моторостроитель" компактного научно-производственного комплекса, обеспечивающего разработку, производство и ремонт авиационных двигателей для стратегической авиации, потребностей космической программы, а также выпускающего оборудование в интересах нефтегазового комплекса.

"Ни о каком закрытии производств речи не идет, — говорит Андрей Реус. — Бренд "Кузнецов" будет сохранен, но при этом инженерный коллектив СНТК сосредоточится на разработке и модернизации агрегатов, в то время как "Моторостроитель" станет единственным серийным заводом в регионе по производ-

ству газотурбинных двигателей". Реализация намеченных мер в комплексе с получением государственных гарантий, которые позволят привлечь банковские кредиты, и продажей избыточного имущества (прежде всего — земли) и непрофильных активов, по мнению руководства ОПК "Оборонпром", позволит стабилизировать ситуацию и обеспечить расчет по кредитам не позднее 2013 г.

Уже есть обнадеживающие новости: "Газпром" размещает заказ на "Моторостроителе" на ремонт ГТУ, успешно продвигаются переговоры с Минобороны по заключению контрактов по линии ГОЗ, "Моторостроитель" выступает подрядчиком работ по космической программе.

Вместе с тем в корпорации рассчитывают и на поддержку со стороны руководства Самарской области. "Мы поддерживаем конструктивные взаимоотношения с администрацией и работаем над поиском оптимальных решений, в частности по созданию благоприятных условий в обеспечении предприятий электроэнергией, теплом и газом, — говорит Андрей Реус. — Еще один не менее важный момент — это взаимодействие в вопросах трудоустройства высвобождаемых работников предприятий в результате оптимизации численности".

Илья КЕДРОВ

источник:

*газета «Военно-промышленный курьер»
22.04.09*

ЧИНОВНИКИ С КРЫЛЫШКАМИ

Воронежский авиазавод на грани закрытия. Не из-за кризиса.

Свободный профсоюз работников аэрокосмической отрасли "Право" планировал митинг-собрание у проходной Воронежского авиазавода. Основные требования: остановить массовые увольнения и добиться госзаказа на самолеты Ил-96-300.

На ВАСО сворачивается производство самолетов Ил-96. Уволена первая тысяча работников. Небольшие заказы идут только на ремонт самолетов, проект производства Ан-148 — в зачаточном состоянии. Уже несколько лет со взлетной полосы завода не поднимались новые самолеты. В этом году планируется уволить 6—8 тысяч работников, урезать заводские площади в 6 раз (это около 300 гектаров — кто-то уже делит дорогую землю), закрыть литейный и кузнечный цеха, взлетно-посадочную полосу. По сути, это ликвидация завода.

Рабочие и уволенные пенсионеры собирались выразить протест действиям руководства завода и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Однако мероприятие было сорвано. Заводское начальство сделало все, чтобы не допустить акцию, а председателя профсоюза вызывали в УВД.

Профсоюз заявил, что борьба не закончена, а требования рабочих остаются неизменными. "Новая" не раз писала о деятельности больших людей в прави-

тельстве страны, которых бывший директор ВАСО Саликов назвал "похоронной командой". Мотивы их особого секрета не представляют: покупка импортных самолетов позволяет министерским господам получать процент с контрактов. А с рабочих ВАСО взять нечего, кроме их цепей.

Правительство много лет обещало заводу светлое будущее, и ничего ему — правительству — за вранье не было. Все "крупные деятели современности" — от Черномырдина до Путина — побывали на ВАСО.

2004-й: депутатское объединение Госдумы "Авиация и космонавтика России" направило президенту Путину письмо с подписями двухсот участников авиационного рынка: необходима срочная концепция возрождения российского авиапрома, на финансирование которого в России идет лишь 0,006 % ВВП, тогда как во Франции, например, — в сто раз больше.

Тогда же шеф Федерального агентства по промышленности Борис Алешин заявил, что авиакомпаниям России до 2010 года нужны 530 самолетов разного типа, в том числе более 180 самолетов — в 2005—2008 годах; правительство уже готовит закупку по лизингу 105 российских самолетов на сумму под \$ 3 млрд, и большая часть заказа достанется ВАСО.

На заводе радовались, а скептики говорили: ага, держите карман шире — под миллиарды долларов.

В 2005-м спрос на самолеты ВАСО впервые за последние 14 лет стал опережать предложение: две

зарубежные компании и несколько российских готовы были купить по лизингу более сорока лайнеров!

В июне 2007-го вице-премьер Сергей Иванов нанес визит на авиазавод и лично курировал заключение лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) трех контрактов почти на миллиард долларов: шесть Ил-96-400Т для "Аэрофлот-Карго", три — для "Атлант-Союза" и десять Ан-148-100Е — для АК "Полет". Уж мы, мол, вас так контрактами завалим — не успеете производить самолеты!

И такая на ВАСО была эйфория!

В марте этого года пришла печальная весть: ОАК планирует "реструктуризацию" ВАСО — вплоть до полного закрытия. Производство переведут из Воронежа на авиазаводы Ульяновска или Казани. В 2009—2010 гг. закроют литейное, кузнечное производства и механическую обработку. На ВАСО останется лишь сборочный цех маленьких самолетов Ан-148 и Ил-112. Площадь завода урежут в шесть раз, число работников может сократиться с 11 тысяч до двух тысяч.

После этого независимый профсоюз "Право" заявил о готовности к забастовке.

А большие начальники в ОАК начали активно стелить соломку: никто ВАСО не закроет; просто надо снижать энергоемкость — на 40 % к 2012 году, а к 2015 году — еще на 30 %. Надо избавляться от "непрофильных активов" — и ОАК тут же "отселила" от ВАСО кирпичный завод в Каширском районе и гостиницу "Восток". Избавились от зоосада — его передали в собственность области.

После этого Внешэкономбанк известил ВАСО, что прекращает обслуживание инвестпрограммы по Ан-148, и в марте же ОАК объявила об отказе от програм-

мы выпуска Ан-148, лишь недавно ставшей основной для Воронежского авиазавода: весной 2009 года на ВАСО планировали открыть первую современную линию производства Ан-148 и в этом же году построить четыре самолета для ГТК "Россия".

Нынешнее руководство завода на той же стороне баррикад, что и Правительство РФ: нет-нет, это не ликвидация завода, а всего лишь "оптимизация". И вовсе не массовые увольнения, а добровольный уход на пенсию двух тысяч сотрудников.

Владелец Национальной резервной корпорации и блокпакета ИФК Александр Лебедев назвал происходящее "убийством завода" и предложил: "С 2000 по 2008 год в Финансовой лизинговой компании, теперь аффилированной с ОАК, исчезли порядка \$ 750 млн. Давайте вернем те средства, на них можно заново отстроить авиазавод и обойтись без значительных сокращений, смысл которых — скрыть кражу бюджетных денег".

18 марта в Воронеже побывала делегация ОАК. Поговорив с губернатором Гордеевым, президент ОАК Федоров объявил, что компания сохранит производство Ил-96 на ВАСО — по два самолета в год. Раз уж на таком самолете летает сам Дмитрий Медведев. И Ан-148 сохраняют, и Ил-112... Хотите взлетно-посадочную полосу? Сохраним и полосу! И рабочих сохраним — только перепрофилируем.

А вот вкладывать деньги в завод — это вряд ли.

Александр ЯГОДКИН

*источник: газета «Новая газета»
22.04.09*

AIRBUS/EADS ПОДПИСЫВАЮТ КОНТРАКТ С КОРПОРАЦИЕЙ "ВСМПО-АВИСМА" (ГК "РОСТЕХНОЛОГИИ") О ПОСТАВКЕ ТИТАНОВОЙ ПРОДУКЦИИ

Airbus/EADS и "ВСМПО-Ависма" укрепляют долгосрочное партнерство.

Airbus, ведущая авиастроительная компания, EADS, глобальный лидер в оборонной и аэрокосмической отрасли, и интегрированная структура ГК "Ростехнологии" корпорация "ВСМПО-Ависма", российский производитель титана, подписали самый крупный и долгосрочный контракт в истории партнерства Airbus/EADS с российской промышленностью. Соответствующее соглашение было подписано сегодня в Москве между Сергеем Чемезовым, генеральным директором госкорпорации "Ростехнологии", и Томом Эндерсом, президентом и исполнительным директором Airbus, в присутствии премьер-министра РФ Владимира Путина, посла Германии в России Вальтера Юргена Шмида, посла Испании в России Хуана Антонио Марка Пужоля и посла Франции в России Жана де Глиниасты.

Подписанное соглашение предусматривает поставку титана компании Airbus и другим подразде-

лениям EADS вплоть до 2020 года. Контракт включает поставку плоского и круглого проката из титановых сплавов, а также штампованных изделий, которые будут использоваться в производстве всех лайнеров Airbus, в том числе и самолета нового поколения A350 XWB. Рассматривается также возможность обработки титановой продукции на "ВСМПО-Ависма" с целью создания интегрированной цепочки поставок титана, начиная с сырья и заканчивая готовой продукцией.

Данный контракт является логическим подтверждением рамочного соглашения, подписанного сторонами в июле 2008 года на авиасалоне "Фарнборо". Он будет способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества, которое существует между компаниями с начала 90-х годов. Кроме того, подписанный контракт расширит программу партнерства Airbus с российской авиационной промышленностью, которая включает в себя производство компонентов для самолетов Airbus на российских заводах, переоборудование пассажирских лайнеров семейства A320 в грузовые, совместные научно-исследовательские разработки.

"ВСМПО-Ависма" остается основным поставщиком титановой продукции для Airbus/EADS, обеспечивая большую часть потребностей компаний в титане. Преимущества титана заключаются в его исключительно высоких прочностных характеристиках при значительно низком весе, что представляет большую значимость для аэрокосмической промышленности. В самолетостроении титан используется для производства шасси, пилонов, а также структурных элементов фюзеляжа и крыла.

"Компания Airbus нацелена на продолжительный рост. Данное соглашение является важным этапом программы долгосрочного стратегического партнерства с Россией", — отметил Том Эндерс, президент и исполнительный директор Airbus.

Подписанный контракт с Airbus/EADS, по мнению генерального директора госкорпорации "Ростехнологии" Сергея Чемезова, свидетельствует о том, что Россия "способна выходить на мировой рынок с высокотехнологичной продукцией и является одним из ведущих мировых игроков в такой важной отрасли, как аэрокосмическая".

Интегрированная структура ГК "Ростехнологии" корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана. В настоящий момент компания экспортирует около 70 % продукции, тогда как 30 % продукции поставляется на внутренний рынок. Заказчики корпорации "ВСМПО-Ависма" — ведущие мировые авиастроительные компании. Корпорация является полностью интегрированной компанией, штат которой насчитывает более 20 000 сотрудников.

Государственная корпорация "Ростехнологии" призвана содействовать российским организациям различных отраслей промышленности в разработке, производстве и реализации на внутреннем и внешних рынках высокотехнологичной продукции, в проведении прикладных исследований по перспективным направлениям развития науки и техники и во внедрении в производство передовых технологий в целях повышения уровня отечественных разработок, сокра-

щения сроков и стоимости их создания. Госкорпорация "Ростехнологии" является крупнейшим акционером корпорации "ВСМПО-Ависма", контролируя 66 % ее акций. Механизм владения активами уникального производителя титановой продукции позволяет государству осуществлять контроль над обеспечением национальной промышленности и оборонно-промышленного комплекса в частности этим стратегически важным сырьем, а также регулировать экспорт титановой продукции.

Airbus — ведущая авиастроительная компания, выпускающая универсальные семейства современных гражданских самолетов вместимостью от 100 до более чем 500 кресел. Со времени ввода в эксплуатацию своего первого самолета Airbus получила в общей сложности более 9200 заказов и поставила заказчикам свыше 5600 самолетов. Количество заказчиков и эксплуатантов самолетов Airbus превышает 400. Airbus входит в Европейскую аэрокосмическую и оборонную группу EADS.

EADS — глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2008 году выручка EADS составила 43,3 млрд евро, по данным на конец года в концерне работало 118 000 человек. В состав EADS входит компания Airbus, ведущий производитель пассажирских самолетов, ее подразделение Airbus Military, отвечающее за разработку военно-транспортного самолета, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium — европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo. EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, а также акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания Airbus
20.04.09*

АВИАПРОМУ НУЖЕН БЕСТСЕЛЛЕР

Оптимизация модельного ряда — залог поступательного развития ОАК.

На аэродроме ЛИИ им. Громова в подмосковном Жуковском 1 апреля приземлились два опытных самолета Sukhoi Superjet 100. Обе машины продолжат программу сертификационных летных испытаний на базе Летно-испытательного комплекса "ГСС", оснащенного полным комплексом оборудования и соответствующими программными продуктами, необходимыми для обработки полетных данных. Перелет самолетов в Жуковский позволит интенсифицировать программу летных испытаний, начатых в прошлом году.

Как заявил генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, первые пассажиры смогут подняться на борт SSJ100 уже через год — в начале 2010-го. Таким образом, программа создания нового российского регионального самолета развивается вполне успешно. Причем это относится как к техниче-

ской стороне дела, так и к коммерческой. Сейчас имеются 98 твердых заказов на SSJ100 (при этом 35 самолетов заказаны европейскими авиакомпаниями), 32 опциона, 54 "мягких" заказа и 31 "мягкий" опцион. Таким образом, общий портфель заказов на SSJ100 превышает 200 единиц и почти половина из них — твердые заказы.

Результаты маркетинговой работы "ГСС" по продвижению своего регионального лайнера следует признать весьма успешными. Если сравнить их с ситуацией по продажам другой региональной машины — Ту-334, серийное производство которой стартовало в Казанском авиационном производственном объединении 31 марта, то ситуация выглядит далеко не такой радужной. На торжественной церемонии запуска в серию Ту-334 на КАПО присутствовал министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко. Он осмотрел опытный образец самолета и дал

ему высокую оценку. Вместе с тем Виктор Христенко отметил, что будущее самолета зависит от заказов. Поэтому, как отметил министр, "ближайшая задача предприятия и Объединенной авиастроительной корпорации — продвигать новинку на рынке, создать портфель твердых заказов". Однако пока его фактически нет. Несколько машин заказал правительственный авиаотряд. Фирма "Туполев" надеется, что внимание к этой машине проявят военные и силовики. В отличие от SSJ100, 95 % комплектующих Ту-334 изготавливается в России, поэтому он мог бы быть востребован Минобороны, МЧС и пограничниками. В целом, как ожидают "туполевцы", в ближайшие годы могли бы быть востребованы до 150 самолетов этого типа. Однако пока это лишь прогнозы.

Надо сказать, что у Ту-334 — самолета, безусловно, удачного — могла бы быть и другая, более счастливая судьба. Однако российские чиновники от авиапрома долгое время не могли решить, нужно ли начинать серийное производство этого самолета. После образования ОАК машину включили в продуктовый ряд компании, однако все с тем же условием — если на него будут заказы. В целом надо отметить, что руководство ОАК пока не проявило себя в деле продвижения на внутренний и внешний рынки отечественных пассажирских самолетов. Исключением является лишь SSJ100, однако его успешный маркетинг — это в основном заслуга компании "Гражданские самолеты Сухого". Сегодня значительные усилия прилагаются к созданию семейства ближне-среднемагистральных пассажирских самолетов МС-21. Однако до завершения реализации этого проекта еще очень далеко — пока он находится на начальной стадии проектирования, а сертификация МС-21 ожидается не ранее 2016 года. Но к тому времени парк старых отечественных ближне-среднемагистральных

лайнеров — Ту-134 и Ту-154 — уже сильно поредеет. По прогнозам ГосНИИГА, количество годных к эксплуатации Ту-154 к 2015 году уменьшится в два раза, а к 2025-му они фактически исчезнут с воздушных трасс. В случае с Ту-134 это произойдет значительно раньше. В этих условиях очень пригодился бы как раз Ту-334, однако ситуацию с его продвижением на рынок, как уже отмечалось, удачной не назовешь.

На этом фоне активизировались разговоры о том, что в недалеком будущем предвидятся серьезные перестановки среди "иркутских" топ-менеджеров ОАК и их кресла накануне или сразу после проведения салона "МАКС-2009" могут занять другие люди. Следует также отметить низкую активность ОАК в медийном пространстве и отсутствие внятной информационной стратегии в деятельности пресс-службы корпорации, что также отрицательно влияет на имидж первых лиц ОАК, включая Алексея Федорова.

В ходе посещения КАПО им. Горбунова Виктор Христенко заявил, что российский авиапром из-за кризиса пострадал значительно меньше своих конкурентов. Объясняется это очень просто — ОАК пока только разворачивает полноценное серийное производство гражданских самолетов, фактически прервавшееся после распада СССР. Однако, по мнению главы Минпромторга, сейчас главное — не зацикливаться на сегодняшних проблемах, а смотреть в будущее. Одна из главных задач как в автомобильной, так и в авиационной промышленности — "четко определить модельный ряд продукции", заявил Виктор Христенко.

Иван КАРЕВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
08.04.09*

ОАО "ЗАП" СОБРАЛО АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЕЙ

8 апреля на Заводе авиационных подшипников (ОАО "ЗАП", входит в Европейскую подшипниковую корпорацию) в рамках работы самарского Авиационно-космического форума состоялось совещание руководителей предприятий — членов ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД), обсуждавших перспективы совершенствования производства подшипников, используемых для авиационного двигателестроения и агрегатостроения.

Основной темой совещания стало обсуждение новых направлений работы по совершенствованию качества и надежности авиационных двигателей и применяемых при их изготовлении компонентов в соответствии с последними требованиями федерального закона "О техническом регулировании".

Исполнительный директор ОАО "УК "ЕПК", руководитель ОАО "ЗАП" Владимир Макарчук доложил представителям авиадвигательных предприятий о перспективах развития производства и разработки авиационных подшипников на заводах дивизиона специальной продукции ЕПК, головным предприятием которого является ЗАП. Он сообщил о ходе работ по созданию подшипниковых узлов пятого поколения, проводимых специальным конструкторским бюро ОАО "ЗАП".

Члены АССАД, ознакомившись с производственно-технической и конструкторской базами ОАО "ЗАП", высоко оценили проводимую заводом работу по освоению новых типов подшипников и расширению номенклатуры уже изготавливаемых комплектующих. На совещании были одобрены действия ЗАП и ЕПК по модернизации научно-исследовательской и производственной баз завода, без которой невозможно повышение надежности и долговечности авиационных подшипников. Итогом встречи стало решение о подготовке ОАО "Завод авиацион-

ных подшипников" и ФГУП "ЦИАМ им. П. Н. Баранова" совместно с КБ авиационного двигателестроения предложений по разработке новых нормативно-технических документов с целью повышения требований к качеству подшипников для авиационного двигателестроения с учетом введения в действие ФЗ "О техническом регулировании".

"Сегодня мы не только в очередной раз презентовали свой завод ведущим российским и не только российским авиапредприятиям, но и показали, как меняется производственная и научно-исследовательская база ЗАП, — сообщил по итогам встречи руководитель ОАО "Завод авиационных подшипников", исполнительный директор ОАО "УК "ЕПК" Владимир Макаруч. — Наши партнеры увидели, что завод не стоит на месте. Мы на деле показали, что являемся лучшими в части производства спецподшипников".

"На совещании основные моторные производители высказали свои предложения по дальнейшему совершенствованию организации работ между предприятиями и решению научно-технических вопросов, — заявил по окончании встречи президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко. — Обсуждались требования потребителей к качеству подшипников, в частности мы говорили о том, что долговечность подшипников должна равняться долговечности двигателей и летательных аппаратов. Обсуждалось изменение параметров подшипниковых разработок. Было решено продолжить совершенствование конструкций двигателей. С учетом этого ЗАП сможет скорректировать свою работу по модернизации. Мы сделали заключение о том, что научно-техническая и конструкторская база предприятия позволяет учесть повышенные требования, предъявляемые к подшипникам в связи с введением в действие закона "О техническом регулировании". Она позволяет создать общие правила игры для всех предприятий — потребителей подшипников, в том числе усовершенствовать и систему заказа этих комплектующих, может быть, приблизить ее к существующей на Западе системе. У меня остались очень хорошие впечатления от посещения Завода авиационных подшипников. Я был здесь более двух лет назад. То, что увидел сегодня, — значительный шаг к тому, чтобы подшипники, выпускаемые в нашем отечестве, ни в чем не уступали подшипникам производства самых передовых фирм мира. Это, возможно, залог интеграции в мировую экономическую систему

в части производства подшипников, двигателестроения, авиации. Новые технологии и оборудование, которые показали нам, позволяют выйти на новый качественный уровень при работе этих подшипников в составе летательных аппаратов и двигателей, повысить их надежность в части долговечности и безопасности эксплуатации. Эти технологии помогут разработке новых методов диагностики и контроля подшипников в эксплуатации, что обеспечит повышение безопасности полетов и экономической эффективности применения этих деталей. Отрадно, что даже в период мирового финансового кризиса завод продолжает модернизацию, направленную на то, чтобы продукция предприятия всегда была конкурентоспособной на мировом рынке и, конечно, в нашем отечестве".

ОАО "Завод авиационных подшипников" — головное предприятие дивизиона специальной продукции Европейской подшипниковой корпорации. В состав дивизиона входят филиалы ОАО "ЗАП" в Саратове и Волжском (Волгоградская область). ЗАП производит более 5 тыс. типов подшипников: шариковых, роликовых, конических, включая высокоточные, малошумные. Продукция ЗАП применяется при производстве авиационных двигателей и ракетных редукторов, а также в ракетостроении, кораблестроении, станкостроении, автомобилестроении, приборостроении. Диаметр изделий — от 10 до 620 мм, масса — от 20 гр. до 76,8 кг. ЗАП имеет сертификат соответствия системы менеджмента качества стандартам DIN EN ISO 9001:2000.

Международная ассоциация "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) — объединение изготовителей и потребителей высокотехнической авиационной продукции. Ассоциация координирует выполнение требований, предъявляемых к авиадвигателям в течение всего жизненного цикла. АССАД была создана в 1991 году по инициативе 58 предприятий и организаций. В рамках АССАД работают более 90 фирм различного профиля, представляющих Россию, Украину, Беларусь, США, Англию, Францию, Германию, Канаду и Швейцарию.

*источник: компания «ОАО "Завод авиационных подшипников"»
09.04.09*

ГАРАНТИЙНОЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ

"Моторостроитель" и СНТК заручились господдержкой.

Минпромторг РФ одобрил антикризисную программу "Моторостроителя" и СНТК. На следующей неделе Межведомственная комиссия по поддержке стратегических предприятий и организаций ОПК при Минфине рассмотрит вопрос о выделении "Моторостроителю" 2,82 млрд рублей на увеличение уставно-

го капитала и 3,5 млрд рублей госгарантий на получение кредитов. При существующем одобрении Минпромторга средства, скорее всего, будут выделены. Эксперты полагают, что при отсутствии заказов от Минобороны и "Газпрома" предприятия не смогут выбраться из финансового кризиса и потребуют новых вложений от государства.

Во вторник рабочая группа при Минпромторге одобрила увеличение уставного капитала "Моторо-

строителя" на 2,82 млрд рублей, сообщил источник, близкий к "Оборонпрому". Это предполагается сделать за счет выпуска допэмиссии акций предприятия, которые выкупит "Оборонпром" на средства, выделенные Правительством РФ на поддержку всех стратегических предприятий. Источник в Минпромторге РФ подтвердил эту информацию. Напомним, эта сумма была заложена в антикризисную программу "Оборонпрома" по выводу самарских заводов из кризиса. По словам представителя Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), в которую входят "Моторостроитель" и СНТК, за счет этих средств предполагается погасить задолженность, которая не подлежит реструктуризации, — 176 млн рублей долгов СНТК и 1,09 млрд рублей долгов "Моторостроителя". Также на них предполагается провести реконфигурацию производства и модернизацию оборудования", — говорит представитель ОДК.

На том же заседании рабочая группа при Минпромторге одобрила предоставление СНТК и "Моторостроителю" госгарантии в объеме 3,5 млрд рублей на срок до пяти лет. Это позволит предприятию привлечь кредиты в объеме 5 млрд рублей (объем госгарантий покрывает 70 % тела кредита). Отметим, эти средства также были заложены в антикризисную программу "Оборонпрома". По словам представителя ОДК, они пойдут на пополнение оборотных средств и на погашение кредиторской задолженности коммерческим структурам, рефинансирование кредитного портфеля. По данным ОДК, действующий кредитный портфель СНТК равен 1,047 млрд рублей, "Моторостроителя" — 2,851 млрд рублей. Отметим, совокупный объем всех долгов двух предприятий превышает 7 млрд руб. при реальном годовом объеме продаж на уровне 3,5 млрд руб.

Самарские ОАО "Моторостроитель", ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" и ОАО "СКБМ" согласно указу Президента РФ входят в создаваемый двигателестроительный холдинг "Оборонпрома" — Объединенную двигателестроительную корпорацию. "Оборонпрому" принадлежит 63 % голосующих акций "Моторостроителя". По данным общества, в 2008 году выручка — 2,6 млрд руб., чистый убыток — 200 млн руб. 80 % акций СНТК владеет "Оборонпром", остальные акции распределены между частными лицами. По итогам 2008 года выручка СНТК составила 650 млн рублей, чистый убыток — 150 млн рублей (данные ОПК "Оборонпром"). По данным "Ъ", вопрос непосредственного выделения средств на увеличение уставного капитала и госгарантий на следующей неделе рассмотрит Межведомственная комиссия по поддержке стратегических предприятий и организаций ОПК при Минфине РФ. Источник в Минпромторге говорит, что одобрение рабочей группы позволяет с большой вероятностью говорить о том, что деньги предприятиям будут выделены.

Отметим, по сути, рабочая группа одобрила антикризисную программу "Моторостроителя" и СНТК, разработанную менеджментом заводов и "Оборонпрома". В частности, она предполагает сокращение персонала заводов (на 10 % в 2009–2010 годах) и реструктуризацию производства. Речь идет о том, чтобы объединить "Моторостроитель", СНТК и еще один самарский завод — ОАО "СКБМ" — в единое предприятие. Фактически оба завода будут переведены под управление "Моторостроителя". На производ-

ственной площадке "Моторостроителя" планируется создать научно-производственный комплекс по разработке, производству и ремонту двигателей для стратегической авиации и Роскосмоса и гражданской продукции для "Газпрома" (газоперекачивающие агрегаты). На площадке СНТК останется испытательный комплекс.

Между тем в финансовом кризисе самарские двигательные заводы оказались из-за длительного отсутствия заказов. С 1991 года государство не разместило на самарских предприятиях ни одного заказа на серийное производство двигателей для стратегической авиации. Эти годы они делили между собой рынок ремонта и сопровождения выпущенных в советское время двигателей. По данным представителя ОДК, сейчас "Моторостроитель" выполняет заказы от "ЦСКБ-Прогресс" по космической линии. Их объемы не раскрываются. По его словам, сейчас ведутся переговоры с Минобороны РФ на получение заказов. Источник, близкий к "Моторостроителю", говорит, что на 2009 год у завода заключен контракт с "Газпромом" на ремонтно-эксплуатационные работы. В рамках этих договоренностей "Моторостроитель" ожидает получить заказ на ремонт порядка 60 изделий на сумму 1,5 млрд руб. Между тем, по данным "Ъ", у "Моторостроителя" перед "Газпромом" есть долг в размере 250 млн рублей и поэтому делать более серьезные заказы на производство газоперекачивающих агрегатов монополист не спешит.

Министр промышленности, энергетики и технологий Самарской области Владислав Капустин верит, что если господдержка предприятиям будет оказана, то их финансовое положение стабилизируется. При этом, по его словам, он пока не видел проект антикризисной программы заводов и поэтому обсуждать его не может. Между тем ранее господин Капустин заявлял СМИ, что облправительство не одобряет действий руководства предприятий по сокращению сотрудников.

"При таком финансировании говорить об инновационном развитии не приходится — это очевидно для всех, — говорит глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. — Так что вслед за этими вложениями должны последовать новые". Он полагает, что при отсутствии заказов Минобороны и "Газпрома" говорить о развитии предприятий не приходится. Тем более что "Газпрому" при сокращении доходов от поставок газа тратиться на новые агрегаты будет сложно, — говорит он. — СНТК необходимо включиться в программу по гражданскому двигателю пятого поколения для МС-21, это может дать определенный объем оплачиваемых работ. У "Моторостроителя" в принципе товарный ряд довольно большой, если бы еще удалось вернуть "Газпром" в число крупных клиентов — это было бы спасением".

Аналитик ИК "ЦЕРИХ Кэпитал Менеджмент" Роман Ткачук добавляет, что при проведении допэмиссии остальные акционеры "Моторостроителя" (ГК "Каскол" Сергея Недорослева. — "Ъ") в кризисных условиях, скорее всего, откажутся выкупать акции и соответственно уменьшат пакет в ОАО.

Ольга ВАРЛАМОВА

источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
16.04.09

СОВМЕСТНЫЙ ВЫХОД НА "ГИПЕРЗВУК"

Российско-французское сотрудничество в выполнении летных экспериментов по программе LEA.

Освоение летательными аппаратами гиперзвуковых скоростей сегодня становится важнейшим этапом в развитии авиации. Значение "гиперзвука" очевидно: боевой гиперзвуковой самолет или крылатая ракета приобретает огромные тактические преимущества перед существующими боевыми системами, становясь практически неуязвимой для средств ПВО. Гиперзвуковой пассажирский лайнер открывает перед человечеством новые коммуникационные возможности, "сближая континенты", а использование гиперзвукового самолета в качестве элемента многоуровневой космической системы делает космос значительно доступнее. Сейчас в мире растет интерес к освоению активных гиперзвуковых полетов в атмосфере. Однако работы по освоению гиперзвуковых скоростей, начатые в СССР и США еще в 60-е, так и не пришли к достойному завершению. Причина не только финансовая, но и чрезвычайная сложность и многофакторность задач, стоящих перед создателями гиперзвуковых летательных аппаратов (ГЛА), необходимость преодоления множества научно-технических барьеров.

Сегодня, исходя из сложившихся экономических и технических реалий, решение проблемы видится в поэтапном приближении к "гиперзвуку", что в свою очередь предполагает создание летающих лабораторий, позволяющих в реальных условиях свободного полета (при числах Маха 6 и выше), не воспроизводимых или в недостаточном объеме воспроизводимых в аэродинамических трубах или в процессе компьютерного моделирования, отрабатывать технические решения и технологии, позволяющие в дальнейшем приступить к созданию гиперзвуковых ЛА, пригодных к практическому применению.

Такие лаборатории создаются как в нашей стране, так и за рубежом. В США для программы Нурег-Х был разработан комплекс на базе первой ступени крылатой авиационной ракеты "Пегас", обеспечивший вывод экспериментального аппарата X-43A на гиперзвуковые режимы полета. В СССР в 1991–1998 гг. по программе "Холод" были проведены летные эксперименты на летающей лаборатории (ЗУР С-200) с испытанием гиперзвукового прямоточного двигателя в конструкторском бюро "Радуга", расположенном в подмосковной Дубне. В 80–90-е годы там создавали гиперзвуковой экспериментальный летательный аппарат с прямоточным воздушно-реактивным двигателем — уникальное изделие, и сегодня не имеющее зарубежных аналогов. Оно было впервые публично продемонстрировано на выставке "МАКС-1997" на базе авиационной ракеты X-22, созданной в 1965 г., разработана гиперзвуковая летающая лаборатория (ГЛЛ) "Радуга Д2". Она предназначена для выполнения летных экспериментов, а также для под-

тверждения имитационных программ. Гиперзвуковая летающая лаборатория "Радуга Д2" представляет собой модернизированную крылатую ракету X-22, способную совершать полет со скоростью, превышающей $M = 6$, с массой полезной нагрузки (экспериментальным оборудованием) до 800 кг. Все указанные выше преимущества "Радуги Д2" не остались незамеченными специалистами, участвующими в европейской научной программе по экспериментальному гиперзвуковому ЛА LEA. Его разработку возглавляют французское отделение концерна MBDA и Тулузский исследовательский центр французского Национального управления по авиации и исследованию космического пространства ONERA.

По материалам зарубежной печати (журнал Aviation Week, 13.10. 2008) стало известно, что руководство проекта LEA, учитывая большой опыт российских предприятий, в частности ГосМКБ "Радуга", в практической разработке и проведении испытаний гиперзвуковых ЛА, заключило с "Рособоронэкспортом" контракт на проведение летных испытаний LEA. В подготовке и выполнении программы LEA принимают участие также Летно-испытательный центр (ЛИЦ) им. М. М. Громова, МАИ и ЦИАМ при общей координации со стороны "Рособоронэкспорта".

Предусмотренный контрактом график программы предполагает проведение четырех летных испытаний с 2012 по 2014 год. В настоящее время идут работы на этапе, в результате которых должна быть получена детальная конструкция ГЛА для первой серии испытаний в аэродинамических трубах и на стендах с целью проверки тягово-аэродинамических характеристик. Испытания должны начаться в 2010 году.

Последняя конфигурация LEA, представленная концерном MBDA и Управлением ONERA, значительно отличается от ранее опубликованных. Изменения коснулись воздухозаборника и хвостовой части планера с оперением. Длина фюзеляжа стала меньше: в первоначальном ЛА она была 5 м, а в данном проекте — 4,2 м. Конструкции головной части корпуса и воздухозаборника ЛА LEA отрабатывались на модели в масштабе 1 : 3 в 2004–2005 гг. В настоящее время проводятся ее испытания в аэродинамической трубе Управления ONERA. Натурные испытания LEA с реактивным двигателем на скорости 6 М предполагается провести весной 2010 г., а на скорости 7,5 М — осенью 2011 г. Хотя заключение о положительном решении научных и технических проблем даст только успех летного эксперимента, большая часть предварительных результатов может быть опробована на доступном наземном стендовом оборудовании и с помощью классического численного моделирования (термический анализ, механика).

Для этого разработчиками изготовлен испытательный стенд METHYLE. Он должен сыграть важную роль в поддержке летных испытаний LEA и анализе их результатов.

Господин Ф. Фалемпен, ответственный за перспективные исследования на силовых установках от

концерна MBDA, подчеркивает, что программа испытаний связана в первую очередь с подтверждением правильности методологии проектирования и демонстрацией основных технологий камеры сгорания для гиперзвуковых двигателей, а не с разработкой действительного скоростного транспортного средства.

Испытательный стенд METHYLE создан на основе похожей установки меньших размеров для программы JAPHAR (Joint Air-breathing Propulsion for Hypersonic Application Research – совместная воздушно-реактивная силовая установка для проведения научно-исследовательских работ по гиперзвуковым системам), над которой совместно работали Франция и Германия с 1997 по 2001 год. Новый стенд должен обеспечить возможность имитационного моделирования

полета крупномасштабных макетов и опытных образцов ЛА с использованием различных типов топлива на скоростях до 7,5 М при температурах до 2100 °С.

Летные испытания, проводимые российскими специалистами с помощью российской техники, позволят разработчикам определиться с методологией проектирования и окончательным выбором направления дальнейшей разработки европейского перспективного гиперзвукового ЛА LEA.

Георгий КАРВОВСКИЙ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
15.04.09*

СУПЕРСТЕНД ДЛЯ СУПЕРМОТОРА

В Рыбинске продолжают испытания "сердца" для нового регионального самолета.

Спор между самолетчиками и двигателями о том, что для полета важнее – крылья или мотор, вечен и неразрешим. Это, конечно, шутка, ведь обе составляющие летательного аппарата – и силовая установка, и планер – должны соответствовать уровню, позволяющему добиться успеха на рынке. Если суперсовременный лайнер, построенный с применением композитных материалов, со "стеклянной" кабиной, с электродистанционной системой управления и так далее будет оснащен двигателем, представляющим собой перелицовку уже хорошо известного проекта, не соответствующим современным требованиям по топливной эффективности, ремонтпригодности, экологичности, то такой продукт явно ожидает крах на рынке. Поэтому при разработке проекта регионального лайнера Sukhoi Superjet 100, ориентированного как на внутрироссийский, так и на международный рынок, был выбран принципиально новый двигатель SaM146, создающийся в равноправном сотрудничестве российским НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma.

"Мы надеемся, что сертификационные испытания успешно завершатся в четвертом квартале этого года, двигатель будет создан, что позволит сертифицировать самолет Sukhoi Superjet 100 и начать его поставки в коммерческую эксплуатацию", – говорит генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. Те результаты, которые SaM146 уже показал в ходе испытаний, не дают существенных поводов сомневаться в словах генерального директора.

Двигатель SaM146 имеет современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продуктов для достижения заданной надежности и экономических показателей. Неоднократно декларировавшимися отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим

и перспективным экологическим требованиям ICAO. В ходе испытаний практически все эти параметры уже подтверждены. Так, суммарная наработка двигателей составляет 3050 часов, в том числе в полете – 920 часов. При этом наработка опытного двигателя № 4 в обеспечение ресурса уже превышает 1010 циклов. В ходе испытаний было выявлено, что параметры экономичности двигателя SaM146 на крейсерской скорости полета даже лучше расчетных. На сегодня успешно пройдены такие этапы сертификационных испытаний, как проверка работы двигателя в условиях обледенения, испытания на исследование флаттера при боковом ветре, влияние взлетной полосы, работоспособность реверсивного устройства, специальные испытания узлов двигателя на обрыв лопатки, заброс птицы. Все они дали положительные результаты.

Для обеспечения сертификационных испытаний нужно изготовить 8 опытных двигателей, которые в общей сложности выдержат 26 сборок. Дефектовать и заменять детали в двигателях необходимо после сложных испытаний, например на заброс льда или обрыв лопатки, а также в ряде других случаев. Для проведения испытаний самолета понадобится еще 9 моторов.

Надо отметить, что большая часть специальных испытаний, таких, например, как заброс льда и птицы, проводится на открытом испытательном стенде НПО "Сатурн", расположенном в окрестностях города Рыбинска. Это уникальная не только для России, но и для всей Евразии конструкция – стенд подобного уровня есть лишь в США, еще один только строится в Канаде. На его создание были потрачены десятки миллионов евро, однако эти затраты окупятся с лихвой при испытаниях новых газотурбинных двигателей. Вообще надо отметить, что масштабные инвестиции в производство, в собственное развитие – это отличительная черта НПО "Сатурн". Причем руководство предприятия намеревается проводить активную инвестиционную политику и дальше, невзирая на кризис. Генеральный директор предприятия Юрий Ласточкин убежден, что инновационная стратегия была выбрана правильно и, даже если вернуть вчерашний день, "мы бы заняли в несколько раз больше,

потому что сейчас возможности по привлечению кредитов у российских компаний практически сведены к нулю". А деньги "Сатурну", как, впрочем, и большинству других предприятий отечественного авиапрома и ОПК, очень нужны. Только на завершение сертификации SaM146 необходимо, по словам Юрия Ласточкина, около 4 млрд рублей. "Здесь все расписано до последнего двигателя, до последней сборки, до последней тонны керосина. Ведь для того чтобы получить сертификат типа, одного керосина надо 7 тысяч тонн — это целый эшелон", — уточнил гендиректор "Сатурна". Программа проверена и одобрена Минпромом, НИИ экономики авиапромышленности, прошла экспертизу. И со временем, хоть и не очень быстро, вопрос о выделении этих денег из бюджета будет решен. Кроме того, по словам Юрия Ласточкина, примерно такая же сумма на завершение своих работ по созданию SaM146 нужна и компании Snesta. Сравнительно недавно НПО "Сатурн" было национализировано и вошло в ОПК "Оборонпром", под эгидой которого, как известно, создана двигателестроительная корпорация. Новый статус "Сатурна" открывает перед ним более широкие возможности по получению поддержки со стороны государства. Как заявил Юрий Ласточкин, сегодня "Сатурну" для стабилизации экономического положения требуются госгарантии в размере 10 млрд рублей: 1,5 млрд — на субсидирование процентных ставок, 8 млрд — на увеличение уставного капитала (часть этих денег как раз и предназначается для завершения реализации программы SaM146). Кроме того, "Сатурн" уже получил 18 млрд рублей на рефинансирование так называемых коротких денег. Решение всех вопросов, возникающих в процессе выделения бюджетных средств предприятиям реального сектора экономики, идет в традиционной для российской действительности неспешной манере. Однако в данном случае неплохо было бы проявить и большую оперативность, поскольку SSJ100 уже дышат в затылок конкуренты из Японии и Китая со своими проектами региональных лайнеров Mitsubishi Jet и ARJ21. И если конкуренции со стороны японцев России пока можно не опасаться — разработка Mitsubishi Jet с двигателями Pratt & Whitney началась на пять лет позже аналогичного проекта АХК "Сухой", да и технологически это будет совершенно другой продукт, то ARJ21 отстает от российского "Суперджета" всего на год. К тому же в создание пер-

вого китайского пассажирского лайнера собственной разработки вложена вся интеллектуальная и промышленная мощь китайского "дракона", помноженная на огромный административный ресурс. Для серийного производства ARJ21 в районе Шанхая построен современный завод с собственной взлетной полосой, а для обеспечения успешного старта программы в КНР принято решение о закупке для внутренних нужд китайских авиакомпаний сразу более 300 самолетов ARJ21. По мнению Юрия Ласточкина, "понятно, что при закупке такого количества самолетов получится технологически доведенный "до звона" самолет". В условиях кризиса столь солидная государственная поддержка способна вывести Китай на одно из лидирующих мест в числе мировых производителей региональных пассажирских самолетов.

Рынок у SSJ100, безусловно, есть, но о его количестве сегодня трудно говорить. До кризиса ежегодный рост в сегменте региональных лайнеров составлял не менее 20 процентов. Каким он будет в ближайшие годы, предсказать пока сложно. Однако выход SSJ100 на рынок, а это произойдет в начале 2010 года, совпадает с дефицитом провозных возможностей российских авиакомпаний. Из парков перевозчиков уходят Ту-154, практически уже ушли Ту-134. "Поэтому при завершении сертификации в ранее заявленные сроки выход нового самолета на рынок мы оцениваем достаточно оптимистично", — говорит гендиректор "Сатурна". Определенные надежды на предприятии связывают и с самостоятельной жизнью своего главного гражданского продукта. "Я думаю, что SaM146 найдется применение и на других воздушных судах", — считает Юрий Ласточкин. После завершения сертификации нового двигателя переговоры об этом с французскими партнерами "Сатурна" будут активизированы. На вопрос, увеличился ли после посещения "Сатурна" Владимиром Путиным госзаказ, ответ был краток: "К сожалению, нет, госзаказ пока не увеличился — военные постоянно вносят коррективы в свои планы". Тем не менее в Жуковский новые гражданские SSJ100 прилетели в сопровождении новых Су-35, также оснащенных двигателями НПО "Сатурн".

Илья КЕДРОВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
15.04.09

"АВИАКОРУ" ОАКНУЛОСЬ

Самарский авиазавод войдет в корпорацию.

Этим летом "Авиакор" планирует войти в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Основной владелец предприятия холдинг "Русские машины" может обменять контрольный пакет завода на акции допэмиссии ОАК, выпуск которой запланирован на июнь-июль 2009 года. Эксперты говорят, что вхождение в ОАК могло бы существенно улучшить положение "Авиакора", поскольку у собственника

завода средств на его развитие нет. О том, что летом самарский "Авиакор" войдет в ОАК, заявил министр промышленности, энергетики и технологий Владимир Капустин в рамках международного авиакосмического форума, который проходит на этой неделе в Самаре. По его словам, переговоры близки к завершению. Официальный представитель ОАК Максим Сысоев и сотрудники пресс-службы "Русских машин" (основной владелец "Авиакора") подтвердили факт ведения переговоров. "Они идут с февраля этого года, и мы рассчитываем, что к лету завершатся", — отмети-

ли в пресс-службе "Русских машин". Официально стороны не раскрывают, на каких условиях "Авиакор" войдет в ОАК. "В течение месяца мы определимся с параметрами запланированной на июнь-июль доэмиссии ОАК, тогда и станут понятны схемы вхождения "Авиакора", — говорит источник "Ъ" в ОАК. Отметим, что размещение доэмиссии запланировано на 2009–2010 годы. По словам Максима Сысоева, по ее итогам в ОАК войдут РСК "МиГ" и ОАО "Казанское авиационное производственное объединение" (КАПО). Также за счет размещения дополнительных бумаг корпорации ОАК планирует привлечь средства государства, госбанков и увеличить свои пакеты в капитале дочерних компаний при самом оптимистичном раскладе до 100 %. То есть ОАК предложит частным акционерам своих "дочек" обменять свои пакеты на акции ОАК. По словам собеседника "Ъ" в ОАК, предполагается, что акционерам "Авиакора" после проведения независимой оценки завода также будет предложено обменять его контрольный пакет на акции ОАК. "Никто покупать "Авиакор" за "живые" деньги не будет", — отметил источник.

В ОАК Росимуществу принадлежит 90,13 % акций (данные ИА "СПАРК-Интерфакс"). В нее входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

Основу производственной программы "Авиакора" составляют ремонт и достройка самолетов Ту-154М (в заделе с советских времен осталось четыре

планера) и сборка самолетов Ан-140. Структуры "Русских машин" контролируют не менее 80 % акций "Авиакора". Объем выручки завода в 2008 году составил 1,07 млрд рублей.

Эксперты склоняются к тому, что "Русским машинам" и ОАК удастся договориться. По их мнению, это может улучшить финансовое положение "Авиакора". "Однако все упирается в конкретные условия интеграции, — говорит руководитель аналитической службы "АвиаПорта" Олег Пантелеев. — ОАК в нынешней ситуации не заинтересована в том, чтобы платить за завод "живые" деньги. С другой стороны, для "Русских машин" акции ОАК не слишком привлекательны сегодня, так как их нельзя ни продать, ни воспользоваться ими для того, чтобы повлиять на политику корпорации". Он отмечает, что у "Русских машин" сейчас нет средств на развитие "Авиакора" в том объеме, в котором это необходимо. По мнению ведущего эксперта УК "Финам Менеджмент" Дмитрия Баранова, при интеграции в ОАК "Авиакор" получит дополнительную загрузку своих мощностей.

В прошлом году предприятие смогло построить только один самолет — Ту-154 для Минобороны РФ. Сдача второго самолета для авиакомпания "Якутия", строительство которого также было запланировано на прошлый год, была перенесена на 2009 год. В этом году "Авиакор" намерен построить восемь самолетов. По договору завод должен построить три Ту-154М для Минобороны и ФСБ и шесть Ан-140, из них два — для авиакомпании "Якутия", два — для Минобороны, два — для ФГУП "Госкорпорация по ОрВД".

Ольга ВАРЛАМОВА

источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
10.04.09

ПОДАРОК ДЛЯ "РОСТЕХНОЛОГИЙ"

Госкорпорация получит почти 3 млрд рублей из бюджета.

Правительство собирается безвозмездно помочь одной из госструктур расплатиться с кредиторами. В бюджет на этот год уже заложены 2,97 млрд руб., которые получит госкорпорация "Ростехнологии" для оплаты кредитов, взятых в 2006 году на покупку "ВСМПО-Ависмы". Эксперты говорят, что на фоне общей ситуации с корпоративными долгами было бы справедливее реструктуризовать обязательства "Ростехнологий", а не фактически дарить корпорации такую сумму.

"ВСМПО-Ависма" — крупнейший мировой производитель титановой продукции, на долю экспорта приходится около 80 % всех поставок. Клиентами корпорации являются крупнейшие авиационные компании мира, включая Boeing и Airbus.

"Ростехнологии" получили 66 % акций "ВСМПО-Ависмы" в 2007 году после вхождения ее в состав ФГУП "Рособоронэкспорт", которое выкупило этот

пакет годом ранее у менеджмента титановой корпорации и инвесторов. По данным участников рынка, на эти цели было потрачено порядка 1 млрд долл. заемных средств (официальная сумма и названия банков-кредиторов никогда не раскрывались). Вчера стало известно, что государство собирается помочь "Ростехнологиям" расплатиться с кредиторами. Как следует из проекта бюджета на 2009 год, принятого Госдумой в первом чтении, правительство намерено предоставить госкорпорации 2,97 млрд руб. для урегулирования обязательств по займам, взятым на покупку акций "ВСМПО-Ависмы".

Стоит напомнить, что "Ростехнологии" еще более года назад просили правительство частично (неофициально называлась сумма в 500 млн долл.) компенсировать им расходы на покупку "ВСМПО-Ависмы", однако власти только сейчас согласились оказать помощь, причем в гораздо меньших масштабах. В "Ростехнологиях" и "ВСМПО-Ависме" от комментариев отказались. Павел Шелехов из ИФД "КапиталЪ" не видит ничего странного в том, что из бюджета

выделяются средства фактически на национализацию компании. Аналитик говорит, что по факту это произошло еще три года назад, а сейчас государство просто перераспределяет деньги внутри своих структур. "Ростехнологии" вообще набрали очень широкий портфель активов, не всегда блестящих, так что неудивительно, что государство хочет их поддержать, тем более что у ВСМПО сейчас проблемы с заказчиками", — говорит он.

Со своей стороны, аналитик "Брокеркредитсервиса" Олег Петропавловский не понимает, почему государство решило выдать субсидию, а не провести допэмиссию акций и таким образом снабдить компа-

нию напрямую деньгами. Кроме того, для рынка было бы справедливее и понятнее, если бы государство помогло "Ростехнологиям" реструктуризовать сделку, а не фактически дарить 3 млрд руб.: деньги достаются холдингу бесплатно, тогда как частные компании получают их под немаленькие проценты, поясняет он.

*Александра ТРУШИНА,
Екатерина ГОДЛЕВСКАЯ*

*источник: газета RBC Daily
09.04.09*

ЕВГЕНИЙ РОМАНОВ: СПРОС НА ТИТАНОВУЮ ПРОДУКЦИЮ БУДЕТ РАСТИ

Для руководителей крупных промышленных корпораций назрела необходимость формирования концепции развития предприятий на ближайшее время и среднесрочную перспективу.

О прогнозах развития самолетостроения, основного потребителя титана, состоянии рынка цветных металлов в кризисное время, а также об итогах работы и основных проектах ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" рассказал в интервью ИТАР-ТАСС гендиректор компании Евгений Романов.

"Мировой финансовый кризис, конечно, скажется на авиастроении, но это произойдет позже и проявится не в сокращении объемов производства, а в уменьшении динамики его роста. Но даже при общем снижении объемов самолетостроения в ближайшие годы спрос на продукцию "ВСМПО-Ависмы" будет продолжать расти, так как в конструкции самолета XXI века быстро растет доля титановых сплавов. Если в Boeing 737 они составляли 0,5 %, то в Dreamliner B787 — в 20 раз больше", — считает гендиректор "ВСМПО-Ависмы".

Корпорация поставляет для авиапроизводителей не чистый титан, а сплавы. В них присутствуют и алюминий, и ванадий, и молибден. Поэтому цены на эти металлы, конечно, влияют на производственные издержки корпорации "ВСМПО-Ависма". "В этом смысле общемировая тенденция снижения цен на цветмет для нас оказалась достаточно благоприятной", — отметил Евгений Романов.

Обострившаяся конкуренция с китайскими производителями титана на самом деле не представляет угрозы для "ВСМПО-Ависмы", считает глава титановой корпорации: "Во-первых, наша конкуренция строится на том, что мы ведем более глубокую переработку изделий, где требуется высокое качество продукции, потому что за этим стоит безопасность полетов. К нашему счастью, к несчастью для китайцев, сложился имидж китайских товаров как не очень качественных. Они сейчас стараются на рынке продвигать и показывать, что они гарантируют качество. В этом смысле у нас есть определенный временной интервал, и мы его используем для того, чтобы внедриться в еще более

глубокую переработку". Подводя итоги работы корпорации, Евгений Романов отметил, что компания закончила 2008 год с прибылью: "Ее объем несколько снизился по сравнению с предыдущим годом, но находится в пределах плановых показателей, которые предусматривало бюджетирование". По его сведениям, в 2008 году "ВСМПО-Ависма" привлекла меньше кредитов, чем предполагалось изначально, а в нынешнем году компания продолжит снижение кредитной массы. "В частности, кредит на \$ 160 млн, синдицированный Barclays, может быть взят в Сбербанке или в ВЭБе лишь как инвестиционный, на условиях кредитной возобновляемой линии с максимальным использованием \$ 150 млн. Речь идет о семилетнем кредите, который будет состоять из трех валют (рубли, доллары, евро). То есть если мы покупаем оборудование, которое продается за евро в европейской зоне, нам эквивалент предоставляется в евро, если мы покупаем в России или в рублевой зоне, мы платим в рублях, покупаем в долларах — заимствования происходят в долларах", — пояснил Евгений Романов.

Говоря о новых задачах по освоению перспективных заказов ведущих в мире самолетостроителей, Евгений Романов отметил, что это требует от корпорации пересмотра коридора верхней границы стратегии развития с 2012 на 2020 год, так как контракт с "Эйрбас" вслед за подобным соглашением с "Боинг" также может быть продлен до 2020 года. По его словам, для выполнения нового объема обязательств инвестиционная программа предусматривала до 2012 года увеличение объема производства титановой губки на 20 % (до 44 тысяч тонн в год), титанового проката — на 46 % (до 46 тысяч тонн в год). Выручка компании к тому времени должна достичь \$ 1,7–2 млрд. Инвестиции в эту программу были запланированы на уровне \$ 1 млрд.

Евгений Романов рассказал также о проекте по созданию СП "Урал Боинг Мануфактуринг", который "ВСМПО-Ависма" продвигает вместе с "Боингом". "После поставки всего оборудования предприятие должно выйти на проектную мощность в 10–20 самолетоккомплектов для Dreamliner в год. Это не скорая история, так как основная миссия и основное назначе-

ние нашего СП — производство деталей для самолета, выход которого задерживается уже на 27 месяцев. Но в "Боинге" уверены, что в этом году "Самолет мечты" взлетит. После чего можно будет выдать окончательную техническую документацию и начать заказывать детали для черновой механической обработки титановых штамповок, окончательная обработка которых будет производиться уже на предприятиях "Боинга", сообщил гендиректор титановой компании.

Кроме того, в стратегии развития корпорации предусматривался ряд сырьевых проектов, которые имеют длинные сроки реализации и окупаемости. "В этом году мы должны разработать стратегию с перспективой развития до 2030 года, сделать и утвердить на совете директоров", — отметил Евгений Романов. Он упомянул также о новом проекте, который, воз-

можно, будет реализован совместно с НИИ нейрохирургии им Н. Н. Бурденко. Идея заключается в изготовлении титановых имплантов нового типа на черепные коробки. "Существующие технологии позволяют нам в заводских условиях, имея цифровую модель конкретного импланта, изготовить его точно под конкретного человека, который ожидает плановой операции. Если мы реально все начнем делать, то это будет очень красиво и полезно. Здесь для нас не будет большой прибыли и значимых объемов реализации. Но с точки зрения социальности бизнеса, прогрессивного продвижения — это очень важный проект", — заявил гендиректор ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма".

источник: сайт «УралПолит.Ru»
08.04.09

ВСЕМ МИРОМ

У России появится новый партнер в производстве истребителя пятого поколения.

У России может появиться новый партнер в проекте истребителя пятого поколения, первый полет которого намечен на 2009 год. 7 апреля заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Фомин сообщил, что переговоры об обмене технологиями и создании площадки для сборки и лицензионного производства самолетов ведутся с бразильской компанией Embraer — крупнейшей авиастроительной корпорацией латиноамериканского региона. Нередко ее ставят в один ряд с мировыми лидерами отрасли — Lockheed Martin и Boeing. Ранее договоренность о совместной работе над истребителем была достигнута с Индией, хотя российско-индийский самолет должен подняться в воздух значительно позже, чем национальный.

О новом российском истребителе, который получил условное обозначение ПАК ФА ("Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации"), в последнее время много говорят и пишут, но этот проект все же остается в значительной степени засекреченным. В Интернете можно найти множество иллюстраций, на которых изображен перспективный облик самолета, однако фактически невозможно сказать, какие из них ближе к истине. Некоторые изображения, выдаваемые за ПАК ФА, сильно напоминают американский F-22 Raptor, и, судя по всему, внешне у американского истребителя и его российского конкурента на самом деле может быть много общего.

Работы над перспективным истребителем пятого поколения, призванным стать противовесом американскому F-22 и заменить МиГ-29 и Су-27, велись в СССР еще в 1980-е годы. Изначально, как утверждают в печати, к ним были привлечены конструкторские бюро Микояна, Яковлева и Сухого. В КБ Микояна был разработан так называемый проект МиГ 1.44 ("изделие 1.44", или Flatpack по классификации НАТО) с использованием технологий "стелс". Первый полет

истребителя состоялся в 2000 году в подмосковном городе Жуковский. Но это событие, к удивлению многих, осталось практически незамеченным.

Еще раньше в КБ Сухого был разработан экспериментальный многоцелевой истребитель Су-47 (С-37) "Беркут" (Firkir по классификации НАТО), построенный в единственном экземпляре и впервые поднявшийся в воздух в 1997 году. При создании этого самолета были применены композиционные материалы, а также технологии крыла обратной стреловидности, благодаря которому, как утверждают эксперты, улучшается малозаметность и управляемость на малых полетных скоростях. Первым в мире самолетом, при проектировании которого была применена аналогичная технология, был немецкий бомбардировщик Junkers Ju-287, созданный в самом конце Второй мировой войны. Развития этот проект по вполне понятным причинам так и не получил.

В 2002 году в качестве головного предприятия перспективного российского истребителя ПАК ФА (или Т-50) также было выбрано КБ Сухого, а в 2004 году, согласно официальной информации компании, "Сухой" представил ВВС России эскизный проект самолета. Правда, как говорят, технологии крыла обратной стреловидности при его создании уже не применялись, а самолет внешне напоминал не "Беркут", построенный в единственном экземпляре, а американский Raptor. Тем не менее некоторые технологии Су-47 и МиГ 1.44 при его проектировании все же использовались.

О характеристиках таинственного самолета отечественной разработки известно мало. На ПАК ФА, как утверждают, установлены новые мощные двигатели с отклоняемым вектором тяги в горизонтальной и вертикальной плоскостях. В 2005 году НПО "Сатурн" передало на испытания первые пять опытных образцов, разработанных совместно с Уфимским моторостроительным комплексом.

Изначально они получили условное обозначение "изделие 117А", а позже — АЛ-41Ф-1 (предыдущая модификация разрабатывалась еще для МиГ 1.42 —

прототипа МиГ 1.44). По словам гендиректора НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, участвовавшие в испытательных полетах истребители с новыми двигателями "показали качественно новые результаты и достигли уникальных характеристик".

Истребитель, по данным печати, сможет нести вооружение как на внешних узлах подвески, так и на внутренних. В конце февраля 2009 года это косвенно подтвердил начальник кафедры Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Жуковского полковник Сергей Хрипунов, сообщивший, что на российских истребителях пятого поколения ПАК ФА использование физической силы для подвески вооружения в некоторых случаях будет невозможным, поскольку точки подвески расположены в грузовой отсеке. Для этого, по его словам, понадобятся не механизированные, а роботизированные средства.

О вооружении ПАК ФА также достоверно известно немного. Но, как утверждают, он должен получить ракеты нового поколения класса "воздух — воздух", которые, по некоторым данным, будут квадратными в сечении для уменьшения размеров внутренних отсеков, а также ракеты "воздух — земля", противокорабельные ракеты и корректируемые авиабомбы.

Для поражения воздушных целей на новом российском истребителе могут применяться новые ракеты сверхбольшой дальности КС-172, разрабатываемые ОКБ "Новатор". Их предполагаемая дальность составляет до 400 километров. В числе другого вооружения могут использоваться управляемые ракеты "воздух — воздух" средней дальности Р-77 (аналог американской AIM-120 AMRAAM), а также малой дальности типа Р-73. Разработчиком этого вооружения является российское ГосМКБ "Вымпел".

ПАК ФА также должен получить бортовую РЛС с фазированной решеткой, разработанную НИИ приборостроения имени Тихомирова. По оценкам экспертов, она ни в чем не уступает радару AN/APG-77, установленному на американском истребителе F-22. Кроме этого, на российском самолете могут быть установлены оптико-электронные информационные датчики французской компании Thales. Благодаря им можно будет выполнять целый ряд боевых задач, не включая РЛС. Система управления будет полностью компьютеризированной.

Отличительной особенностью самолета, характерной для истребителей пятого поколения, должна стать малозаметность. Для этого, в частности, могут использоваться поглощающие радиоволны материалы, а также уменьшенные размеры вертикального оперения. Впрочем, подробных сведений по поводу технологий "стелс", которые использованы при создании самолета, также нет. Но, по некоторым данным, они существенно повысят стоимость истребителя. Как утверждают в печати, цена одной машины может составить до 70–80 миллионов долларов. Это существенно больше стоимости нынешних российских боевых самолетов, однако практически вдвое меньше, чем цена американского F-22.

Согласно последним заявлениям командующего ВВС России генерал-полковника Александра Зелина, первый полет надежды военной авиации России может состояться уже летом 2009 года, хотя ранее военные намеревались поднять самолет в небо в 2007 году. Тем не менее у многих и эта перспектива вызывает сомнения. Опытные образцы истребителя пятого

поколения пока еще только строятся на "Комсомольском-на-Амуре" производственном авиационном объединении имени Гагарина" (КНААПО), которое входит в концерн "Сухой". На какой стадии находится работа — сказать сложно.

С этим заводом, к слову, связан недавний скандал, вылившийся с местного на федеральный уровень. По словам представителя профкома КНААПО Павла Арсланова, в начале марта 2009 года на предприятие поступило уведомление о сокращении части коллектива, а с прошлого года на заводе развивается конфликт, вызванный недовольством рабочих уровнем оплаты. На КНААПО производят самолеты Су-30МК2, Су-30МК, Су-27СМК и опытные образцы многофункционального истребителя поколения "4++" Су-35, но самой важной задачей завода сегодня считается именно создание первых образцов ПАК ФА.

Сложно предположить, скажется ли конфликт на реализации проекта, но некоторые СМИ уже успели сделать выводы, что из-за внутренних разногласий на предприятии она может забуксовать. Впрочем, судя по всему, если это и случится, то по совсем другим причинам.

В создании принципиально новых образцов боевой авиационной техники Москва уже не первый год подыскивает себе союзников. Несколько лет назад, как говорят, соответствующие переговоры велись с Китаем, однако до практической реализации этих планов дело так и не дошло. Впрочем, Пекин уже и сам ведет работу над подобным истребителем, за основу которого взят один из образцов национального производства. Многие эксперты задаются вопросом, у кого на этот раз китайцы позаимствуют технологии, сомневаясь, что конструкция истребителя будет представлять собой нечто принципиально новое.

Окончательно договориться о сотрудничестве в производстве нового боевого самолета России пока удалось лишь с Индией. Дели, как показывает опыт, является старым и надежным партнером Москвы в сфере военно-технического сотрудничества. К тому же, в отличие от китайцев, у России пока не было повода обвинять индийцев в откровенном воровстве технологий.

Переговоры с Индией о совместном создании самолета велись с 2007 года. В ближайшее время военные ведомства двух стран намерены согласовать требования к проекту. Однако уже известно, что российские ВВС планируют принять на вооружение одноместный вариант самолета, а ВВС Индии рассчитывают на двухместный истребитель, поскольку, согласно военной доктрине страны, он должен выполнять более широкий спектр задач. Ожидается, что первый такой самолет будет передан заказчиком в 2017 году, тогда как сугубо российский истребитель планируют принять на вооружение несколько раньше — в 2012–2015 годах.

Главным партнером "Сухого" в реализации этого проекта станет Hindustan Aeronautics Limited (HAL) — крупнейшая авиастроительная компания Индии, работающая в интересах министерства обороны страны. HAL и раньше тесно сотрудничала с другими оборонными предприятиями, включая "МиГ" и "Сухой". Компания располагает 19 производствами и 9 исследовательскими центрами в разных регионах Индии. В 2008/2009 финансовом году, который завершился 31

марта, HAL удалось реализовать свою продукцию на 2,05 миллиарда долларов.

В чем конкретно будет заключаться подобное сотрудничество с бразильской компанией Embraer, если соответствующая договоренность будет достигнута, пока не совсем ясно. Вероятно, речь идет о лицензионной сборке российского самолета или же о создании на его базе новой модификации. Пока же известно, что в апреле 2008 года Россия и Бразилия уже подписали соглашение о совместной разработке истребителя пятого поколения и космических ракет для вывода на орбиту тяжелых спутников. Но тогда более подробной информации по этому поводу не было. В своей области Embraer является известным и авторитетным производителем, хотя и строит весьма специфические образцы самолетов военного назначения, а также обычные пассажирские самолеты. В частности, компания получила известность благодаря учебно-боевым самолетам Tucano и Super Tucano. Более старая модификация EMB 312 Tucano производится с начала 1980-х годов и поставлялась многим зарубежным заказчикам, преимущественно — латиноамериканским и африканским. Но этот самолет также выбрали в качестве учебно-тренировочного ВВС Франции.

Новая модификация машины EMB 314 Super Tucano была представлена в 2003 году и также начала завоевывать популярность. Интересно, что о намерении взять в лизинг эти машины недавно заявило руководство ВМС США. Американские военные рассчитывают, что Super Tucano можно будет использовать для поддержки спецподразделений, выполняющих боевые задачи в нерегулярных конфликтах.

Парадоксально, но факт: США, обладающие фактически самой мощной авиационной промышленностью в мире, сочли скромную бразильскую машину более подходящей для столь специфических задач, нежели собственные современные образцы. Военные отмечают, что Super Tucano могут приземляться и взлетать на неподготовленной местности, а перезаправка машин не занимает много времени.

Для бразильской авиастроительной компании производство нового истребителя российской разработки может стать не только источником дохода, но и вопросом престижа. Хотя достижения Embraer уже и так получили признание — по оценкам экспертов, сегодня бразильская компания занимает третье место в мире среди производителей коммерческих самолетов, уступая лишь Airbus и Boeing.

России это сотрудничество теоретически также может быть на руку, хотя мотивы, побудившие отечественных производителей к переговорам с бразильской стороной, пока не совсем ясны. Не исключено, что Москва намерена форсировать перевооружение собственной армии за счет использования зарубежных производственных мощностей. Но, быть может, попытка задействовать бразильцев в проекте также связана с экспортными планами и желанием снизить стоимость проекта.

Андрей ФЕДОРОВ

*источник: LENTA.RU
08.04.09*

"РОСАВИА" ЛАБИРУЕТ МЕЖДУ BOEING И AIRBUS

Компания подбирает поставщика новых самолетов.

В среду совет директоров авиакомпании "Росавиа", создающейся "Ростехнологиями" и правительством Москвы, соберется второй раз с момента регистрации, чтобы обсудить кандидатуры поставщиков самолетов. Контракт на поставку 60 региональных судов для "Росавиа" уже обещан отечественным авиастроителям, а поставщик иномарок может определиться в ближайшее время. Потребности "Росавиа" ее глава Виталий Ванцев вчера оценил в 115 новых самолетов общей стоимостью \$ 5 млрд.

Как рассказал "Ъ" источник на авиационном рынке, сегодня глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов проведет переговоры с прилетевшим вчера в Москву главой Boeing Commercial Aircraft Скоттом Карсоном, в ходе которых будет обсуждаться возможность закупки самолетов для "Росавиа". По словам источника, Boeing увязывает контракт с "Росавиа" с сохранением объема закупок авиастроителями титана у корпорации "ВСМПО-Ависма" (входит в "Ростехнологии"). "Аналогичный контракт "ВСМПО-Ависма" с Airbus должен был подписываться 8 апреля в Москве в присутствии высокопоставленных чиновников, однако

"Ростехнологии" неожиданно отменили церемонию", — отмечает собеседник "Ъ".

В "Ростехнологиях" "Ъ" подтвердили факт встречи с господином Карсоном. "Данный визит — это продолжение программы долгосрочного сотрудничества между компанией Boeing и российской авиакосмической отраслью", — заявил "Ъ" директор по связям с общественностью "Боинг Раша" Дмитрий Хрол. В московском представительстве Airbus от официальных комментариев отказались. Однако источник, близкий к EADS и Airbus, подтвердил "Ъ", что Airbus по-прежнему ведет переговоры с "Росавиа" по поставкам самолетов.

Вчера глава "Росавиа" Виталий Ванцев заявил, что иностранный поставщик пока не определен. "Пока мы не знаем, это будет Boeing или Airbus. Решение будет принимать совет директоров после проведения аукциона. На конкурс будет выставляться 115 бортов. Это будут новые самолеты", — цитирует его Интерфакс. По словам господина Ванцева, компания потратит на эти цели \$ 5 млрд. Однако в материалах к запланированному на среду совету директоров ОАО "Авиакомпания" (имеются в распоряжении "Ъ"), на базе которого "Ростехнологии" намерены создавать "Росавиа", фигурирует другая цифра — 223 судна в течение 2010–2015

годов. Начальник департамента имущества правительства Москвы и член совета директоров "Росавиа" Владимир Силкин сказал "Ъ", что делегация Boeing посетила городское правительство, где для нее провели презентацию проекта "Росавиа". Кроме того, московские чиновники провели с Boeing переговоры о возможности создания техцентра для обслуживания самолетов. "Мы будем проводить тендер на закупку иностранных самолетов и, конечно, хотим, чтобы Boeing в нем принял участие", — добавил господин Силкин. По его словам, у акционеров "Росавиа" "есть понимание", что у авиакомпаний будет только один основной поставщик средне- и дальнемагистральных самолетов — или Boeing, или Airbus. "Экономически нецелесообразно разбивать флот на две части, это удорожает обслуживание", — говорит чиновник.

Обновление авиапарка "Росавиа" должно начаться уже в 2010 году с приобретения 13 новых машин — пяти региональных реактивных самолетов вместимостью 70–100 кресел, четырех региональных турбовинтовых (50–70 кресел) и четырех узкофюзеляжных (125 кресел) машин. При этом основной упор при закупках "Росавиа" намерена сделать на сегмент узкофюзеляжных машин вместимостью 150 кресел (более трети обновленного парка), главными конкурентами в котором являются Boeing 737/500, -600, -700 и A320. Отечественного аналога в этом сегменте пока нет: Ту-204 больше по размеру (180–210 кресел), а МС-21 (150, 180 и 210 кресел) пока находится в стадии разработки (его сертификация запланирована только на 2015 год). Гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак отмечает, что у "Росавиа" еще есть время, чтобы лавировать между Boeing и Airbus и добиться скидок. "В кризис производители готовы далеко пойти в переговорах с заказчиком", — говорит он. К примеру, Boeing с начала 2009

года получил всего 28 заказов на новые самолеты против 288 в прошлом году.

Зато в сегменте региональных машин, в котором "Росавиа" намерена обновить более 70 единиц, российские авиастроители могут оказаться вне конкуренции. По словам главного редактора авиакосмического журнала Russia/CIS Observer Максима Пядушкина, в линейке продуктов Boeing и Airbus вообще нет региональных самолетов. "Росавиа" придется либо обращаться к таким производителям, как Bombardier или Embraer, либо, что более логично для государственной авиакомпании, закупать продукцию отечественных авиастроителей", — уверен эксперт. Речь идет об Ан-148, который с этого года пойдет в серию, и SSJ100 (в этом году первые две машины должны быть поставлены "Аэрофлоту"). В начале марта в ходе заседания совместной рабочей группы "Ростехнологий" и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) была обнародована информация, что в 2009–2015 годах "Росавиа" планирует приобрести 30 Ан-148 и SSJ100, а также 15 Ту-204 и 16 широкофюзеляжных самолетов. "Эти цифры зафиксированы в проекте протокола совещания, который "Ростехнологии" завизировали, видимо, после переговоров с Boeing", — рассказал "Ъ" один из членов рабочей группы. По его словам, объем закупок "Росавиа" машин будет зафиксирован в договоре с ОАК, заключение которого запланировано на август. В ОАК "Ъ" вчера подтвердили переговоры с "Ростехнологиями" о поставках авиатехники.

Елена КИСЕЛЕВА,
Петр МИРОНЕНКО

источник: газета «Коммерсантъ»
07.04.09

УААЗУ — 70 ЛЕТ

2009 год — юбилейный для Улан-Удэнского авиационного завода. В активе УААЗ 70 лет устойчивого развития, значительный путь от ремонтного предприятия до признанного на международном рынке производителя качественной и надежной авиационной техники.

УААЗ всегда находился на передовых рубежах авиастроения, оперативно реагировал на потребности времени, быстро, без потери качества перестраивался на производство новой продукции. Предприятие стало одним из первых строителей реактивного истребителя МиГ-15, успешно осваивало гражданское авиастроение (выпуск пассажирского самолета Ан-24), серийное производство истребителей и штурмовиков (МиГ-27 и Су-25), противолодочный вертолет соосной схемы Ка-25. Но широкую известность предприятию принес вертолет поперечной схемы — Ми-8/Ми-171 и его модификации. Эти "вертушки", как любовно называют их потребители продукции УААЗ, используются повсеместно и надежно работают в самых тяжелых условиях

эксплуатации. Благодаря милевским вертолетам стало возможно освоение регионов "большой нефти" в Сибири и на Крайнем Севере. Вертолеты Ми-8/Ми-171 исправно несут службу в вооруженных силах, на таможне, участвуют в борьбе с незаконным оборотом наркотиков, служат в противопожарных ведомствах.

Сегодня вертолеты семейства "Ми" являются самым эффективным средством спасения людей и логистического обеспечения спасательных операций. Это в очередной раз подтвердило землетрясение в провинции Сичуань (Китай). Вертолеты Ми-171 авиастроителей Бурятии практически круглосуточно работали в зоне катастрофы и составили основу вертолетного парка, задействованного при ликвидации последствий землетрясения. Этой прекрасной машине обязаны жизнью и многие военные. И ее потенциал до сих пор не исчерпан. Совместно с разработчиком — МВЗ им. М. Л. Миля — УААЗ проводит идеологию глубокой модернизации, целью которой должен стать новый вертолет Ми-8М. Винтокрылые ангелы-спасители рождаются и учатся летать на земле. Летательный аппарат аккумулирует в себе всю палитру многоликой деятельности предприятия — от работы конструктора, сборщика,

регулирующего до приема изделия работниками технического контроля. К созданию вертолетной техники применяются самолетные требования качества, выработанные на УУАЗ за годы производства военных и гражданских самолетов.

Улан-Удэнский авиационный завод постоянно сотрудничает с ведущими институтами России, занимающимися разработками технологий и материалов для аэрокосмической и авиационной промышленности. Предприятие традиционно считается пионером в использовании новых образцов бортового радиоэлектронного оборудования. Новая авионика позволяет придать машине новые свойства, облегчить пилотирование, обеспечить выполнение полетов и посадок с использованием международных систем инструментального контроля.

В трудные для предприятий ВПК годы УУАЗ сумел сделать прорыв на экспортные рынки, первым из которых стал Китай. За годы работы винтокрылые машины производства Улан-Удэнского завода в различных вариантах исполнения завоевывали своими деловыми качествами сердца все новых покупателей в странах Центральной и Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Северной и Центральной Африки, Латинской Америки, Восточной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, СНГ.

Сегодня ОАО "УУАЗ" не только является ведущим промышленным предприятием Республики Бурятия, но и заслуженно занимает высокие позиции среди крупнейших предприятий Сибирского региона. С 2005 года предприятие входит в российский вертолетостроительный холдинг полного цикла, включающий все составляющие производства и обслуживания вертолетной техники. Основываясь на современных методах менеджмента и традициях отечественного самолето-

строения, Улан-Удэнский авиационный завод способствует дальнейшему эффективному развитию российской авиации, решению задач по усилению позиций страны на мировом рынке. В ближайшие годы по программе, утвержденной управляющей компанией ОАО "Вертолеты России", планируется дальнейшее наращивание объемов производства Улан-Удэнского авиационного завода, расширение географии его поставок.

ОАО Улан-Удэнский авиационный завод (УУАЗ) — одно из ведущих предприятий авиационной промышленности и ОПК России, входит в состав вертолетостроительного холдинга ОАО "Вертолеты России". УУАЗ производит одновременно вертолеты (многофункциональные, в пассажирском и VIP-исполнении Ми-171, грузопассажирские Ми-171А, военно-транспортные Ми-171Ш с ракетным управляемым, ракетным неуправляемым и стрелково-пушечным вооружением) и самолеты (учебно-боевые Су-25УБМ, штурмовики Су-39). УУАЗ осуществляет гарантийное и послегарантийное обслуживание, поставку запчастей и ремонт.

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

*источник: сайт «Информ Полис»
06.04.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ОСНАСТИЛИ "ГИДРОАГРЕГАТОМ"

Корпорация получила госпакет павловского предприятия.

Производитель гидравлических систем для авиационной техники — павловский завод "Гидроагрегат" — вошел в государственную корпорацию "Ростехнологии". "Гидроагрегат" объявил о том, что корпорация окончательно получила ранее принадлежавшие напрямую государству 25,5 % уставного капитала предприятия. Лоббистские возможности "Ростехнологий", по мнению экспертов, увеличивают шансы "Гидроагрегата" на получение государственной поддержки в условиях экономического кризиса.

Как говорится во вчерашнем сообщении ОАО "Гидроагрегат", о получении госкорпорацией "Ростехнологии" 25,5 % уставного капитала предприятия стало известно 1 апреля 2009 года. Ранее акции "Гидроагрегата" принадлежали Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом. Сделка была оформлена 29 декабря 2008 года через соответствующую запись в лицевом счете общества. До заключения сделки "Ростехнологии" цен-

ными бумагами павловского предприятия не владели.

ОАО "Гидроагрегат" зарегистрировано в 2002 году в Павлове Нижегородской области на базе созданного в 1940 году предприятия. Специализируется на выпуске гидромеханических и электрогидравлических систем управления летательными аппаратами, а также воздушных винтов. По данным на 23 мая 2008 года, 43 % уставного капитала принадлежало ОАО "Объединенный авиаприборостроительный консорциум" (входит в корпорацию "Аэрокосмическое оборудование", близкую к главе комитета экономического развития Санкт-Петербурга Сергея Бодрунова). Выручка по итогам третьего квартала 2008 года — 1,08 млрд руб., чистая прибыль — 91,23 млн руб.

Изменения в уставный капитал "Гидроагрегата" были внесены на основании указа Президента РФ от 10 июля 2008 года о формировании имущественного фонда "Ростехнологий". Документ предусматривал передачу государственных пакетов акций 420 российских предприятий, общая минимальная стоимость которых составляет \$ 18–20 млрд. По оценкам самих "Ростехнологий", около 80 % перечня предприятий

приходится на оборонно-промышленные заводы, которые в дальнейшем могут быть объединены в более чем 30 холдингов. Предполагалось, что госкорпорация может проводить реструктуризацию организаций гражданских отраслей промышленности, а также продавать акции холдинговых структур и отдельных предприятий.

В начале этого года 73 отечественных предприятия, включая "Гидроагрегат" и еще несколько нижегородских заводов "Ростехнологий", были признаны ключевыми поставщиками авиастроения. "Ростехнологии" и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), подписав соответствующее соглашение, обещают площадкам гражданские авиационные заказы на общую сумму около 30 млрд руб. до 2012 года. Стороны намерены снизить стоимость значительной части покупаемых комплектующих и существенно увеличить выпуск воздушных судов (ОАК ведет переговоры с создаваемой "Ростехнологиями" авиакомпанией "Росавиа" о передаче в лизинг около 50 самолетов Ту-204 и Ан-148). Окончательно параметры поддержки каждого из 73 отраслевых предприятий "Ростехнологии" и ОАК рассчитывают разра-

ботать к середине 2009 года. Намерения создать холдинговые структуры на базе входящих в "Ростехнологии" предприятий, по словам директора Центра анализа стратегий и технологий Руслана Пухова, до сих пор сохраняются: "Актуальность задачи по консолидации производственных площадок по отраслевому признаку в условиях экономического кризиса как раз увеличивается, поскольку позволяет экономить на издержках за счет масштаба". "Вхождение в более крупную структуру — будь то сама корпорация "Ростехнологии" или отраслевой холдинг — уж точно не навредит ни одному заводу, в том числе и павловскому "Гидроагрегату". Лоббистские возможности "Ростехнологий" увеличивают шансы предприятий на получение в долгосрочной перспективе государственных средств для решения текущих проблем", — заключает аналитик ИК "Тройка Диалог" Геннадий Суханов.

Мария КУЗНЕЦОВА

источник:

газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
03.04.09

ВАСО БУДЕТ НАРАЩИВАТЬ ВЫПУСК САМОЛЕТОВ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) будет в ближайшие годы наращивать выпуск новых самолетов.

"Главной темой для ВАСО станет производство самолетов региональной авиации — Ан-148 и его модификаций", — заявил недавно президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров. По планам ОАК, в текущем году на ВАСО будут изготовлены четыре Ан-148 для авиакомпании ГТК "Россия". В 2010 году намечено выпустить уже восемь таких машин — две для ГТК "Россия" и шесть для авиакомпании "Полет". С 2011 года предприятие выйдет на темп производства один Ан-148 в месяц, а с 2012 года — 20 машин в год.

Вместе с тем ВАСО с 2011 года начнет производство легкого военно-транспортного самолета Ил-112. Кроме того, как заявил Алексей Федоров, на ВАСО будет поддерживаться производство дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов Ил-96 разных модификаций. "Сегодня самолеты этой марки используются не только авиакомпаниями, но и для государственных нужд, в том числе перевозок высших должностных лиц. По этой причине необходимый уровень производства Ил-96 на ВАСО будет поддерживаться", — заверил глава ОАК. Совместными планами корпорации и предприятия предусматривается в текущем году поставить три грузовых самолета Ил-96-400Т авиакомпании "Полет" (два из них были сделаны еще в прошлом году, один будет собран в этом). Еще одна машина специального назначения на базе Ил-96-300 будет передана авиаотряду Управления делами Президента РФ. Планиру-

ется, что в 2010–11 годах еще три грузовых Ил-96-400Т будут поставлены авиакомпании "Полет", два самолета типа Ил-96-300 ВАСО изготовит для авиаотряда Управления делами Президента РФ.

Выполнение этих производственных планов потребует наращивания на ВАСО производственных мощностей, проведения технического перевооружения предприятия, а также решения кадровой проблемы. "Наша первоочередная задача в этом направлении — привести структуру кадрового состава в соответствие с временем и решаемыми предприятием задачами, отметил Алексей Федоров. — В первую очередь необходимо увеличить количество основных производственных рабочих до 2–2,5 тыс. человек". Одновременно на ВАСО будет снижаться численность вспомогательного персонала, которому будет предложено пройти переобучение и остаться трудиться на предприятии.

ВАСО является зависимым обществом ОАО "ОАК". Через входящие в ОАК компании — ОАО "ОАК — Транспортные самолеты" и ОАО "Ил" — корпорации принадлежит 57,07 % акций ВАСО. Еще 0,22 % акций, согласно указу Президента РФ, должны быть внесены в уставный капитал ОАО "ОАК" в качестве взноса Российской Федерации в ходе проведения дополнительной эмиссии акций корпорации.

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

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сер-

висное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 110,28 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 91,34% акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гага-

рина", ОАО "ОАК – Транспортные самолеты"; ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

источник: компания «ОАК»
07.04.09

УКРАИНА ХОЧЕТ В ОАК

Состав авиастроительной корпорации может быть расширен.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) может расширяться за счет вхождения в ее состав предприятий авиапрома Украины. Об этом сегодня заявил председатель правления ОАК Алексей Федоров. "ОАК ведет переговоры с Украиной, и можно надеяться, что в ближайшее время будет принято политическое решение о вхождении в состав Объединенной авиастроительной корпорации предприятий украинского авиапрома", – сказал он.

По словам Федорова, речь идет о возможном вхождении в ОАК Авиационного научно-технического комплекса им. О. К. Антонова, Киевского авиазавода "Авиант" и Харьковского государственного авиационного производственного предприятия.

Отметим, что вчера Алексей Федоров также анонсировал скорое расширение авиастроительной корпорации за счет новых российских предприятий. По словам главы ОАК, уже принято решение о вхождении в корпорацию Экспериментального машиностроительного завода им. В. М. Мясищева, а также Летно-исследовательского института им. М. М. Громова. Ожидается, что в перспективе к ОАК также присоединится Ташкентское авиационное производ-

ственное объединение им. В. П. Чкалова (соответственное межправительственное соглашение с Узбекистаном уже подписано). Кроме того, по словам Федорова, аналогичные переговоры ведутся собственниками самарского ОАО "Авиакор – авиационный завод". "В ближайшее время формирование структуры ОАК будет завершено. В корпорацию не войдут Саратовский авиационный завод, который прекращает свое существование, и Смоленский авиационный завод, который передан в другую структуру – корпорацию "Тактическое ракетное вооружение", – отметил Федоров. По его словам, ОАК надо провести еще серьезные преобразования, чтобы адаптироваться к современной экономике и начать успешно функционировать. "Год назад была обсуждена стратегия развития ОАК, принята продуктовая стратегия, и мы сегодня хорошо представляем, какие самолеты и в каких нишах будем делать", – цитирует слова Федорова Интерфакс.

В настоящее время в ОАК входят 6 конструкторских бюро, а также 10 авиационных заводов.

Оксана ГАВШИНА

источник: газета «Газета»
22.04.09



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **89**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

КАПО НА ВЗЛЕТЕ

Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова (КАПО) войдет в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) этим летом, сообщил журналистам министр промышленности и торговли России Виктор Христенко в ходе вчерашнего посещения предприятия.

Он также заявил, что государство приняло и уже реализует меры господдержки в отношении КАПО, предусмотренные планом его финансового оздоровления, который был разработан ОАК. В частности, 27 марта Федеральная служба по финансовым рынкам РФ зарегистрировала в пользу государства дополнительный выпуск акций КАПО на 4,128 млрд рублей. Таким образом, уставный капитал компании, 100 % акций которой после ее акционирования с весны прошлого года принадлежит Росимуществу, будет увеличен на 7,6 % — до 58,2 млрд рублей. Виктор Христенко также подтвердил, что 4,1 млрд рублей уже перечислены со счета министерства на счет КАПО в качестве увеличения за счет допэмиссии объема финансирования деятельности этого объединения.

Основной сферой деятельности КАПО является производство и ремонт самолетов гражданского и военного назначения. В объединении ведется серийный выпуск самолетов Ту-214, а также ремонт Ил-62М, Ту-160 и Ту-22МЗ. По планам ОАК на этом предприятии помимо выпуска стратегических бомбардировщиков и гражданских Ту-214 должно быть создано специализированное производство крыльев для всех новых самолетов, готовящихся к производству на предприятиях авиастроительной корпорации. Кроме того, в "портфеле" КАПО есть ближнемагистральный самолет Ту-334, предназначенный для перевозки 102 пассажиров на расстояние до 3,15 тыс. км. Этот самолет, работа над созданием которого началась более 15 лет назад, соответствует всем запланированным характеристикам, успешно прошел испытания и сертификацию. Однако серийное производство Ту-334, как заявил Виктор Христенко журналистам, будет зависеть от наличия "твердых" заказов на эту машину. "Будущее машины зависит от заказов. Мы всегда говорили о

том, что наличие "твердых" заказов на 334-ю машину, контрактов — это основной ключ в решении вопросов, в том числе об организации кредитной поддержки для подготовки производства этой машины. Если у машины будут "твердые" заказы, нет тех помех, которые позволили бы ее будущее рассматривать в печальных тонах", — подчеркнул он, находясь вчера в Казани. По словам министра, возможность госзакупок гражданских самолетов производства КАПО тоже существует. В частности, сегодня предприятие выполняет заказ на несколько Ту-214 специального исполнения для Управления делами Президента РФ. Однако, отметил Христенко, в данном случае вопрос "измеряется лишь несколькими штуками, даже не десятками самолетов". Так что формировать пакет заказов на Ту-334, по мнению министра, должны сами ОАК и КАПО.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК "Финанс менеджмент": "Интерес ОАК к КАПО заключается в том, что это стабильно работающее предприятие, обладающее необходимым опытом, кадрами и технологиями и способное выполнять сложные заказы. КАПО осуществляет выпуск и ремонт самолетов семейства "Ту", которые используются как в гражданской, так и в военной сфере. Вхождение КАПО в ОАК никак не отразится на производственной деятельности компании, потому что это всего лишь юридическая процедура, а договорные обязательства надо выполнять. Что касается самой перспективной гражданской разработки казанских авиастроителей — Ту-334, то будущее у этого самолета есть. Главное, что позволяет надеяться на его успешное будущее, — это то, что он уже готов и может производиться серийно, в отличие от SSJ. Также его большим плюсом является то, что на него могут устанавливаться двигатели Rolls-Royce, а это повышает его экспортный потенциал. Государство могло бы помочь с его продвижением на зарубежные рынки, раз пока мало внутренних заказов".

*Источник: журнал «Эксперт»
01.04.09*

ГРАЖДАНСКИМ САМОЛЕТАМ ИЩУТ РУКОВОДИТЕЛЯ

Новый глава ОАК-ГС станет промежуточной фигурой.

Освободившееся в конце марта кресло гендиректора "ОАК — гражданские самолеты" (ОАК-ГС) занял

исполнительный директор компании Владимир Смолко. Источники в отрасли называют назначение "промежуточным", поскольку глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров пока не может выбрать между двумя основными кан-

дидатами на этот пост — главой корпорации "Иркут" Олегом Демченко и гендиректором "Ильющин Финанс Ко" (ИФК) Александром Рубцовым. Эксперты отмечают, что от этого выбора будет зависеть, какие проекты самолетов получат основной объем госфинансирования.

Вчера и. о. гендиректора компании "ОАК — гражданские самолеты" был назначен исполнительный директор компании Владимир Смолко, сообщил "Ъ" источник в авиапроме. В ОАК подтвердили эту информацию. "Он (Владимир Смолко. — "Ъ") будет исполнять обязанности гендиректора до выбора нового руководителя компании", — сообщили "Ъ" в пресс-службе корпорации, не уточнив, когда может быть принято окончательное кадровое решение. Пост главы гражданской бизнес-единицы ОАК освободился в конце марта, когда ее прежний руководитель и вице-президент ОАК Валерий Безверхний решил покинуть все свои посты в корпорации.

Источник в ОАК говорит, что глава корпорации Алексей Федоров пока до конца не определился с кандидатом на пост гендиректора ОАК-ГС. Подразделение ОАК, ответственное за гражданскую авиацию, в результате раздела полномочий внутри корпорации лишилось обоих самых перспективных гражданских проектов — Sukhoi Superjet (SSJ) и MC-21. SSJ монополично занимается ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", 100%-ная дочерняя компания АХК "Сухой" во главе с Михаилом Погосьяном (он же возглавляет бизнес-единицу "ОАК — боевые самолеты", а также совмещает посты гендиректора АХК "Сухой" и РСК "МиГ"). Проект среднемагистрального самолета MC-21 закреплен за корпорацией "Иркут" и входящим в нее ОКБ имени Яковлева. Гендиректор "Иркута" Олег Демченко занимает в ОАК должность вице-президента по проекту MC-21.

Именно отсутствие в сфере ответственности ОАК-ГС этих двух проектов, претендующих на львиную долю госинвестиций в развитие авиапрома, источники в отрасли называли главной причиной добровольной отставки Валерия Безверхнего. В то же время Владимира Смолко называют одним из основных разра-

ботчиков проекта программы по радикальному сокращению производства в Воронежском авиастроительном объединении (ВАСО), о котором говорил еще господин Безверхний, вызвав резкое недовольство руководства ОАК. По словам источников "Ъ" в отрасли и экспертов, реальные кандидаты на пост главы гражданской бизнес-единицы ОАК — Олег Демченко и гендиректор лизинговой компании "ИФК" Александр Рубцов. В последние годы ИФК была основным заказчиком самолетов ВАСО и другого гражданского завода ОАК — "Авиастар". По данным собеседников "Ъ", господин Рубцову уже предлагали этот пост, но он отказался, не пожелав покинуть ИФК. По словам источника "Ъ" в ИФК, сохранение контроля над компанией остается одним из главных условий, на которых господин Рубцов готов возглавить ОАК-ГС. Смысл возможного назначения Олега Демченко, по словам собеседника "Ъ", состоит в том, чтобы "уравновесить влияние в ОАК Михаила Погосьяна".

Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак считает, что гражданские проекты логично отдать Александру Рубцову, который в последнее время ими активно занимался. "Все недавние успехи нашего авиастроения, пусть пока и очень скромные, так или иначе были связаны с личностью господина Рубцова", — отмечает эксперт. По мнению главы аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелева, в этом случае можно с уверенностью говорить, что в России не будет свернуто серийное производство самолетов Ил-96, Ту-204 и Ан-148. "Назначение на этот пост Олега Демченко, скорее всего, приведет к тому, что основные государственные ресурсы будут направлены на реализацию проекта MC-21 и на завод в Иркутске", — полагает эксперт. По его словам, учитывая сходную размерность самолетов, MC-21 и последнюю модификацию Ту-204СМ можно считать конкурентами, поэтому вряд ли государство решит развивать оба проекта одновременно.

Алексей ЕКИМОВСКИЙ

*источник: газета «Коммерсантъ»
23.04.09*

ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ЗАВЕРШАЕТ КОНСОЛИДАЦИЮ ОТРАСЛИ И ОПРЕДЕЛЯЕТ НОВУЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПЛАТФОРМУ

В рамках рабочей поездки министра промышленности и торговли РФ Виктора Христенко сегодня в Ростове-на-Дону на ОАО "Роствертол" состоялось совещание по мерам поддержки вертолетостроения.

В работе совещания приняли участие генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус, генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, генеральный директор ОАО "Роствертол" Борис Слюсарь.

ОАО "Роствертол" входит в состав интегрированной группы "Вертолеты России" (дочерняя компания

ОПК "Оборонпром") и является ведущим производителем вертолетов в рамках гособоронзаказа.

Консолидация вертолетостроительной отрасли России вошла в финальную стадию. Управляющая компания ОАО "Вертолеты России" активно развивает научно-производственную базу. В подмосковных Панках формируется научно-технический комплекс: достраивается корпус вертолетно-инженерного центра, который будет состоять из двух интегрированных конструкторских бюро, летно-испытательного центра, опытного производства и экспериментально-исследовательского центра.

Разработан проект реформирования производственной платформы. Определена идеология основ-

ных центров специализации и компетенции производственных единиц — серийных заводов. В новой конфигурации российского вертолетостроения заводам отводится важная роль формирования конкурентоспособного облика промышленности под текущее и перспективное производство. Тему развития модельного ряда продолжает презентация перспективного скоростного вертолета, концепция его разработки и вывода на рынок. Это будет прорывной продукт, основанный на базовых технологиях перспективного периода 2015–2020 годов.

Подтверждена главная стратегическая задача развития ОАО "Вертолеты России", определены целевые индикаторы по годам: к 2015 году российское вертолетостроение должно занять 15 % глобального рынка. Однако финансово-экономическая ситуация в мире изменилась, а следовательно, требуется оптимизация подходов к формированию бюджетных программ в кризисный период. Сегодня особенность российского вертолетостроения заключается в том, чтобы использовать средства не для компенсации убытков, а для ускорения реформирования отрасли и повышения конкурентоспособности продукции. С этой целью разработаны программы и документы, определяющие развитие вертолетостроения в среднесрочной перспективе.

"Предполагаем, что после утверждения в Министерстве промышленности и торговли РФ эти документы станут базовыми для формирования индикаторов бюджетных программ в области вертолетостроения, — заявил генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов. — Правительство, министерства и ведомства увидят, какой именно подход мы выбрали для строительства отрасли. Кроме того, мы обозначим наше видение поддержки, которая

сейчас требуется от государства. Критическим периодом для нас могут стать 2009–2010 годы, когда федеральные целевые программы, старт которых намечен на 2011 год, а также Государственная программа вооружения на 2011–2020 годы еще не начнут работать. В этом промежутке отрасли могут понадобиться антикризисные меры в виде господдержки".

Предыдущее совещание с участием министра промышленности и торговли РФ Виктора Христенко и руководства ОАО "Вертолеты России" прошло 31 марта 2009 г. на другом ключевом предприятии вертолетостроительной отрасли — ОАО "Казанский вертолетный завод".

ОАО "Роствертол" входит в состав российского вертолетостроительного холдинга ОАО "Вертолеты России". Является основным поставщиком вертолетов в рамках государственного оборонного заказа.

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

*источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
24.04.09*

НОВЫЙ САМОЛЕТ ПРЕЗИДЕНТА

Он выберет между Ту-334, Ан-148 и SuperJet.

Как стало известно РБК daily, авиаотряд Управления делами президента 1 мая приступит к выбору регионального самолета для перевозок первых лиц государства. В тендере на поставку шести лайнеров будут участвовать проекты самолетов Ту-334, Ан-148 и SuperJet.

В 2007 году Управление делами президента уже сделало свой выбор в пользу Ту-334, однако затем это решение было пересмотрено из-за проблем с запуском этого самолета в серийное производство. В случае с Ан-148 и SuperJet выбор осложняется большой долей импортных комплектующих в этих лайнерах.

Еще в 2007 году авиаотряд Управления делами администрации президента принял решение о покупке шести самолетов: четырех Ту-334-100 с VIP-салонами и двух подобных самолетов для ФСО, в компоновке со спецузлами и правительственной связью. Дело в том, что на сегодняшний день для перевозки как первого лица государства, так и руководящих сотрудников используются самолеты Ту-134 и Ил-96-300. Как

отмечает источник РБК daily в авиационных кругах, перевозка на Ил-96-300 осуществляется до ближайшего к месту проведения мероприятия крупного аэродрома, далее делегация пересаживается на вертолеты Ми-8. Ранее использовавшиеся Ил-62 и Ту-154 морально устарели.

Однако в 2008 году решение о покупке Ту-334 было пересмотрено. На этот самолет до сих пор нет ни одного заказа, несмотря на то что для данного лайнера была определена собственная ниша. "Ту-334 мы позиционируем как самолет для российских государственных заказчиков. Этот лайнер имеет самый большой диаметр фюзеляжа, в нем можно создать удобный для работы и отдыха салон", — говорил ранее РБК daily президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. Но заказов так и не последовало, а производителю надо оплатить затраты по развертыванию в Казани серийного производства. По словам источника РБК daily в ОАК, на эти цели требуется 8 млрд руб. Даже если финансирование будет найдено, то первый серийный Ту-334 будет выпущен в 2012 году, если ОАК приобретет у киевского "Авианта" оснастку, которая использовалась для

постройки первого лайнера. Если этого не произойдет, первый лайнер будет выпущен в 2013 году.

По данным представителя ОАК Константина Лантратова, к 1 мая корпорация совместно с Минпромом должна подать в администрацию президента материалы как по Ту-334, так и по двум другим проектам — Ан-148 и SuperJet. "На каком региональном самолете будут летать первые лица государства, определит заказчик", — говорит он РБК daily. Однако оба проекта имеют существенный недостаток — присутствие комплектующих иностранного производства. В SuperJet их до 80 %. У контрольного управления администрации президента уже были претензии к данному лайнеру. "Использование в самолете практически всех комплектующих изделий зарубежного производства противоречит основным целям и задачам обеспечения развития отечественной авиационной промышленности", — отмечалось в отчете контрольного управления администрации президента за 2005 год. В то же время в "Гражданских самолетах Сухого" (ГСС, занимается проектом SuperJet) это проблемой не считают. "Мы готовы участвовать в любом тендере, так как уверены в качестве и надежности продукта. Разработчиком самолета являются ГСС, а значит, самолет ровно в той же мере является российским продуктом, в какой Boeing — американским, а Airbus — европейским", — отмечает директор по связям с общественностью ГСС Ольга Каюкова.

Второй претендент — российско-украинский Ан-148 — тоже вызвал сомнения из-за того, что его разра-

ботчиком является Авиационный научно-технический комплекс им. Антонова (Украина), однако он передал проектно-конструкторскую документацию на серийный выпуск Ан-148 Воронежскому авиазаводу. Сейчас на Воронежском авиазаводе (ВАСО) начинается серийный выпуск данного лайнера. В 2009 году должно быть построено четыре лайнера, в 2010-м — девять, а с 2012 года их будет производиться по 36 штук. На сегодняшний день заказчиками лайнера являются ГТК "Россия", которая купит шесть Ан-148-100В, авиакомпания "Полет" (десять штук), "Московия" (десять штук), Cubana de Aviacion и "Аэросвит". В настоящее время долевое участие российских предприятий в стоимости Ан-148 составляет 69 %. "С учетом полного освоения на ВАСО с 2010 года агрегатов планера, на ММП "Салют" — двигателей, на "Авиаагрегат" — шасси доля российского участия составит уже 85–90 %", — отмечает представитель производителя. Продажей лайнера занимается лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК), представитель которой выразил уверенность в том, что компания победит в тендере, объявленном администрацией президента.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
22.04.09*

"МЫ ОБЕСПОКОЕНЫ СИТУАЦИЕЙ"

В "Рособоронэкспорте" не исключают возможность срыва в этом году ряда контрактов на поставку вооружения и военной техники за рубеж.

Объем поставок вооружения за границу "Рособоронэкспортом" в 2009 г., как и в прошлом году, может составить около 7 миллиардов долларов. Вместе с тем в ведомстве не исключают возможность срыва ряда зарубежных контрактов.

"Мы имеем серьезный портфель заказов. В этом году мы ожидаем, что уровень экспорта российского оружия будет сопоставим с 2008 г. и может составить порядка 7 млрд долларов", — сообщил журналистам в среду руководитель группы советников ФГУП "Рособоронэкспорт", президент Лиги содействия оборонным предприятиям Александр Бриндигов.

Он при этом допустил возможность того, что ряд контрактов на поставку вооружения и военной техники за рубеж в этом году может быть не выполнен. "Сегодня на рынке, по нашим оценкам, будут страдать предприятия ОПК нижних уровней кооперации. Это может повлечь неисполнение ряда заключенных контрактов", — сказал он журналистам.

Бриндигов уточнил, что речь идет об уже заключенных контрактах на поставку вооружения иностранным заказчикам. Он отметил, что в настоящее время

кредитование предприятий ОПК почти остановлено. "Мы обеспокоены ситуацией, которая сегодня складывается в промышленности. У нас финансовый сектор заигрался, а России нужна промышленность. Она без нее не выживет", — сказал он.

Представитель "Рособоронэкспорта" добавил, что в настоящее время необходимо решить одну важную проблему: предоставления промышленным предприятиям "длинных" и "дешевых" денег. По его словам, "Рособоронэкспорт" обеспокоен также состоянием в сфере контроля качества в российском оборонно-промышленном комплексе.

"Сегодня в промышленности действуют около 400 организаций, которые выдают сертификаты качества, и около 30 организаций, которые их аккредитовывают. Ничего общего с реальной системой оценки качества это не имеет", — сказал Бриндигов.

Он сообщил, что Министерство обороны недавно выступило с инициативой сокращения военной приемки, а "Рособоронэкспорт" в свою очередь предложил сохранить статус-кво еще хотя бы в течение 1,5–2 лет. "Недавно мы вступили в диалог с Министерством обороны по сохранению военной приемки, поскольку в данный момент другой альтернативы у нас нет", — отметил он. Бриндигов добавил, что "мы должны совместно провести комплекс мероприятий и выйти на их решение, чтобы повысить качество контроля в промышленности".

10 февраля президент Дмитрий Медведев на заседании Комиссии по вопросам военно-технического сотрудничества РФ с иностранными государствами призвал в 2009 г., несмотря на кризис, постараться нарастить объемы ВТС.

"Прошлый год по военно-техническому сотрудничеству с иностранными государствами был завершен очень неплохо", — так оценил Медведев работу оборонных ведомств с партнерами. "Очевидно, что этот год будет нелегким из-за того, что весь мир переживает финансовый кризис. Это сказывается на объемах закупок вооружений. Но, тем не менее, нам нужно постараться сохранить то, что мы смогли сделать, а может быть, по каким-то направлениям и нарастить объемы сотрудничества", — предложил президент.

Медведев подчеркнул, что "приоритеты в этой сфере не меняются". "Во-первых, мы должны следить за безукоризненным качеством продукции, быстро оформлять договоры и четко их исполнять", — поручил президент. Сами контракты, по его словам, "должны основываться на реальных возможностях нашего оборонно-промышленного комплекса". "Не должно быть "дутых" и необоснованных контрактов", — добавил он. "При этом ценообразование должно быть вменяемым, понятным, прозрачным. Не должно быть мути, особенно в условиях, когда существует такая жесткая конкуренция между производителями", — подчеркнул Медведев.

По его словам, максимальное внимание нужно уделить также исполнительским институтам. "Не должно быть расщорек в исполнении и расщорек поставок", — убежден Президент РФ. "Необходимо также более внимательно относиться к рынкам. Надо смотреть в разные стороны, заниматься диверсификацией поставок, выходить на те рынки, где мы традиционно не присутствуем или где мы присутствуем, но не в должном объеме. Должны стараться закрепиться там", — сказал Медведев.

"Очевидно, что в условиях мирового финансового кризиса в экспортные планы будут вноситься коррективы не только нами, но и нашими партнерами, и нам придется на это реагировать", — признал он. "Возможны изменения цен и на сырье, и на комплектующие, в любом случае мы должны быть к этому готовы", — заявил Медведев.

12 февраля в индийском Бангалоре заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Александр Фомин заявил, что в этом году планируется увеличить экспорт вооружений до 8,5 миллиардов долларов. "В 2008 г. мы поставили вооружений на 8 млрд долларов США, львиная доля пришлась на "Рособоронэкспорт". Утвержден план на 2009 г., он предполагает поставки на 8,5 млрд долларов", — сказал Фомин журналистам в ходе авиационной выставки.

"Кризис сделал свое дело и, конечно, сказывается на предприятиях ОПК. Тем не менее мы с выполнением плана справимся", — заверил Фомин. По его данным, порядка 30 % от всего поставленного вооружения приходится на Индию, другие крупнейшие заказчики продукции РФ — Венесуэла, Вьетнам, Алжир. Кроме того, он отметил, что по итогам прошлого года наибольший процент поставок составляет авиационная и военно-морская техника, средства ПВО.

14 апреля перед открытием в Рио-де-Жанейро выставки LAAD-2009 глава делегации ФГУП "Рособо-

ронэкспорт" Сергей Свечников сообщил журналистам, что в условиях финансово-экономического кризиса российские экспортеры вооружений намерены расширять ВТС с государствами Латинской Америки, Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Африки.

"Даже в условиях кризиса мы нацелены на дальнейшее расширение ВТС как за счет работы с традиционными партнерами, так и наращивая усилия на перспективных направлениях. Это страны Латинской Америки, Азиатско-Тихоокеанского региона, Африки", — сообщил Свечников. В этих регионах, отметил он, Россия имеет давние военно-технические связи, "которые в последнее время развиваются особенно интенсивно".

"При этом изменяющаяся конкурентная среда, а также растущие требования к боевым системам открывают для нас новые возможности. И интерес к активизации ВТС проявляем не только мы — это взаимный процесс, в основе которого лежат и выгодные предложения, и дружеские, доверительные отношения с партнерами", — сказал Свечников. В качестве примера он привел победу "Рособоронэкспорта" в бразильском тендере на поставку партии вертолетов Ми-35М для ВВС страны.

"В ноябре 2008 г. по итогам российско-бразильских переговоров на высшем уровне было подписано соглашение о военно-техническом сотрудничестве, которое открывает широкие горизонты для дальнейшего развития взаимовыгодных отношений. Незадолго до этого рамочное соглашение по созданию центра для техобслуживания российских вертолетов Ми-8, Ми-17 и Ми-26Т было подписано в Перу. Работа, связанная с обеспечением обслуживания ранее поставленных вооружений и военной техники, ведется и в Венесуэле", — сказал Свечников.

В целом интерес у латиноамериканских стран, отметил он, вызывают российские средства противовоздушной обороны, самолеты типа Су-30, Су-35, Як-130, вертолеты типа Ми-17, Ми-35М, Ми-26Т, Ка-226, "Ансат", бронированная техника (Т-90С, БТР-80, ГАЗ-39371 "Водник", ГАЗ-2330 "Тигр"), технические средства обучения.

Большую роль в расширении ВТС, по его словам, "играет и то, что оружие с маркировкой "Сделано в России" известно очень широко". Его высокое качество признано во всем мире. Более того, некоторые разработки оцениваются экспертами или как лучшие среди аналогов, или как не имеющие аналогов вообще. "И это способствует росту объемов российского оружейного экспорта", — сказал Свечников.

"На руку нам, — продолжил он, — и традиционная неприхотливость, а также высокая ремонтпригодность российской техники — опыт показывает, что она легко восстанавливается в полевых условиях, что крайне важно для Латинской Америки с ее отдаленными горными и лесными районами. Это надежные, эффективные, живучие в экстремальных условиях и при этом простые в применении боевые машины, а также оружие и системы".

Владимир ШИШЛИН

источник: ИА «Интерфакс»
22.04.09

КАЛАШНЫЙ РЯД

Гендиректор "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин: Несмотря на кризис, экспорт нашего оружия ставит рекорды.

В сложной финансовой ситуации экспортные доходы стали существенной поддержкой госказны. О том, каких результатов в торговле оружием добилась Россия за год, корреспонденту "РГ" рассказал гендиректор "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — САМОЛЕТЫ

— Анатолий Петрович, что в 2008 году у России получалось продавать лучше всего?

— На первом месте — авиация, 56 процентов. На втором — техника ПВО, 17 процентов. Это и понятно: сегодня война приходит с неба, и если не защитить страну, ее важнейшие промышленные и военные объекты от нападения авиации или крылатых ракет, то все остальное уже не потребуется. Затем — вооружение для Сухопутных войск — 15 процентов, техника ВМФ — 9 процентов. И прочее — 3 процента.

Больше половины оружейного экспорта приходится на вооружение и военную технику, около одной пятой занимают запчасти и агрегаты, затем — оборудование и комплектующие и, наконец, работы и услуги.

— Какие страны в 2008 году покупали больше всего российского оружия?

— Если раньше основная часть сделок приходилась на Индию и Китай (до 80 процентов), то в прошлом году мы более активно осваивали уже и другие рынки. Прежде всего это Латинская Америка. Были подписаны контракты с Венесуэлой, Мексикой, Перу, Колумбией, Бразилией. Есть хорошие предпосылки для экспорта оружия в Боливию, Уругвай, Эквадор. Продолжаем работать и с Юго-Восточной Азией — Вьетнамом, Индонезией, Малайзией, а также со странами Ближнего и Среднего Востока. В Северной Африке приличный объем заказов выполняется для Алжира.

— До недавних пор Россию нередко упрекали в том, что, продав самолеты или танки, она тут же о них забывала.

— Мы серьезно изменили бизнес-концепцию. Если раньше стремились продавать военную технику как таковую, то теперь задача — предоставить комплекс услуг: производство — обслуживание — ремонт и даже утилизацию. Создаем ремонтные базы, сервисные и учебные центры, обеспечиваем модернизацию. Так, недавно в Индии открыто СП "Рособоронсервис", которое займется послепродажным обслуживанием кораблей, самолетов и вертолетов. В мае 2008 года холдинг "Вертолеты России" подписал с китайцами меморандум о намерениях по созданию сервисного центра в Китае. На очереди — Индия, Словакия, Ближний Восток.

— А как насчет допуска иностранцев в святая святых — научные изыскания и разработки?

— Производить военную технику с нуля — от корпуса и двигателя до оружия и электронной начинки — и для себя, и для продажи могут лишь несколько стран. Но техника и вооружение становятся все сложнее, а значит, и дороже. Потому государства и стараются скооперироваться — уже не только для производства, но и для разработки новых образцов. Практика показала: часто это и быстрее, и дешевле. Для проведения НИОКР, совместного производства и реализации оружия и техники многие страны обращаются и к нам. Если выгодно, почему нет?

НАСКОЛЬКО ПРОБЛЕМЕН КИТАЙ?

— Много говорят о проблемах, появившихся у России в торговле оружием с Китаем, Индией и Алжиром.

— Это преувеличение. Хотя оружейный бизнес не может быть без проблем, тем более в условиях жесткой конкуренции. Но это решаемые вопросы, ведь с этими странами нас связывает многолетнее сотрудничество. Тот же Китай последние полтора десятка лет был одним из крупнейших покупателей,

приобретая до половины всего нашего военного экспорта, на суммы до 2,7 млрд долларов в год. Всего же с 2001 года объем сотрудничества с КНР в военной области составил 16 млрд долларов.

— И сейчас наступает черная полоса?

— Это поверхностное суждение. Да, в прошлом году объем снизился до 18 процентов. Но ведь сокращение произошло потому, что значительно расширилось число стран, с которыми мы стали торговать, что привело к снижению доли КНР. Не исключаю, что она может опуститься и до 15, и даже до 10 процентов. Но нас это не пугает, ведь объемы продаж остаются достаточно высокими, превышая миллиард долларов в год.

— То есть мы продолжим поставлять в Китай крупные партии?

— Во всяком случае, первый большой контракт нового года заключен именно с КНР. Мы поставим более сотни авиадвигателей для оснащения самолета J-10. На подходе еще несколько контрактов.

— И все-таки, похоже, переосмысление содержания военно-технического сотрудничества со стороны как России, так и Китая началось?

— ВТС никогда не ведется по раз и навсегда отработанной схеме. Это особенно характерно для КНР. В середине прошлого века китайская армия была вооружена в основном советским оружием. Но сегодня уровень экономики страны и ее оборонной промышленности позволяет обеспечить армию своим оружием. Потому сейчас на первый план выходят вопросы технологического сотрудничества, развития лицензионного производства, проведения совместных НИОКР, взаимодействия в высокотехнологичных сферах. Что, естественно, ведет к некоторому уменьшению денежного объема новых контрактов.

— Чем помимо авиадвигателей мы можем заинтересовать Пекин в этом году?

— Это могут быть ограниченные партии — военноморская техника, системы ПВО, боевые самолеты. В декабре я участвовал в работе 13-й российско-китайской межправкомиссии по ВТС, на заседании которой были определены главные направления нашего сотрудничества. По ним и будут прорабатываться новые контракты.

— Несмотря на то что Китай активно копирует наше оружие и пытается продавать его в обход России.

— Проблема есть. Но обнадеживает, что обе страны понимают: ее пора решать. Доказательство — подписание на декабрьской межправкомиссии Соглашения об охране интеллектуальной собственности в сфере ВТС. Дальше займемся выработкой механизмов определения объектов этой собственности, способов их охраны, процедур выявления нарушений и применения штрафных санкций.

ХИНДИ-РУСИ: БХАЙ-БХАЙ

— Хватает проблем и с Индией. Каковы, на Ваш взгляд, шансы России на победу в тендере на поставку 126 истребителей для индийских ВВС?

— По-моему, неплохие. "Рособоронэкспорт" и РСК "МиГ" предлагают индийским ВВС МиГ-35. Этот контракт готовился с учетом всех пожеланий индийской стороны. Но и конкуренты у нас серьезные — французская Dassault Aviation (истребитель Rafale), шведская SAAB (Gripen), американские Boeing (F/A-18) и Lockheed Martin (F-16), а также европейский концерн

EADS (Eurofighter Typhoon). По оценкам зарубежных экспертов, стоимость контракта может составить 10 млрд долларов. Но решение Дели зависит от многих факторов. Не зря ведь тендер тянется уже несколько лет. А пока мы работаем по другим направлениям. Недавно, к примеру, заключили большой контракт на поставку индийцам 80 транспортных вертолетов Ми-17В-5.

— А как дела с авианосцем "Викрамадитья" — бывшим "Адмиралом Горшковым"?

— Проблемы там возникли из-за того, что простаивавшее на тот момент Северодвинское предприятие очень хотело получить этот заказ. Потому все цифры и сроки определили без глубокого технико-экономического обоснования, обязавшись модернизировать крейсер к августу 2008 года. На основе этих расчетов мы в 2004 году подписали контракт на ремонт и переоборудование корабля стоимостью 616 млн долларов. Но этих средств оказалось мало. Сейчас ведутся переговоры о продлении сроков до 2012 года и повышении стоимости работ. Индийцы прекрасно понимают, что изначальная цена была явно занижена и должна быть пересмотрена.

— А что уже сделано?

— На сегодня выполнено больше половины всех работ. Бригада индийских специалистов находится в Северодвинске и следит за ходом модернизации. Ну а для нас это наука на будущее.

— Уже очевидно, что Индия, как и Китай, намерена не только расширить географию закупок, но и самостоятельно производить как можно больше видов вооружений. Как вам это?

— Мы относимся к такой позиции с пониманием. Вместе с тем уже сейчас отмечаем активные попытки США и ведущих стран Европы прорваться на индийский рынок. Именно потому вместо поставок вооружения все чаще предлагаем совместные разработки и научные исследования, передачу технологий и развертывание в Индии производства по лицензиям. Уже ведется сборка самолетов Су-30МКИ, танков Т-90С, индийцам переданы технологии производства авиадвигателя РД-33 серии 3. Наиболее показательный пример — совместная разработка и производство противокорабельной ракеты "БраМос".

— Но про "БраМос" известно давно. А есть ли новые проекты?

— Да. Скажем, совместное создание среднемагистрального транспортного самолета двойного назначения (МТА), которое ведется с разделением технических и финансовых рисков. Запущенный в серию, МТА заменит стоящие на вооружении ВВС Индии американские С-130 и советские Ан-12. Индийцы уже подтвердили готовность закупить 45 самолетов с опционом на закупку еще 45.

И, конечно же, совместное производство самолета 5-го поколения, в котором предполагается использовать технологию "стелс". По заявлению маршала авиации Индии Фали Хоми Мейджора, этот истребитель должен совершить первый полет в 2015 году. Но, возможно, и раньше.

— Как вы намерены работать со странами, пострадавшими от мирового финансового кризиса и, в частности, от падения цен на нефть больше других?

— Мы предлагаем им гибкую ценовую политику и разнообразные формы оплаты — от встречных поставок товаров традиционного национального экспорта и

российского участия в реализации экономических проектов этих государств до оплаты в счет погашения прошлых долгов нашей страны и предоставления кредитов. Только что был распечатан кредит для Индонезии в миллиард долларов, на который страна будет закупать наше вооружение — от вертолетов до подлодок. А полгода назад состоялась передача ВВС Хорватии 10 вертолетов Ми-171Ш в счет погашения госдолга бывшего СССР. Но, конечно, самый предпочтительный для нас вариант — оплата "живыми" деньгами.

КОГДА КРИЗИС — НЕ ПРИГОВОР

— Из-за мирового финансового кризиса трясло крупнейшие западные холдинги, структуры со столетней историей объявляли себя банкротами. А насколько просел "Рособоронэкспорт"?

— Мы не просели, а установили в 2008 году очередной рекорд: поставили продукции на 6,725 млрд долларов. А экспортный объем заказов увеличен до 27 млрд долларов.

В итоге среди мировых экспортеров вооружения и военной техники Россия занимает прочное второе место, значительно опережая ведущие европейские страны.

— Странно как-то. Сегодня все первые лица российского бизнеса жалуются на вал проблем, очередь желающих получить в Кремле или в Белом доме финансовую поддержку составила бы, наверное, километры. А у вас рекорды.

— Ну почему же? Трудности есть, и они тоже связаны с мировым финансовым кризисом. Прежде всего падение цен на нефть, а в связи с этим — ослабление платежеспособности некоторых "сырьевых государств". Плюс растущая конкуренция со стороны ведущих зарубежных производителей. Это из разряда внешних причин.

А к внутренним я бы отнес кризисное финансово-экономическое положение ряда предприятий отечественной оборонки.

— Почему бы вам им не помочь?

— Сегодня мы работаем с 700 предприятиями и многих из них обеспечиваем зарубежными заказами. Во многом благодаря экспортным контрактам немало заводов и КБ не только пережили трудные 1990-е, но и создали заделы на будущее. Контракты с инозаказчиками заключаем в долларовом эквиваленте, и нынешний рост курса доллара позволил нашим экспортным предприятиям существенно прирастить свою рублевую прибыль.

Замечу, что в отличие от энергоносителей цены на продукцию военного назначения не обваливались еще ни разу за всю историю оружейного бизнеса. Ведь оружие — самая твердая валюта. Так что средства по заключенным нами контрактам поступают на предприятия в оговоренных объемах и в срок. Потому я уверен, что для оборонки нынешний кризис — не приговор.

— Ходят слухи, что львиную часть средств от продажи оружия госпосредник оставляет себе, а производителям оставляет крохи.

— Неправда. Переговорный процесс, или, как у нас говорят, предконтрактная работа, начинается с вопроса цены. Но эту цифру определяем не мы, а поставщик. И здесь основной принцип — "не продешевить". Ведь именно из полученных средств нужно и заказ выполнить, и зарплату выплатить, и на модернизацию производства, и на социалку что-то оставить.

Ну а мы, зная конъюнктуру рынка, уже потом называем инозаказчику коммерческую цену. После заключения контракта и перечисления покупателем валюты предприятие-изготовитель получает свои деньги. Часть их идет в госбюджет в качестве налогов, и лишь согласованные комиссионные (как правило, три процента) мы оставляем себе. Их расходует на зарплату, участие в выставках, которых ежегодно проводится более 30, а также на маркетинг. Из этих же средств финансируем проведение НИОКР по созданию образцов на экспорт.

— А платить за НИОКРы-то вам зачем?

— А что остается? В оружейном производстве до сих пор используются научные достижения еще советских времен. Доля российской наукоемкой продукции в мировом экспорте в 1990 году составляла 6 процентов, в 2000-м — один, а в прошлом — 0,2 процента. Страна тратит на НИОКР в четыре раза меньше Японии, втрое меньше Германии и вдвое меньше Чехии. Вот мы и пытаемся хоть как-то залатать эту брешь. Иначе скоро будем торговать лишь корпусами танков, кораблей и самолетов. А высокотехнологическую "начинку", которая стоит значительно дороже, уступим конкурентам. Мне очень не хочется, чтобы Россия скатилась на уровень поставщика железа.

— Сколько предприятий у нас сегодня могут торговать оружием?

— Продвижением на международные рынки всего спектра вооружений и военной техники занимается только "Рособоронэкспорт". Но кроме нас есть еще 23 структуры, каждая из которых имеет право выхода на мировой рынок. Они вправе делать предложения по модернизации, поставкам запчастей, обслуживанию и другим работам, связанным с обеспечением всего жизненного цикла проданного за рубежом оружия и техники. И в прошлом году неплохо заработали — больше 1,6 млрд долларов.

— А с "Ростехнологиями" какие отношения?

— Абсолютно нормальные. У нас есть прямой выход на все бизнес-структуры и предприятия, входящие в госкорпорацию.

— Раствориться в таком гиганте не боитесь?

— А чего нам бояться? Когда процесс акционирования завершится, весь пакет акций "Рособоронэкспорта" будет передан госкорпорации. При этом мы останемся единственным госпосредником во внешне-торговой деятельности, касающейся всего спектра военной продукции. А деятельность в рамках ОАО позволит даже расширить свои возможности.

ХИТЫ ПРОДАЖ

Су-30МКИ — истребитель поколения "4+" — стал первым в мире экспортным самолетом, оснащенным двигателем с управляемым вектором тяги. Создан совместно с индийцами, которые рассматривают его как основную ударную силу своих ВВС на ближайшие десятилетия. Известен еще и тем, что в трех из четырех боев одержал победу над американскими F-15 из 3-го воздушного крыла базы ВВС США в Эллендорфе, штат Аляска.

Дизель-электрическая торпедная подводная лодка проекта 636 "Варшавянка" класса "Кило" считается одной из самых малозумных в мире. Субмарины этого класса предполагалось строить на экспорт в страны Варшавского договора, отсюда и название. Строительство кораблей проекта 636 началось с середины 1990-х

гг. Круг покупателей — от Индии и Китая до Польши и Румынии. Модернизация и принятие на вооружение комплекса противокорабельных крылатых ракет значительно расширили их боевые возможности.

Ракетно-пушечный танк Т-90С (первоначальное название "объект 188") создан в конце 1980-х — начале 1990-х гг. в КБ "Уралвагонзавода" (Нижний Тагил). Принят на вооружение в 1992 г. Имеет традиционный для российских танков малый вес, малые габариты, мощное вооружение и высокую мобильность. При его разработке были использованы лучшие конструк-

тивные решения танков Т-72 и Т-80. Экипаж — 3 человека. Всего выпущено около 1000 машин, свыше половины из которых поставлены в Индию, Алжир и Саудовскую Аравию.

Игорь ЧЕРНЯК

источник: газета «Российская газета»
10.04.09

"БЕЗ СЕРЬЕЗНОГО УЧАСТИЯ ГОСУДАРСТВА НЕ ОБОЙТИСЬ"

Глава ИФК Александр Рубцов о заводах, самолетах и кредитах.

В прошлом году российский авиапром выпустил менее десяти гражданских самолетов. Гендиректор крупнейшей в России авиализинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов считает, что отрасли необходима "промышленная революция", не может привлечь кредиты дольше чем на два года и просит у государства 70 млрд руб.

— Насколько серьезно бизнес ИФК пострадал от кризиса?

— Для нас не в новинку работать в кризисных условиях. ИФК начала свою деятельность в разгар первого финансового кризиса 1998 года. Можно сказать, что за эти десять лет мы прошли путь "от кризиса до кризиса". За это время построили 30 самолетов Ил-96 и Ту-204, вложив в производство около 40 млрд руб. В этом году на воронежском авиазаводе выходят первые серийные машины Ан-148. В известной степени нам удалось стабилизировать работу авиазаводов, хотя, конечно, полностью решить проблему повышения производительности труда и модернизации производства мы не смогли. Эта задача сейчас выполняется ОАК (государственная Объединенная авиастроительная корпорация. — "Ъ"). Конечно, невозможно сделать перелом на технологиях 20–30-летней давности. Особенно если учесть, что мы не инвестировали в заводы 20 лет. Сейчас мы продаем самолеты, которые были заложены 18–20 лет назад. Безусловно, есть новые продукты — Ан-148 и SSJ, но это малая толика того, что нужно рынку.

— Когда можно ожидать, что в России начнется серийный выпуск самолетов?

— Сейчас мы уже вышли на один самолет в месяц на заводе в Ульяновске ("Авиастар". — "Ъ"), рассчитываем, что выйдем в течение трех лет на два десятка самолетов Ан-148 в год на заводе в Воронеже (ВАСО. — "Ъ"). Но вы правы, конечно, это цифра незначительная, учитывая, что крупнейшие производители строят сотни самолетов в год. Чтобы делать так же, нам нужно преодолеть несколько факторов. Во-первых, нужен новый продукт, который будет иметь перспективу для глобальных продаж, то есть на всех международных рынках. Сегодня у нас таких продуктов нет, замышляется пока только один — SSJ, но и он пока

отстает от графика по международной сертификации. Сейчас сложно сказать, как он пойдет на глобальный рынок, потому что у него уже есть много конкурентов — это и Китай, и Япония.

Второй фактор — это технологии и производительность труда. Сейчас мы работаем по технологиям 1970–1980-х годов, которые ужасно трудоемкие, а труд очень дорого стоит. Люди неохотно идут на тяжелые работы, например, связанные с клепкой или мехобработкой, — это вредное производство. Поэтому нужно радикально пересматривать технологии в сторону автоматизации производства, в противном случае нам никогда не достичь того уровня, который был раньше. Раньше на ВАСО, которое выпускало десять самолетов класса Ил-86 в год, работало 30 тысяч человек! Сегодня там работает в три с лишним раза меньше людей, к тому же неэффективно. Таким образом, сейчас нам предстоит совершить промышленную революцию.

— Бизнес авиаперевозок уже стал конкурентным и находится преимущественно в частной собственности, в то время как авиастроение характеризуется монополизмом под контролем государства. Возможно ли, на Ваш взгляд, перевести российский авиапром на рыночные рельсы?

— Во всем мире авиационная промышленность, с одной стороны, живет в мире рыночной экономики, а с другой — пользуется серьезной господдержкой как на политическом уровне, так и в финансовом отношении. За последнее десятилетие ни одна крупная авиационная программа не стартовала без поддержки государства, которое финансирует НИОКР и разработку самолетов. В разных формах — либо через военное ведомство и НАСА, как это делается в США, либо напрямую с помощью длинных кредитов с платежами через продажу самолетов, как в Европе. Обязательно присутствует поддержка региональных властей, как правило, в виде налоговых послаблений, участия в строительстве инфраструктуры или организации логистических схем с целью привлечения капитала на ту или иную территорию. Производство самолетов — слишком капиталоемкий бизнес, который создает много рабочих мест и генерирует слишком много добавленной стоимости, чтобы быть полностью частным. В частном сегменте уживается производство небольших самолетов — спортивных, легкомоторных,

самолетов для деловой авиации. При производстве магистральных самолетов, как правило, без серьезного участия государства не обойтись.

— Но сделают ли эти вливания отрасль эффективной?

— Частично я с Вами согласен: иногда мы начинаем покупать новые станки там, где можно было обойтись и старыми. Частник обошелся бы и тем, что есть, а у нас все еще некоторые уверены, что "деньги будут". По крайней мере такие мысли витали в воздухе еще летом прошлого года. Сегодня мы все понимаем, что кризис набирает обороты, идет секвестирование бюджета, который будет в этом году дефицитным. Это говорит о том, что времена прежнего благоденствия и расслабленности, которые были еще полгода назад, уже прошли, и это ощущение должно уйти как можно быстрее из нашего общего менталитета, в том числе у наших заводчан. Сейчас они должны понять, что иметь численность 11 тысяч человек и выпускать три самолета в год больше невозможно, этот пережиток прошлого должен умереть. Мы должны выпускать меньшей численностью большее количество продукта, иначе нам просто не выжить.

— Это означает, что будут сокращения на заводах?

— Сейчас уже идут программы оптимизации численности персонала. Самое главное, у нас большой дисбаланс между вспомогательным персоналом и производственными рабочими. На каждого рабочего приходится три управленца, что, конечно, никуда не годится: это соотношение должно быть хотя бы один к одному. Таким людям надо предлагать другую работу или переобучать их, чтобы они занимались производством, а не его обеспечением, поскольку сейчас нет такой объективной потребности. Это болезненная и тяжелая работа, но мне кажется, что гораздо важнее наращивать объемы выпуска, нанимать именно производственных рабочих и управленцев, непосредственно связанных с производством, тогда у нас не будет такой избыточной численности. А если будут большие объемы производства, все люди будут при деле. Конечно, нужно заниматься всеми остальными мероприятиями по повышению эффективности. И совершенно необязательно это будет связано с какими-то гигантскими инвестициями. Ситуация кризиса требует от нас анализа наших внутренних возможностей, и я абсолютно убежден в том, что их очень много.

— Устраивает ли вас продукция отечественных двигателестроителей?

— Двигатели, которые есть сейчас, еще, конечно, будут востребованы, но совершенно очевидно, что для того, чтобы самолет был успешным на глобальном рынке, нужны двигатели и системы более совершенные и эффективные, прежде всего по расходу топлива. Соответственно, мы должны быть готовы к тому, чтобы сертифицировать свои самолеты и двигатели во всем мире. А сегодня у нас есть только отдельные модели, например Ил-96 с американским двигателем Pratt & Whitney сертифицирован в США и Ту-204 с двигателем Rolls-Royce сертифицирован в Европе. И это, скорее, исключение из общего правила. Когда наши двигатели пройдут международную сертификацию, тогда и самолеты будут "экспортбельны", что, кстати, и является необходимым условием для большой серии. Если этого нет, то серия будет сокращаться и объем сбыта будет огра-

ничен только теми странами, которые адаптировали наши стандарты.

— Сколько таких стран сейчас?

— Сейчас это 44 страны. Это тоже немало, для сегодняшних продуктов этого достаточно, но для глобального прорыва на рынок нам нужно менять требования к самим себе.

— Но иностранные государства заинтересованы в развитии собственной промышленности...

— Технические барьеры в торговле были и будут всегда. Безусловно, высокоразвитые страны внедряют новые технические требования для того, чтобы закрепить свое технологическое преимущество. Мы просто обязаны следовать этим правилам, быть конкурентоспособными, наши двигатели и системы должны быть сертифицированы в тех странах, куда мы хотим их продавать. Действительно, для получения европейского сертификата на Ту-204 потребовалась и политическая поддержка, но если у вас конструкция не соответствует требованиям, то, какую политику ни включай, ничего не выйдет: характеристики машины должны соответствовать букве закона.

— Какова цена российских самолетов в сравнении с западной техникой?

— Когда был курс 23 руб. за \$ 1, мы уже почти вплотную догнали наших конкурентов по стоимости, и это была очень большая проблема. При сегодняшнем курсе мы достаточно конкуренты: наши самолеты получают примерно на 20 % дешевле иностранных аналогов.

— Для российских перевозчиков эта разница еще больше из-за таможенных пошлин и НДС. Готова ли представленная ОАК схема по временному освобождению от пошлин поставок иностранных самолетов в обмен на заказ российской техники?

— Схема эта обсуждается, но еще не готова. Мне трудно сказать, когда она будет реализована и будет ли она реализована вообще в обозримом будущем. Есть объективные сложности, например с таможенным законодательством, которое запрещает предоставлять таможенные преференции отдельным структурам, даже если это государственная лизинговая компания. Поэтому индивидуальных льгот ИФК получить не сможет. Во-первых, в условиях кризиса резко уменьшается потребность авиакомпаний в новой технике вообще, в том числе и зарубежного производства, сейчас все перевозчики пересматривают свои планы. Во-вторых, правительство должно быть крайне осторожным в предоставлении таможенных льгот, это стоит делать только в тех случаях, если они очень жестко связаны с закупкой отечественной техники. Как вы помните, у нас уже был опыт, когда "Аэрофлот" подписал инвестсоглашение с обязательствами по приобретению российской техники, и мы десять лет судились по этому поводу. За это время "Аэрофлот" так и не купил ни одного самолета российского производства. С нашей точки зрения, неправильно, когда государственная компания, получающая "пролетные" по \$ 300 млн в год, использующая налоговые льготы и занимающая лидирующие позиции на рынке международных перевозок, полностью проигнорировала интересы нашей промышленности.

— Может быть, просто авиакомпании не заинтересованы покупать российскую технику?

— Конечно, каждая авиакомпания занимается своим бизнесом и покупает только те самолеты, кото-

рые ей нужны. Заставить кого-то купить машину, даже если это на 100 % государственная компания, практически невозможно. Наш опыт показывает, что с частной компанией можно гораздо быстрее найти контакт, если дать хорошее предложение. Все люди умеют считать деньги и понимают, что такое бизнес. Мы работаем с частной компанией Red Wings и понимаем, что должны сделать все для того, чтобы она была успешной. "Полет", недавно купивший у нас грузовые Ил-96, — тоже частная компания. В то же время у нас прекрасные отношения с государственной "Владивосток Авиа". Форма собственности имеет свое значение с точки зрения мотивации, но эффективный менеджер может быть и в государственной компании. Все дело в продукте, который мы предлагаем своим заказчикам.

— О намерении закупить российскую технику заявила еще одна госкомпания — "Росавиа". Ведете ли вы с ней переговоры?

— Мы встречаемся со всеми авиакомпаниями будущего альянса — и с руководством "Росавиа", и с представителями "Ростехнологий". По нашим оценкам, этой компании потребуется 50–60 самолетов российского производства. Что там скрывать, продукция "Ростехнологий" установлена на всех наших самолетах — Ту-204, Ил-96 и Ан-148. Прежде всего, это системы авионики, гидравлики, электрики, доля этих комплектующих в общей стоимости самолета достигает 40 %. Здесь очевидна и наша заинтересованность в том, чтобы предлагаемые к продаже самолеты вписывались в потребности создаваемой компании. Если мы найдем это счастливое сочетание, то они загрузят свои заводы, а мы сможем обеспечить сбыт своих самолетов. Это то, что называется по-английски win-win. Мне сложно сказать, как быстро сможет организоваться этот альянс как единая авиакомпания, пока это только проект.

— ОАК планирует продать акции лизинговых компаний, чтобы не ухудшать свой финансовый результат. Как Вы к этому относитесь?

— Хочу сразу сказать, что наш финансовый результат не ухудшает показатели ОАК, здесь дело в другом. Поскольку лизинговая компания находится в собственности ОАК, то получается, что корпорация продает самолеты как бы сама себе. С позиции капитализации производителя это, конечно, плохо. Кроме того, лизинг — это особый бизнес: у нас очень велика доля заемного финансирования, растянутого на 10–15 лет, что существенно увеличивает кредитную нагрузку на консолидированный баланс производителя. Редко, но такие случаи есть в мировой практике. В частности, у Boeing есть Boeing Capital, General Electric имеет собственную лизинговую компанию GECAS, но основная масса лизинговых компаний существует отдельно от производителя. При проведении IPO, конечно, было бы разумно и целесообразно разделить эти два бизнеса, но на сегодняшний день в условиях кризиса, я считаю, это не главное.

Сейчас нужно обеспечить сбыт самолетов и загрузку заводов, а для этого целесообразно сохранить то партнерство, которое сложилось у нас с промышленностью. Если же мы встанем по разные стороны баррикад, то лизинговая компания вообще перестанет покупать самолеты: в условиях падающего рынка лизинговые компании, работающие как чисто финансовые структуры или как дочерние предприятия банков, будут стараться минимизировать риски и

отказываться от закупки новых самолетов. После того как кризис будет преодолен и снова появятся рынки капитала, можно будет говорить об IPO, тогда можно будет подумать и об отделении лизинговых компаний от ОАК.

— Одна из мотиваций продажи контрольного пакета ИФК ВЭБу была в том, что в результате вы будете ближе к столь необходимым сегодня кредитным ресурсам...

— ВЭБ и так является нашим крупным акционером, и мы работаем со всеми крупными банками. Передача или продажа контроля над лизинговой компанией банку проблему доступа к финансированию не решит, потому что она носит системный характер. Если рынка долгосрочного капитала нет, то его нет ни у кого. Сейчас во всем мире рынки капитала серьезно уменьшились: если раньше авиационным бизнесом занималось 50 крупных банков, то сейчас им занимается всего пять-семь.

— Как вам работает в этих условиях?

— Тяжело. Долгосрочное кредитование — самая большая головная боль для нас и, думаю, для всех, кто занимается лизингом воздушных судов и промышленного оборудования. Если еще в августе прошлого года мы получали кредиты от Сбербанка, то сегодня это стало чрезвычайно сложно. Сейчас мы пока получаем двухлетние кредиты, которые, конечно, для целей лизинга мало подходят, ведем переговоры с правительством о предоставлении государственных гарантий, которые позволят снять часть рисков с банков. Кроме того, работаем с ОАК и ВЭБом по выработке новых подходов к финансированию самолетов путем предоставления гарантии остаточной стоимости, чтобы существенно улучшить ликвидность залогов и тем самым решить главную проблему банков. Конечно же, делу отнюдь не помогло банкротство авиакомпании AiRUnion. Весь прошлый год мы были заняты изъятием своих самолетов из этой компании. Это существенно подорвало доверие банков к нашим авиакомпаниям. Мы видим, что снижаются объемы перевозок пассажиров и грузов и на регулярных маршрутах, и на чартерных, но тем не менее кризис имеет и свои плюсы. Девальвация рубля существенно помогает отрасли и промышленности в целом.

— Какие объемы господдержки вам сейчас требуются?

— Мы говорим с правительством об объемах около 70 млрд руб. поддержки в течение ближайших четырех лет. Минимальная сумма гарантий, которая нам нужна, — около 30 млрд руб. под уже существующие программы закупок и продаж самолетов, экспортных кредитов покупателям — около 20 млрд руб. и еще около 20 млрд руб. прямых инвестиций в капитал для финансирования будущих заказов. В наших программах уже используются две формы господдержки. Постановление правительства № 466 предполагает субсидирование лизинговых платежей, этим пользуются авиакомпании — наши заказчики. Сами мы используем постановление № 90 и получаем субсидии по компенсации процентных ставок по кредитам на строительство и лизинг самолетов. К сожалению, сейчас эта льгота применяется не очень активно, потому что кредитование только начинается.

— Что вы будете делать, если гарантий не будет?

— Госгарантии — вещь полезная и необходимая в период кризиса. Я думаю, что мы и без них бы справились, но этот вопрос очень важен для банков —

наших главных кредиторов. Они не чувствуют уверенности в авиакомпаниях, поэтому просят хотя бы частично закрыть их риски. Думаю, что это справедливо, тем более что в этом вопросе увязано сразу несколько отраслей — и транспорт, и промышленность. В случае отсутствия государственных гарантий мы будем обращаться к нашим акционерам — ОАК и ВЭБу — с просьбой о предоставлении поручительств по кредитам, например в форме гарантии остаточной стоимости поставляемых самолетов. И такие проработки уже ведутся.

— Не пропал ли интерес у НРК оставаться частным акционером ИФК?

— Это вопрос к ним. Частные акционеры всегда принимают решения, сообразные их мотивации. Думаю, как все нормальные люди, если им будет неинтересно, они продадут свою долю в любой момент. Мне сложно сказать, какие у них решения на этот счет, периодически переговоры о продаже доли НРК в ИФК ведутся. С другой стороны, они активно участвуют в жизни компании, НРБ постоянно нас кредитует, мы чувствуем их заинтересованность в эффективной работе. Принадлежащая НРК Red Wings — один из наших крупнейших заказчиков на Ту-204.

— Red Wings уже заключила новый контракт на девять самолетов?

— Сейчас мы заканчиваем исполнение существующего контракта, ведем переговоры по заключению нового. Надеемся, что в ближайшее время он будет подписан.

— Не продадите собственные акции ИФК?

— Пока ко мне никаких предложений не поступало.

— Один из главных недостатков российской авиатехники — отсутствие сервисного и послепродажного обслуживания. Как решается эта проблема?

— Мы поставили эту задачу перед собой еще в самом начале пути и создали специализированную структуру "ИФК-Техник", которая занимается этим вопросом. Конечно, это не функция лизинговых компаний, и обычно они этим специально не занимаются. Эта часть бизнеса традиционно принадлежит поставщикам. Но мы были вынуждены этим заниматься, потому что у нас не покупали самолеты и вообще отказывались разговаривать. В идеале за это должна отвечать промышленность. Но мы понимали, что у авиационной промышленности не было людей, не было денег, поэтому взяли это на себя. Сейчас у ОАК появились и люди, и деньги и мы все больше перераспределяем эту нагрузку на

ОАК. Но что-то оставляем за собой, где у нас достаточно серьезная компетенция, например в послепродажном обслуживании, в подготовке кадров, кастомизации самолетов — приспособлении самолетов к требованиям заказчиков. Мы одними из первых создали в России компетенцию по самолетам VIP-класса (нами продано несколько таких машин на Кубу и управлению делами президента России). Это часть нашего ноу-хау, на создание которого мы потратили много лет, которым очень дорожим и которое очень ценят клиенты.

РУБЦОВ АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ

Родился 3 января 1958 года в Москве. В 1980 году закончил факультет международных экономических отношений МГИМО, там же преподавал с 1983 по 1985 год. В 1985 году стал замгендиректора всесоюзного объединения ГКНТ "Внештехника", в 1988 году возглавил советско-финское СП "Внешконсульт". С 1997 по 1999 год был начальником управления корпоративных финансов, заместителем председателя правления Национального резервного банка. С 1999 года — гендиректор ОАО "Ильюшин Финанс Ко", с 2008 года — член правления ОАО "Объединенная авиационная корпорация". Кандидат экономических наук, женат, воспитывает двух дочерей. Увлекается охотой и автомобильным ралли.

ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО"

Лизинговая компания, созданная в марте 1999 года для продажи и продвижения на российском и зарубежных рынках самолетов отечественного производства — Ил-96, Ту-204, Ан-148 и их модификаций. Акционеры компании — ОАО "Объединенная авиационная корпорация" (31,09 %), Росимущество (17,31 %), Внешэкономбанк (21,39 %), Национальный резервный банк (25,83 %), ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина (1,24 %), а также физические лица (3,14 %). Выручка компании за 2008 год составила 3,053 млрд руб., операционная прибыль — 797 млн руб., чистый убыток — 744 млн руб.

Алексей ЕКИМОВСКИЙ

источник: газета «Коммерсантъ»
17.04.09

"СЧИТАЮ НЕОБХОДИМЫМ ДЕРЖАТЬ ВСЕ ПРОЦЕССЫ ПОД ЛИЧНЫМ КОНТРОЛЕМ"

Интервью с гендиректором ОПК "Оборонпром" Андреем Реусом.

ОПК "Оборонпром" создавалась в 2002 году как многопрофильная промышленная корпорация, которая должна была сосредоточиться как минимум на четырех бизнес-направлениях. Однако со временем стало понятно, что объем задач, стоящих перед компанией, требует более узкой специализации. Если

вертолетостроение показывает стабильную прибыль, то перед двигателестроительными предприятиями стоит большое количество нерешенных проблем. О том, как они будут решаться, корреспонденту РБК daily Сергею Старикову рассказывает гендиректор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус.

— В последнее время появились слухи о ликвидации "Оборонпрома" и передаче активов напрямую в

"Ростехнологии". Как Вы это прокомментируете?

— Я рассматриваю эти слухи как спекуляции, которые не имеют ничего общего с реальным положением дел. Перед "Оборонпромом" поставлена задача создания полноценных интегрированных структур в области вертолетостроения и двигателестроения. Это подразумевает не только консолидацию пакетов акций, но и формирование эффективной системы управления, производства, сбыта и сервиса. В этих вопросах мы находимся только в самом начале пути. Уже не говоря о корпоративных процедурах по переходу на единую акцию этих холдингов. В свою очередь "Ростехнологии" также имеют огромное поле работы с полученными активами. При этом хочу напомнить общеизвестный факт: Сергей Викторович Чемезов является председателем совета директоров "Оборонпрома". Кроме того, после реализации указов пакет акций "Оборонпрома", принадлежащий сейчас Росимуществу, будет передан "Ростехнологиям". Поэтому отношения между "Ростехнологиями" и "Оборонпромом" полностью прозрачны и определены на годы вперед.

— Андрей Георгиевич, расскажите о том, что уже получилось сделать, — об итогах деятельности "Вертолетов России" (ВР) в 2008 году.

— Вертолетостроительная отрасль является одной из немногих отраслей российского машиностроения, показывающих положительную производственную динамику на протяжении последних пяти лет и даже в сегодняшней ситуации. В 2008 году было поставлено заказчикам 169 вертолетов. Это на 3 % превысило плановые показатели 2008 года и на 40 % больше, чем в 2007 году (120 вертолетов). На КВЗ было изготовлено 55 вертолетов, на "Роствертоле" — 44, на УААЗе — 59, на КумАПП — 11. Львиную долю составили традиционные Ми-8/17 (114 машин), тем не менее производились и Ми-24/35, и Ми-28Н, и Ка-27/32. В 2009 году мы планируем продать порядка 230 машин. По предварительным данным, выручка вертолетостроительного холдинга превысила 40 млрд руб., что на 20 % больше, чем в 2007 году (33,7 млрд руб.). Прибыль холдинга несколько снизилась и составила 1,56 млрд руб. (в 2007 году она составляла 1,8 млрд руб.). Это связано с ростом цен на комплектующие и материалы, ростом процентных ставок по кредитам, укреплением рубля, которое было характерно практически для всего прошлого года. Тем не менее это хороший результат, учитывая общую ситуацию в российском машиностроении и мировой финансовый кризис.

— Как обстоят дела с организацией вертолетного сервиса? Известно, что этот рынок оценивается в 200 млн долл.

— Тема сервиса — номер один. Мы определили 2009 год "годом сервиса" для "Вертолетов России". Сервисное обслуживание мы сделали одним из основных приоритетов деятельности ВР, без которого не будет продаж. Маркетинг начинается с сервиса, логистики и понимания того, как быстро будет ремонтироваться техника. Не стоит заблуждаться, что продажа запасных частей — это и есть сервис. Исторически так сложилось, что отечественные производители не любят оказывать сервис. Нам непросто переломить ментальность и работать по идеологии продажи услуги, всего жизненного цикла изделия, но мы начали этот процесс. По нашим оценкам, ВР могут уже в ско-

ром времени претендовать на половину мирового рынка услуг сервиса, или на 100 млн долл. ежегодно. А дальше посмотрим! В Индии совместно с компанией "Вектра" мы создали СП по обслуживанию нашей техники, которое теперь становится основным легитимным игроком на индийском рынке по поставке запчастей и ремонту. В Китае в 2008 году мы заключили рамочное соглашение об организации сервиса российских вертолетов. На подходе создание центра на Ближнем Востоке. Мы понимаем, что надо создать сервисную инфраструктуру во всем мире, ведь российские вертолеты эксплуатируются более чем в 80 странах мира, а активно продаются — в 40 странах.

— Как идет ход выполнения проекта Ка-226Т, на который получен кредит Банка развития?

— Банком на эти цели был выдан инвестиционный кредит в 100 млн долл. на восемь лет. Несмотря на кризис, условия кредита не пересматривались и процентные ставки по нему остались прежние. Сейчас по проекту создан и функционирует проектный коллектив. Практически в еженедельном режиме в "Оборонпроме" мы рассматриваем ход его реализации. Уже решен вопрос по двигателям. С Turbomeca заключен контракт на создание и сертификацию модификации двигателя Arrius 2G1. Одновременно мы прорабатываем вопрос продаж Ка-226Т с МЧС, ФСБ, "Газпромом", через "Рособоронэкспорт" будем выходить на индийский тендер легких вертолетов.

— Что происходит с проектом Ми-38? Насколько известно, есть определенные проблемы с поставщиком двигателей для этого вертолета.

— Машина очень хорошая, но работа по ней сейчас замедлилась. К сожалению, до кризиса мы не успели обеспечить проект финансированием, поэтому активно работаем над этой темой в нынешних непростых условиях. Немаловажным стал отказ Pratt & Whitney Canada от поставки двигателей для вертолета, несмотря на подписанный протокол о намерениях. Может быть, здесь сказался негативный опыт работы с российскими предприятиями в 90-е годы. Тем не менее уже начались работы по установке на Ми-38 самолетного двигателя ТВ7-117, который можно доработать под вертолетную тематику. Предполагается, что "финальным" производителем этого двигателя станет МПП им. Чернышева.

— Планы по проведению IPO все еще остаются в силе?

— У нас есть утвержденный приказ по переходу на единую акцию ВР в течение ближайших двух лет, что является преддверием выхода на рынки капиталов. Хотел бы подчеркнуть, что IPO не является для нас самоцелью. Это средство для получения инвестиций. Поэтому проведение IPO будем рассматривать исходя из ситуации в самом холдинге и на рынке.

— Партнерство с AgustaWestland продолжается?

— Наше совместное предприятие по дистрибуции уже создано и работает. Проект создания в Панках производства вертолета AW139 по лицензии AgustaWestland продвигается по плану. Идем к подписанию лицензионного соглашения. В ближайшее время с итальянской стороны будет назначен гендиректор, с российской — его первый заместитель по финансам. Мы предполагаем, что первый серийный вертолет будет произведен в конце 2010 года и поставлен заказчику в 2011 году.

— Будут ли из-за кризиса пересмотрены параме-

тры комплексной целевой программы развития вертолетостроения?

— Несмотря на успехи вертолетной отрасли в производственном плане, нельзя забывать, что мы эксплуатируем модели, разработанные в прошлые десятилетия. Отрасли срочно нужны инвестиции в новые разработки, которые дадут возможность не потерять ее потенциал. Поэтому программа развития вертолетостроения в тех параметрах, которые изначально в нее закладывались, остается актуальной. Сейчас мы только вносим коррективы в модельный ряд. В частности, по легкому вертолету, вертолету грузоподъемностью 4 т, который может быть создан на базе "Ансата". Принципиальной задачей для нас является создание перспективного скоростного вертолета, что определит положение российского вертолетостроения на мировом рынке в ближайшие десять лет. Работы в этом направлении уже начались. И здесь нам остро необходима поддержка государства.

— Планируется ли увеличение внутреннего вертолетного заказа?

— Я очень надеюсь на это. У "Вертолетов России" есть определенные планы по увеличению этого заказа.

— Теперь вопрос по другому холдингу — Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). Когда закончится первый этап объединения?

— Этап экстенсивного расширения ОДК фактически закончен. "Оборонпрому" уже переданы госпакеты НПО "Сатурн", "Моторостроителя", СНТК, "Металлист-Самара", предприятий пермского комплекса. Из последних необходимых приобретений стало приобретение пакета акций "Металлист-Самара", принадлежащего частным акционерам. Юридические процедуры формирования ОДК завершим до конца 2009 года. Уже сейчас мы начали реализовывать концепцию единого управления предприятиями через УК ОДК. Мы ликвидируем лишние управленческие звенья, как, например, УЛ ПМК. Структура ОДК в настоящее время оптимальна с точки зрения управления, мы не будем ее перегружать персоналом не только в целях экономии затрат, но и для сохранения ясной системы управления. Практически все топ-менеджеры "Оборонпрома" работают в структуре ОДК по совместительству.

— Почему именно Вы заняли должность гендиректора ОДК? Не нашлось достойного?

— В отрасли, слава богу, достаточно опытных и профессиональных менеджеров. Но на начальном этапе создания ОДК важно выработать общую программу действий, найти консенсус между всеми участниками. Поэтому я считаю необходимым держать все эти процессы под личным контролем.

— Юрий Ласточкин уже передал "Оборонпрому" свой пакет акций НПО "Сатурн"?

— Сделка уже завершена, расчеты по "Сатурну" закончены. Также передан пакет акций УМПО. "Оборонпром" уже сегодня имеет контроль над обоими предприятиями.

— Двигателестроительные предприятия РСК "МиГ" также будут переданы "Оборонпрому"? Как будет решаться вопрос с импортозамещением производства вертолетных двигателей?

— Уже есть решения по оказанию господдержки МПП им. Чернышева на общую сумму около 7 млрд руб. В том числе путем дополнительной эмиссии предприятия в пользу "Оборонпрома" на 2,9 млрд

руб. В прессе имели место спекуляции относительно этого процесса. Могу сказать, что у нас нет разногласий с руководством МПП им. Чернышева относительно участия "Оборонпрома" в уставном капитале завода. Имели место технические проблемы, связанные с корпоративным оформлением сделок, которые уже решены.

Что касается импортозамещения, то ОАО "Климов", используя ремкомплекты, может производить вертолетные двигатели ТВ3-117 и ВК-2500. На МПП им. Чернышева будем производить ТВ7-117 для Ми-38 и ремкомплекты.

— Когда в ОДК войдет завод "Салют"? После посещения этого предприятия президентом этот процесс ускорился или, наоборот, затормозился?

— У нас есть ряд серьезных задач по реструктуризации полученных активов. "Салют" также решает вопрос превращения в ОАО и создания своего холдинга в соответствии с указом президента. Каждый должен завершить начатые преобразования в каждом холдинге. Но уже сегодня мы работаем с "Салютом" в кооперации по разным направлениям. На предприятии есть набор компетенций, которые необходимы ОДК.

— Какие, по-Вашему, "сильные" предприятия вошли в ОДК, а кто "слабый"? Будут ли закрыты производства, например в Самаре?

— Хочу сразу подчеркнуть, что мы не закрываем самарские производства! Мы сохраняем и будем развивать ключевые компетенции всех трех предприятий — "Моторостроителя", СНТК и СКБМ. На базе "Моторостроителя" мы планируем создать единую структуру, которая обеспечит разработку, производство и ремонт авиационных двигателей для стратегической авиации, потребности космической программы. Здесь также будет выпускаться оборудование для "Газпрома" и других сырьевых компаний. Бренд "Кузнецов" будет сохранен. При этом инженерный коллектив СНТК будет сосредоточен на разработке и модернизации агрегатов, в то время как "Моторостроитель" станет единственным серийным заводом в регионе по производству газотурбинных двигателей. На площадке СНТК имеется достаточно современный испытательный комплекс, который технологически невозможно перенести на другую территорию. Поэтому это производство будет и далее функционировать на СНТК, остальные незадействованные помещения и территории планируется реализовать. В целом же самарские предприятия имеют долгов на 7 млрд руб., необходима срочная модернизация производственной базы. Действовать там стандартными методами уже нельзя, поэтому мы начали срочные антикризисные мероприятия. В целом стабильно развивается "пермский куст", который сейчас также будет консолидироваться. Несмотря на финансовую ситуацию, НПО "Сатурн" — сильное и современное с производственной и технологической точек зрения предприятие, где впервые проходит сертификация двигателя по европейским стандартам. Перспективно Уфимское объединение, на базе которого мы планируем создать специализированную площадку для всех предприятий холдинга.

— Может, легче все разрушить и построить с нуля?

— Нет, так поступать мы не будем, хотя иногда green field лучше, чем реконструкция старого. У МПП им. Чернышева десять незадействованных гектаров,

которые требуют постоянной финансовой подпитки в виде налогов, ЖКХ и т. д. Очевидно, что такие затраты нерациональны. В Самаре также избавимся от непрофильных активов. Мы не занимаемся девелопментом и туристическим бизнесом. Мы не можем себе позволить содержать пансионаты или дома отдыха, которые висят на балансе заводов. Соцпакеты сотрудников должны базироваться на денежном эквиваленте. Надо сохранить только общежития, так как это необходимо для привлечения рабочей силы.

— Планируете ли вы реорганизацию пермского комплекса? Как относится к этим планам Pratt & Whitney, которая является акционером ПМЗ?

— "Пермский куст", как я уже говорил, является достаточно стабильным с финансовой и производственной точек зрения, тем не менее он также требует серьезной реструктуризации: уже началась передача функций управления предприятиями ПМК в ОДК, идет объединение Пермского моторного завода и технологически связанных с ним предприятий. Все процедуры мы обсуждаем с акционерами, в том числе и с Pratt & Whitney, которую мы рассматриваем как стратегического партнера ПМК.

— Какие цели вы ставите перед ОДК?

— Мы определились, что стратегическая цель ОДК — восстановление и поддержка современной российской инженерной школы в сфере создания газотурбинных двигателей. Отсюда основная задача — создание двигателей, отвечающих требованиям внутреннего и внешнего рынков. Мы заявили о своем стремлении к 2020 году закрепиться в пятерке мировых производителей в сфере ГТД, и наша работа будет нацелена на реализацию всех этих планов. Определились с основными перспективными проектами ОДК. Это проект SaM146, новый двигатель для гражданской авиации (проект МС-21), новый двигатель для военной авиации (проект ПАК ФА), новый двигатель для скоростного вертолета. Безусловно, работа по имеющимся агрегатам будет продолжена в рабочем режиме. Например, сертификация двигателя ПС-90А2 в сотрудничестве с американской Pratt & Whitney. В ближайшее время в рамках ОДК будет доработана стратегия развития отрасли, которую мы вынесем на совет директоров "Оборонпрома". Затем планируем представить стратегию на рассмотрение правительства.

— Какую структуру будут иметь ОДК, на каких принципах будет строиться работа холдинга?

— Над формированием структуры ОДК работали восемь комитетов, в которые входили все директора заводов, эксперты, ученые. 27 марта мы завершили этот процесс. Для меня очевидно, что на УК ОДК должны быть замкнуты вопросы международной деятельности и финансов. Но это координация, а не замена тех работ, которые ведутся на предприятиях. Основной принцип работы ОДК — проектно-программный. Все кадровые решения мы рассматриваем с точки зрения целесообразности фактического применения опыта и знаний конкретного менеджера на конкретном участке. Для меня это важно, так как генеральные директора — главная "боевая" единица в структуре ОДК. Исходя из этого, были произведены назначения на основные проекты холдинга. Реализацией проекта SaM146 будет заниматься генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, дирекцию программ производства вертолетных двигателей воз-

главит генеральный директор УМПО Александр Артюхов. Генеральный конструктор "Авиадвигателя" Александр Иноземцев займется проектом создания двигателя тягой 9–18 т. Программа промышленных ГТУ закреплена за моим заместителем по УК ОДК и "Оборонпрому" Дмитрием Петровым. Другой мой заместитель по ОДК, Илья Федоров, который ранее возглавлял ОАО "Дубненский машиностроительный завод — Камов", будет ответственным за проект создания двигателя для ПАК ФА. Проект по литью, который мы рассматриваем как, возможно, общий для вертолетного и двигательного холдингов, курирует заместитель генерального конструктора ОДК Геннадий Зубарев. Приказы по назначениям уже мною подписаны. Есть еще ряд направлений (композитные материалы, инструментальное производство и др.), с руководством которых мы определимся в ближайшее время. Все проекты будут проходить процедуры рассмотрения на экспертном совете ОДК, проектный комитете "Оборонпрома", с обязательным утверждением схемы финансирования.

— С какими финансовыми результатами закончили 2008 год предприятия ОДК?

— В этом году мы впервые свели все финансовые показатели предприятий, которые уже входят или войдут в ОДК. По предварительным данным, выручка предприятий в 2008 году превысила 57 млрд руб. Но отрасль генерирует большие убытки, за которыми стоят цифры долгов по зарплате, налогам и т. д. Это свидетельствует о системных проблемах отрасли, которые мы будем решать.

Реус Андрей Георгиевич родился в 1960 году в Челябинске. Окончил МГУ им. М. В. Ломоносова по специальности "политическая экономия". Доктор экономических наук. С 1983 по 1991 год работал на различных должностях на Челябинском тракторном заводе. С 1994 по 1998 год — директор финансовой программы Международной академии бизнеса и банковского дела (Тольятти). В 1998–1999 годах работал в Министерстве финансов РФ. С 1999 по 2004 год — руководитель секретариата заместителя Председателя Правительства РФ Виктора Христенко. С апреля 2004 года — заместитель министра промышленности и энергетики. С сентября 2007 года — гендиректор ОАО "ОПК "Оборонпром".

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, образована в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (ОАО "Вертолеты России"), двигателестроение (Объединенная двигателестроительная корпорация), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы ("Оборонительные системы"). Акционеры ОПК "Оборонпром": Российская Федерация — 55,45 %, ФГУП "Рособоронэкспорт" — 28,3 %, Республика Татарстан — 13,7 %, ОАО "Роствертол" — 2,53 %. Выручка предприятий, входящих в корпорацию, в 2008 году превысила 100 млрд руб.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
02.04.09

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ROLLS-ROYCE: ЮБИЛЕЙ ТУРБИН AVON

По данным компании Rolls-Royce, промышленные газовые турбины серии Avon 200 выработали более 100 тыс. часов эксплуатации.

Этот усовершенствованный тип турбин с повышенной мощностью, эффективностью и увеличенным сроком службы компонентов был выведен на рынок в 2007 году. За это время операторы электростанций из 9 различных стран заказали 40 комплектов моторов, 18 из которых в настоящее время находятся в процессе доставки.

Турбина Avon является одной из самых успешных промышленных газовых турбин на базе авиационного двигателя. Общий срок службы турбин этого типа, установленных на предприятиях нефтяного, газового и энергетического сектора, достигает 60 млн рабочих часов. Всего было заказано 1200

единиц, 800 из которых продолжают функционировать в настоящее время.

Модификация Avon 200 является доработанной версией моделей Avon 1533, 1534 и 1535. Прошедшая доработку турбина позволяет получать на 8,9 % больше энергии и обеспечивает дополнительные 4,4 % КПД. Модернизированный продукт также обладает увеличенным (с 30 000 до 36 000 часов) сроком непрерывной эксплуатации при стандартных условиях и улучшенной конструкцией, позволяющей уменьшить расходы на эксплуатацию в течение срока службы мотора, а также сократить выбросы углекислого газа в атмосферу.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
03.04.09*

GE OIL & GAS: ДЕБЮТ НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ

На электростанции комбинированного цикла, расположенной в итальянском городе Кремона, впервые в мире для коммерческого использования применена новая технология сжигания со сниженным до 16 част/млн содержанием оксидов азота, разработанная компанией GE Oil & Gas и отвечающая самым строгим стандартам на выбросы, действующим в Европе.

Благодаря этому технологическому прорыву газовые турбины GE10, установленные на станции, задают новые стандарты контроля за выбросами газов для турбин с механическим приводом, демонстрируя снижение выбросов оксидов азота до 15 част/млн при рабочей нагрузке от 50 до 100 %.

Теплоэлектростанция комбинированного цикла, принадлежащая компании AEM Gestioni, поставляет электрическую и тепловую энергию в сети города Кремона. Технологическая линия, поставленная бывшим подразделением Turbotecnica компании GE Oil &

Gas, состоит из паро-инжекционной газовой турбины PGT10, которая при помощи понижающей коробки передач приводит в движение электрический генератор. Одновременно паровая турбина вносит свой вклад в общий объем энергии, вырабатываемый линией.

Пар производится теплоутилизационным парогенератором, который использует выбросы от работы газовой турбины. Выбросы паровой турбины используются для муниципального теплоснабжения.

Установленная на станции газовая турбина PGT10 была доработана до более современной модели GE10, позволяющей увеличить мощность и снизить объем выбросов в атмосферу. Побочным эффектом и дополнительным преимуществом стало увеличение интенсивности потока воздуха в газовой турбине, позволяющее генератору производить больше пара, что ведет к увеличению мощности паровой турбины.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
22.04.09*

GE ENERGY И КИТАЙСКАЯ NTC ПОДПИСАЛИ ЛИЦЕНЗИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Компания GE Energy объявила о подписании лицензионного соглашения с китайской компанией Nanjing Turbine & Electric (NTC).

По условиям данного соглашения NTC получает лицензию на использование технологий GE в конструкции паровых турбин, которые будут снабжать энергией промышленность Китая и Юго-Восточной Азии. Уже давно активно работающая в области производства электроэнергии, компания NTC решила начать экспансию в промышленный сектор. "Заключенное соглашение позволит компании расширить свои технологические возможности и предоставить клиентам проверенное и надежное решение для использования в промышленности", - говорит Шень Цзюнь (Shen Qun), президент Nanjing Turbine & Electric.

Лицензионное соглашение распространяется как на приводы питательного насоса котла, так и на

паровые турбины с механическим приводом, которые компания будет производить и продавать в своем регионе. Соглашение о передаче турбинных технологий базируется на долгосрочном партнерстве GE и компании NTC, одного из основных производителей силового оборудования в Китае, которая сотрудничает с GE с 80-х годов. Компания GE Energy работает в Китае более 90 лет и поставила в страну около 30 газовых и паровых турбин.

В мировом масштабе на станциях, работающих на ископаемом топливе, электростанциях комбинированного цикла, станциях газификационного комбинированного цикла, промышленных и нефтехимических заводах и на атомных электростанциях работает более 5600 паровых турбин GE.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
24.04.09*

GE ENERGY: КОНТРАКТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ ДЛЯ АЛЮМИНИЕВОГО КОМБИНАТА В ОАЭ

Компания GE Energy объявила о заключении многолетнего контракта на сервисное обслуживание с компанией Emirates Aluminium (EMAL) в связи с близящимся к завершению строительством крупнейшего в ОАЭ алюминиевого комбината.

Контракт имеет целью поддержку инвестиций, сделанных EMAL в газовые турбины GE, и должен обеспечить их долговременную эффективную работу. По условиям контракта GE Energy предоставит широкий спектр услуг по обслуживанию газовых турбин, оборудованных системой контроля и снижения выбросов углекислого газа, и приведению их работы в соответствие с экологическими нормами, устано-

вленными законодательством ОАЭ. В июле прошлого года GE Energy объявила о поставке для проекта газовых турбин типа Frame 9FA, паровых турбин C7, теплоутилизационных парогенераторов и конденсаторов. Поставка оборудования началась в конце 2008 года и будет продолжаться до апреля 2010 года. Данный проект станет одним из первых примеров использования технологии Frame 9FA для нужд алюминиевого производства. Турбины построены с использованием технологии сжигания с пониженным содержанием оксидов азота (DLN emissions technology).

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
06.04.09*

SCOTTISHPOWER УВЕЛИЧИТ СТАНЦИЮ НА 1 ГВ

Компания ScottishPower планирует построить газотурбинную электростанцию комбинированного цикла мощностью 1000 МВ в качестве дополнения к существующей газовой электростанции Дэмхед-Крик в графстве Кент (Великобритания).

Компания планирует закончить работы по подготовке необходимой документации к началу лета. Новая станция под названием Дэмхед-Крик 2 стоимостью примерно 500 млн фунтов стерлингов позволит вдвое увеличить количество вырабатываемой энергии. Конструкция станции также позволит задействовать технологию улавливания углекислого газа. Кроме увеличения мощности, новая электро-

станция позволит создать в районе Мидуэй более 1000 временных рабочих мест на период строительства и 50 постоянных рабочих мест с момента начала эксплуатации.

Кроме того, важной поддержкой для экономики региона станут контракты с местными компаниями, обслуживающими станцию. В течение 25-летнего срока службы станции на эти цели планируется ежегодно выделять 27 млн фунтов стерлингов. Компания ScottishPower управляет тремя газовыми электростанциями на территории Великобритании.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
29.03.09*

СОКРАЩАЯ РАСХОДЫ

Компания Meggitt объявила о том, что результаты работы в первом квартале текущего года соответствуют ожиданиям, но прогноз на 2009 год обещает ряд сложностей.

Расположенная в английском городе Борнмут компания, специализирующаяся на оборудовании и решениях для авиакосмической отрасли, в 2008 году зафиксировала увеличение количества заказов в два раза. Заказы в области гражданской авиации показали рост на 31%, в области военной авиации - на 35 %, в области энергетики - на 21 %.

Однако в период между декабрем 2008 года и мартом 2009 года в связи со сложной рыночной ситуацией рост количества заказов составил менее 4 %, причем большая их часть пришлась на военный сектор. В связи с экономической нестабильностью компания предполагает, что год предстоит непростой. Согласно прогнозам, объем перевозок гражданской авиацией в 2009 году сократится на 5-6 % и, возможно, прекратит сокращение или слегка вырастет в 2010 году.

Компания принимает ряд мер по сокращению расходов, включая уменьшение сверхурочной рабо-

ты, снижение затрат на пенсионное обеспечение, дискреционных расходов и замораживание размеров заработной платы. Компания также объявила о сокращении персонала до 600 человек, на 15 % по сравнению с уровнем 2008 года. Данные меры должны обеспечить экономию в размере 20 млн фунтов стерлингов в течение года и 50 млн - к концу 2010 года.

Сэр Колин Терри (Sir Colin Terry), председатель правления Meggitt, сообщил: "С учетом текущих рыночных показателей и соотношения валютных курсов компания рассчитывает по результатам 2009 года на валовой доход в размере, примерно соответствующем прошлогоднему. Распределение дохода по кварталам также примерно будет соответствовать 2008 году. У нас сохраняются хорошие перспективы финансирования и достаточный запас для маневра и получения кредитных линий, компания не испытывает сложностей с обязательствами перед банками. В связи с этим совет директоров рекомендует повысить размер дивидендов акционерам до 8,45 пенсов за акцию и уверен в достижении запланированных годовых результатов".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
23.04.09*

ИНИЦИАТИВА АВСТРАЛИЙСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА И GE ENERGY

Компания GE Energy объявила о своем присоединении к международной инициативе правительства Австралии по разработке технологий по улавливанию и хранению углекислого газа.

General Electric International и австралийское правительство подписали меморандум, согласно которому GE становится учредителем Международного института улавливания и хранения углекислого газа (GCCSI). Институт будет осуществлять международную политику и контроль с целью содействия программам, направленным на создание коммерческих электростанций, использующих соответствующие технологии. Премьер-министр Австралии Кевин Рудд

пообещал выделение 100 млн долларов ежегодно на поддержку института.

По данным Международного энергетического агентства, мировой энергетический рынок в период с 2006 по 2030 год ожидает рост на 45 %. Несмотря на возрастающее значение возобновляемых источников энергии, ожидается, что ископаемое топливо, и прежде всего уголь, по-прежнему останется основой мировой энергетики в ближайшие десятилетия. К примеру, около 80 % электричества в Австралии производится с использованием угля.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
17.04.09*

SIEMENS ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ КОМБИНИРОВАННОГО ЦИКЛА В БЕЛЬГИИ

Siemens Energy собирается построить электростанцию комбинированного цикла в бельгийском городе Тессендерло.

Заказчиком выступает независимый поставщик энергии T-Power, чьи акции в равных долях принадлежат компаниям International Power, Siemens Project Ventures и городу Тессендерло. Стоимость заказа, включая долгосрочный контракт на обслуживание газовой турбины, составит около 320 млн евро.

Станция мощностью 420 МВ будет построена во Фландрии на территории компании Tessenenderlo Che-

mie. После запуска, намеченного на середину 2011 года, треть вырабатываемого электричества будет расходоваться на нужды химического производства, а оставшаяся часть - подаваться в национальную электросеть.

Siemens Energy осуществит постройку станции под ключ, поставит газовую и паровую турбины, генератор и все сопутствующее оборудование.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
29.03.09*

SIEMENS: СТАНЦИЯ АЛ-ТАВИЛА ПЕРЕДАНА ЗАКАЗЧИКУ

Компания Siemens Energy завершила строительство электростанции комбинированного цикла, совмещенной с установкой по опреснению морской воды, и передала объекты заказчику, компании Taweeleh Asia Power Company (TAPCO) со штаб-квартирой в Абу-Даби.

60 % акций компании TAPCO контролируются местным управлением водных и энергетических ресурсов, 40 % - компанией Asia Gulf Power.

Строительство станции осуществил консорциум компаний Fisia Italmimpianti и Babcock Borsig под руководством Siemens. Станция, запущенная в эксплуатацию в октябре 2008 года, рассчитана на производство 970 МВ "экологичного" электричества и 300 тыс. кубометров питьевой воды ежедневно.

Станция Ал-Тавила-Б является частью комплекса Ал-Тавила, расположенного в 80 км к северу от столи-

цы ОАЭ. Станция оснащена тремя газовыми турбинами SGT5-4000F производства Siemens, паровой турбиной SST5-6000 и четырьмя генераторами.

Страны Ближнего Востока, и в особенности ОАЭ, являются одним из ключевых рынков для концерна. По данным компании, Siemens Energy является лидером в производстве электростанций, совмещенных с системами опреснения воды. После электростанции Ал-Тавила А2, построенной в 2001 году, данный проект стал второй станцией, возведенной компанией в энергетическом комплексе. Кроме того, Siemens построила еще 2 подобных электростанции в Абу-Даби - станцию Мирфа (строительство завершено в 1996 году) и станцию Шувейхат-I (построена в 2004 году) - и ведет работы по подготовке к строительству станции Шувейхат-II.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
01.04.09*

SIEMENS: ЭНЕРГИЯ И ВОДА ДЛЯ ОАЭ

Siemens Energy заключила контракт на постройку в Абу-Даби электростанции комбинированного цикла Шувейхат-II, интегрированной с установкой по опреснению морской воды.

Компания произведет все необходимые строительные и установочные работы в сотрудничестве со своими партнерами - Doosan Heavy Industries и Samsung Engineering & Construction. Электростанция будет расположена примерно в 200 км к западу от Абу-Даби, столицы Объединенных Арабских Эмиратов. После запланированного на сентябрь 2011 года запуска в эксплуатацию электростанция будет производить 1500 МВ электричества и ежедневно поставлять в местный водопровод 455 тыс. кубометров питьевой воды. Разработчиком проекта является компания GDF Suez, конечным клиентом - местный поставщик электроэнергии ADWEA. Стоимость контракта с Siemens составит более 350 млн евро.

Расширение мощностей по производству электроэнергии и водной инфраструктуры является жиз-

ненной необходимостью для стран Персидского залива, позволяющей поддерживать темпы роста населения и промышленного развития. Это проект является вторым заказом Siemens, полученным от GDA Suez, после возведения электростанции комбинированного цикла Аль-Эзель в Бахрейне и пятым проектом для ADWEA в Абу-Даби. Станция Шувейхат-II станет дополнением к станции Шувейхат-I, построенной Siemens в 2004 году. Объем поставки по контракту со стороны Siemens включает в себя ключевые компоненты электростанции, в том числе четыре газовые турбины SGT5-4000F, две паровые турбины SST5-6000, шесть генераторов, электрические системы и системы управления. Станция по опреснению морской воды будет построена компанией Doosan Heavy Industries с использованием технологии MSF. Подразделение компании Samsung возьмет на себя строительные работы.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам WWW.SIEMENS.COM
30.03.09*

ВЕТРЯНЫЕ ТУРБИНЫ В СЕВЕРНОМ МОРЕ

Multibrid, дочерняя компания французской Areva, и германская Wetfeet Offshore Windenergy подписали меморандум о намерениях, предусматривающий поставку восьмидесяти ветряных турбин типа M5000 для ветряного парка Глобал-Тек-1.

По условиям соглашения Areva также предоставит услуги по вводу в эксплуатацию и обслуживанию

станции. Стоимость заказа составляет примерно 700 млн евро, поставка ветряных турбин M5000 мощностью 5 МВ каждая запланирована на 2011-2012 годы.

Ветряной парк Глобал-Тек-1 расположен в немецкой части Северного моря в 90 км от берега. После запуска в эксплуатацию он будет производить 1,4 трлн кВт/ч ежегодно.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
30.03.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



ОТЧЕТ О ШЕСТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей

Академия наук авиации и
воздухоплавания

ООО "Союз
машиностроителей России"

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Некоммерческой
организации
"Авиакосмофонд"

Департамента образования
города Москвы

Департамента науки и
промышленной политики
города Москвы

24 апреля 2009 года в Золотом зале Дома культуры "Чайка" Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" состоялся Молодежный симпозиум и торжественное подведение итогов шестой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, посвященной 100-летию со дня рождения М. Л. Миля.

Организаторами Олимпиады являются Клуб авиастроителей и Академия наук авиации и воздухоплавания при поддержке Союза машиностроителей России.

В организации Олимпиады традиционно принимают участие: Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Некоммерческая организация "Авиакосмофонд", МГТУ им. Н. Э. Баумана, РГТУ им. К. Э. Циолковского "МАТИ", МАИ (ГТУ), РГГУ, Лицей № 1550 города Москвы.

Олимпиада стала уже традиционной, в этом учебном году в ней приняли участие более трехсот подростков из 49 регионов России и ближнего зарубежья.

Тот факт, что первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, а второй – очный и проходит в Москве в виде Молодежного симпозиума, финансируемого спонсорами и меценатами, позволяет подросткам участвовать в мероприятиях независимо от благосостояния их семей.

В течение всего учебного года участники работали на сайте Олимпиады и знакомились с курсами "История авиации и воздухоплавания", "Люди и судьбы российской авиации", "Теоретические и инженерные основы аэрокосмической техники", разработанными Лицеом Авиакосмофонда с участием РГТУ и Лицея № 1550 г. Москвы. Дети проходили тестирование, публиковали работы и получали отзывы на них, общаясь с интересными людьми.

По решению жюри участвовать во втором туре были приглашены десять участников: Власенко Александр Олегович (Тамбовская область), Гребнев Сергей Сергеевич (г. Москва), Гришин Илья Александрович (Тамбовская область), Дорожко Венедикт Владимирович (Ростовская область), Кукушкина Анна Евгеньевна (г. Москва), Лысенко Роман Васильевич (Республика Саха (Якутия), Мартыненко Николай Сергеевич (Саратовская область), Менкиджанов Евгений Геннадьевич (г. Москва), Серебряков Сергей Алексеевич (Вологодская область), Шаврин Борис Святославович (Архангельская область).

Шесть участников: Андреев Евгений Михайлович (Пермский край), Веденев Андрей Анатольевич (Пермский край), Вереницына Алена Игоревна (Волгоградская область), Гурылев Сергей Витальевич (Ярославская область), Иванов Алексей Сергеевич (Чувашская Республика), Сафин Аскар Флюрович (Республика Башкортостан) – были направлены на второй тур территориальными властями как региональные представители.

На Молодежном симпозиуме, используя современные мультимедийные устройства для презентации, участники представили серьезные исследования,

и перед жюри стояла нелегкая задача определить победителей. По их мнению и мнению всех присутствовавших гостей, уровень работ участников по сравнению с прошлым годом значительно вырос.

В состав жюри, председателем которого является доктор философских наук, профессор Надежда Гегамовна Багдасарьян, вошли такие знаменитые и уважаемые люди, как дважды Герой Социалистического Труда, президент Академии наук авиации и воздухоплавания Г. В. Новожилов; Герой Советского Союза, летчик-испытатель, генерал-лейтенант авиации С. А. Микоян; Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, писатель В. Н. Кондауров; подполковник морской авиации, летчик-истребитель, писатель Л. М. Вяткин.

Жюри определило победителей шестой Олимпиады:

Первое место — Дорожко Венедикт Владимирович (МОУ Гимназия "Юридическая", г. Волгодонск Ростовской области) с презентацией на тему "Золотое сечение" в авиационных конструкциях";

Второе место — Менкиджанов Евгений Геннадьевич (Московский колледж управления и новых технологий, г. Москва) с презентацией на тему "Летательные аппараты на основе антигравитации";

Третье место — Гришин Илья Александрович (СОШ № 21, г. Мичуринск Тамбовской области) с презентацией на тему "На пути к гиперзвуку. История освоения гиперзвуковых скоростей".

Также жюри отметило высокий уровень работ Гребнева Сергея Сергеевича (Лицей № 1550, г. Москва) и Вереницыной Алены Игоревны (МОУ "Центр "Качинец", г. Волгоград).

Невозможно было не обратить внимание на самого молодого участника Молодежного симпозиума — Алексея Сергеевича Иванова из Чувашской Республики (12 лет). Директор по науке ФГУП "ММПП "Салют", председатель оргкомитета Олимпиады В. В. Крымов лично вручил Алексею приз.

Все участники Молодежного симпозиума получили сертификаты победителей первого тура Олимпиады и подарки от ФГУП "ММПП "Салют", Союза машиностроителей России, Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля. Победители Олимпиады были награждены дипломами, ценными призами и получили приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

Правительство Москвы предоставило московским участникам симпозиума Гребневу Сергею Сергеевичу и Кукушкиной Анне Евгеньевне путевки в профильный молодежный космический лагерь, проходящий на базе Звездного городка.

Авиакомпания "Аэрофлот-Норд" наградила Венедикта Владимировича Дорожко, занявшего 1-е место, двумя сертификатами на получение бесплатных билетов для перелета в любой город России и обратно рейсами компании.

Всем участникам Молодежного симпозиума была оформлена подписка на журнал "Двигатель" на 2009 год.

На церемонии награждения победителей присутствовала дочь М. Л. Миля Надежда Михайловна Миль, она подарила Олимпиаде портрет своего знаменитого отца и сказала много теплых слов ребятам, участвовавшим в Симпозиуме. Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля передал в подарок Олимпиаде макеты вертолетов Ми-6 и Ми-24.

Гостями Молодежного симпозиума были учащиеся школ города Гаврилов-Яма и Лицея № 1550 города Москвы. Впервые на Симпозиум приехали кадеты из МОУ "Гимназия № 6" города Ивanteeвки Московской области.

Учащиеся Лицея № 1550 города Москвы показали мини-спектакль, посвященный М. Л. Милю.

Организаторы Олимпиады выражают особую благодарность ФГУП "ММПП "Салют" за наиболее активное участие в подготовке и проведении шестой Олимпиады и благодарят соорганизаторов и меценатов: Департамент образования Вологодской области, дизайн-студию ООО "ГАРУСС", ЗАО "МСЗ-Салют", ЗАО "Авиационная компания "Аэрофлот-Норд", ЗАО "Полимедиа", КБ "Нацпромбанк" (ЗАО), Московское РО "СоюзМаш России", ОАО "Мичуринский завод "Прогресс", ОАО "Вологодское авиационное предприятие", ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат", ОАО "Роствертол", ОАО "Тамбовский завод "Комсомолец" им. Н. С. Артемова", ООО "МПП "Энерготехника", Районное управление образования МО "Ленский район", МОУ "Лицей № 2 г. Ленска" Республики Саха (Якутия), Управление образования администрации Гаврилов-Ямского муниципального района.

источник: Клуб авиастроителей
27.04.09



ПОБЕДИТЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

**ДОРОЖКО ВЕНЕДИКТ,
МОУ Гимназия "Юридическая",
г. Волгодонск Ростовской области —
1 место**

**МЕНКИДЖАНОВ ЕВГЕНИЙ,
ГОУ "МКУиНТ", г. Москва —
2 место**

**ГРИШИН ИЛЬЯ,
СОШ № 21,
г. Мичуринск Тамбовской области —
3 место**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ПОБЕДИТЕЛЕЙ ШЕСТОЙ
ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ
АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

ЧИТАЙТЕ НА СТР. **98**

ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Вереницына Алена Игоревна, МОУ центр "Качинец", г. Волгоград

Я НИ ЗА ЧТО на свете не пожалею, что поехала на этот конкурс! После Симпозиума остались очень яркие впечатления! Я каждый день вспоминаю все новые и новые подробности и рассказываю своим друзьям, а они с интересом меня слушают!

Большое спасибо организаторам этого Симпозиума! Все участники, я думаю, получили огромное удовольствие и опыт публичных выступлений, что очень важно. Я познакомилась с новыми интересными людьми — в общем, провела время с пользой! Еще раз огромное спасибо!!

Р. С. Отдельное спасибо участникам за их старательность и увлеченность! Слушать доклады было действительно интересно!

Андреев Евгений Михайлович, Пермский авиационный техникум им. А. Д. Швецова

Благодарю вас за предоставленную мне возможность участвовать в Молодежном симпозиуме шестой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, посвященной 100-летию со дня рождения М. Л. Миля. Также выражаю благодарность за высокий уровень организации самого мероприятия. Понравилось разнообразие тем докладов. Они были интересны и познавательны. Было что послушать и, самое главное, было с кем пообщаться. Симпозиум, как и сама Олимпиада, не прошел для меня даром: он показал огромную заинтересованность молодежи в авиации, в ее будущем развитии.

Относительно пожеланий: неплохо было бы пригласить больше организаций, представляющих свою продукцию с оформлением стендов. Это было бы весьма интересно.

В целом у меня сложилось очень положительное мнение об участии в Симпозиуме. Еще раз выражаю благодарность за приглашение.

Мартыненко Николай Сергеевич, МОУ "Лицей математики и информатики", г. Саратов

ОЛИМПИАДА, Я ТЕБЯ ЛЮБЛЮ! Вот в принципе и все, что я хочу сказать учредителям и организаторам Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

Я очень рад, что финал Олимпиады не только не отменили из-за финансового кризиса (как это случилось во многих других проектах), но и провели даже с большим размахом, чем в прошлом году.

Нас просто завалили подарками. Не буду обманывать, больше всего мне в этом году понравился сотовый телефон, который мне подарили как победителю первого тура, а больше всего я расстроился из-за того, что не живу в Москве и не поеду в лагерь с космонавтами.

Я очень рад, что нас всех наградили годовой подпиской на журнал "Двигатель", почитать который меня уже просят папа и его коллеги по работе. Так что я теперь уважаемый человек в папиной фирме.

А вообще я был очень рад увидеть своих старых знакомых и познакомиться с новыми участниками из Москвы и других городов.

Еще у меня есть одна маленькая просьба. Я второй раз захожу в число финалистов, но дальше у меня пройти не получается. Хотелось бы получить рекомендации жюри на будущее, чтобы каждый следующий проект был лучше предыдущего.

Еще раз спасибо большое всем: участникам, организаторам, жюри и зрителям.

Мартыненко Елена Николаевна, мама и сопровождающая участника Молодежного симпозиума Николая Мартыненко

Когда мы с Колей в прошлом году приезжали на Симпозиум, я думала, что лучше уже быть не может. Оказывается, может. В этом году. Сначала я, честно говоря, подумала, что 16 человек в один день — это много и все устанут к концу выступлений. На самом деле все прошло на одном дыхании.

Приятно видеть, что Олимпиада не стоит на месте ни в количественном отношении, ни в качественном. Не уверена, что дети уже могут осознать те усилия, которые, я уверена, были сделаны организаторами для организации этого праздника. Поэтому я возьму на себя смелость выразить им благодарность от лица всех взрослых участников: руководителей, преподавателей, сопровождающих.

Приятно было получить благодарность педагогическому коллективу лицея, где учится сын. Обилие подарков участникам в этом году просто поразило.

Очень хорошо, что поддержать ребят приходил победитель первой Олимпиады. Мне ребенок до сих пор цитирует некоторые отрывки из его лекции.

От себя лично хочу поблагодарить за экскурсию на "Салют". Наш папа все мечтал побывать на этом заводе, но теперь за него это сделала я. Жаль, что мы живем не в Москве, думаю, что работать в конструкторском бюро такого завода — тайная мечта моего мужа.

Действительно, все было здорово. Без преувеличения.

Кукушкина Анна Евгеньевна, ГОУ ЦО "Школа здоровья" № 1804, "Кожухово", г. Москва

На мой взгляд, Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания прошла на высшем уровне. Доклады рассказчиков были интересными. Современные мультимедийные устройства для презентации очень помогли участникам Симпозиума.

Я обязательно приму участие в Олимпиаде в следующем году, так как для меня это интересно!

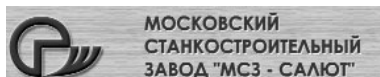
Помимо представления своих докладов мы успели пообщаться с участниками, а с некоторыми даже подружиться за короткое время, проведенное вместе.

Огромное спасибо хочется сказать организаторам этой Олимпиады!

СПОНСОРЫ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ



ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "САЛЮТ"
www.salut.ru



ЗАО "Московский станкостроительный завод "САЛЮТ"
www.mszt-salut.ru



Московское региональное отделение общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России"
www.souzymash.ru



ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат"
www.gmzagat.ru



ОАО "Мичуринский завод "ПРОГРЕСС"



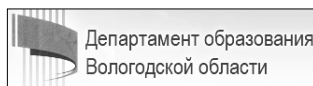
ЗАО "Коммерческий банк
"НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ БАНК"
www.natindbank.ru



Администрация Гаврилов-Ямского муниципального района.
Управление образования
www.adm.yar.ru/power/mest/gav_yam/index.htm

Лицей № 2
г. Ленск

Районное управление образования МО "Ленский район", МОУ
"Лицей № 2 г. Ленска" Республики Саха (Якутия)
www.lic2.ru



Департамент образования Вологодской области
www.edu35.ru



ОАО "Тамбовский завод "Комсомолец" им. Н. С. Артемова"
www.zavkom.com



ОАО "Вологодское авиационное предприятие"
www.ilas.ru



ОАО "Роствертол"
www.rostvertolplc.ru



ЗАО "Авиационная компания "Аэрофлот-Норд"
www.aeroflot-nord.ru



ООО "МПП "Энерготехника"
www.energotekhnika.san.ru



Рекламно-производственная фирма "ГАРУСС"
www.garuss.ru

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ

"ЗОЛОТОЕ СЕЧЕНИЕ" В АВИАЦИОННЫХ КОНСТРУКЦИЯХ

АВТОР: Дорожко Венедикт Владимирович, 16 лет, МОУ Гимназия "Юридическая", г. Волгодонск, Ростовская область, Россия.

РУКОВОДИТЕЛЬ: Постол М. А., учитель физики МОУ Гимназия "Юридическая".

КОНСУЛЬТАНТЫ: Кувшинов С. В., доцент кафедры "История науки и техники" РГГУ, вице-президент Клуба авиастроителей по образовательным программам; Титов Д. В., преподаватель кафедры "Конструкции авиационных двигателей" Академии им. Жуковского.

*Красивые самолеты лучше летают.
А. Н. Туполев*

АННОТАЦИЯ

В работе представлены результаты исследования автором нахождения пропорций "золотого сечения" в конструкциях самолетов. Работа содержит небольшой глоссарий (историческая справка, основные термины и понятия) и список источников, к которым обращался автор.

ТЕЗИСЫ

Высказывание известного авиаконструктора А. Н. Туполева стало точкой отсчета в моей работе. На Internet-форумах идет оживленное обсуждение вопроса о том, какие самолеты можно считать красивыми, а какие нет. По каким критериям их классифицировать? Оказывается, довольно значительное количество людей интересуется этой проблемой. Мне понравилось высказывание одного из посетителей Internet-форума, которое можно сформулировать так: "С точки зрения авиаинженера "красивый" самолет — это надежный самолет. Все остальное — это субъективное мнение отдельного человека". Получается, что понятие красоты в инженерном деле — синоним надежности, прочности, безопасности. Так ли это?



ОТЧЕТ О ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ И ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ

на официальном сайте Олимпиады
WWW.OLIMP.AS-CLUB.RU

Я решил найти ответ на вопрос: действительно ли красивая и гармоничная конструкция самолета может повлиять на его основные качества. Т. е. цель моей работы можно сформулировать следующим образом: исследовать геометрические параметры самолета, используя "золотую" пропорцию, и выявить (если возможно) некоторую закономерность.

О "золотом сечении" знали еще в древнем Египте и Вавилоне, в Индии и Китае, Греции. Высшую гармонию "золотого сечения" будет проповедовать Леонардо да Винчи. Все живое и красивое — все подчиняется божественному закону, имя которому — "золотое сечение". А как же техника? При всем многообразии и большой разнообразности материалов о "золотом сечении" я не встретил никакого упоминания о том, присутствует ли "золотая пропорция" в технических объектах, созданных человеком. Это кажется странным, но это так. Неужели все технические достижения человечества совсем не подчиняются правилам "золотого сечения"? Может, инженеры и конструкторы просто не обращали внимания на такие "мелочи", решая более важные задачи? Я решил проверить свое предположение, выбрав предметом своего исследования авиационную технику. Если быть более точным — конструкцию планера самолета. Геометрические данные самолета показали мне наиболее подходящим предметом исследования, так как понятие "золотого сечения" связано именно с геометрией, а если точнее, то с отношением отрезков. Древние греки утверждали, что понять — значит построить.

Для достижения поставленной цели мне пришлось ознакомиться с понятием "золотого сечения", изучить основные понятия авиационных конструкций, составить таблицы основных геометрических данных самолетов, найти соотношения этих данных, построить сравнительные диаграммы зависимости скорости самолета от отношения геометрических параметров, разработать методику исследования конструкции планера самолета (по его чертежу в масштабе) с помощью геометрической модели "золотого сечения", применить полученную методику к некоторым конструкциям планера самолетов. Затем проанализировать полученные результаты и сделать выводы.

Оказалось, что не существует "идеальной золотой" конструкции самолета. Можно предположить, что построенный по правилу "золотого сечения" самолет будет наиболее маневренным, но неустойчивым. Наверное поэтому геометрические параметры истребителя, для которого наиболее важными являются маневренность и скорость, приближаются к "золотому сечению", но никогда не достигают абсолютной величины. У пассажир-

ских и транспортных авиалайнеров, для которых наиболее важна устойчивость, соотношение габаритных размеров далеко от "золотого сечения".

Данную работу можно отнести к теоретическим исследованиям. Полученные результаты, возможно, могут быть использованы в прикладных целях. Например, с помощью разработанной методики исследования конструкции планера самолета можно построить "идеальную" конструкцию планера самолета. "Идеальная" конструкция — это конструкция, в которой основные геометрические параметры находятся в отношении "золотого сечения" или обратной к ней величины. Затем можно построить модель такого самолета и исследовать ее.

Если эталоном красоты считается "золотое сечение", то современные самолеты являются очень красивыми конструкциями. По моему мнению, как бы ни спорили на форумах о красоте самолетов, фраза А. Н. Туполева остается верной и актуальной.

Если в природе "золотое сечение" является универсальной мерой гармонии и красоты, то и в технике необходимо к этому стремиться. Моя работа не закончена. Это только начало, потому что очень многое осталось незавершенным и требует дополнительных исследований.

Источники информации:

1. Современная военная авиация России. М.: ООО "Военный парад", 2005.
2. Справочник военной авиации [Электронный документ]. ООО "Уральский электронный завод", г. Екатеринбург, 2004.
3. Виртуальный кабинет конструкции самолетов [Электронный документ]. (http://cniit.ssau.ru/virt_lab/).
4. Теоретические и инженерные основы аэрокосмической техники [Электронный документ]. (http://kursy.rsuh.ru/aero/html/kurs_1308.html).
5. Музей Гармонии и Золотого Сечения (http://www.goldenmuseum.com/index_rus.html).

Программно-технические средства:

1. Электронные таблицы MS Excel'2003.
2. КОМПАС-3D LT V9, система компьютерного технического черчения.
3. Графические редакторы: MS Paint, CorelDraw'11, Adobe Photoshop CS2.

ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ НА ОСНОВЕ АНТИГРАВИТАЦИИ

**АВТОР: Менкиджанов Евгений
Геннадьевич, 18 лет, ГОУ СПО
"МКУИИТ", г. Москва.**

**РУКОВОДИТЕЛЬ: Шумейко Виктор
Витальевич, генеральный директор
АНТЦ "Аэро-Астра".**

На протяжении всей истории человек стремился покорить воздушное пространство. С появлением первых летательных аппаратов ему удалось осуществить давнюю мечту. В дальнейшем крупных прорывов в истории авиации не происходит. Для дальних космических полетов нам требуются куда более быстрые летательные аппараты. Всегда оставалась открытой возможность создания летательного аппарата на основе антигравитации — устройства без крыльев, воздушных винтов и других механизмов, взаимодействующих с воздухом.

Целью моей работы является попытка ответить на такие вопросы: удавалось ли нам когда-нибудь построить летательный аппарат на основе антигравитации и существует ли антигравитация на самом деле.

На примере трех летательных аппаратов, которые могли быть построены в прошлом столетии, мы постараемся ответить на данные вопросы.

В 1928 году был открыт эффект Бифельда — Брауна, который заключается в том, что заряженный конденсатор будет двигаться в сторону положительного полюса до тех пор, пока не разрядится. Браун построил несколько летающих плоских конденсаторов и продемонстрировал их полет перед военными учеными Пентагона в 1953 году. С уверенностью можно сказать, что такие летательные аппараты действительно существовали. Так, в МУ ДМЦ "Соколыники" сотрудники научно-исследовательской лаборатории за 4

года изготовили большое количество платформ на основе эффекта Бифельда — Брауна.

Еще один возможный вариант антигравитации — эффект Сёрла, который заключается в том, что при вращении магнитных роликов вокруг магнитного кольца создается некая сила,двигающая устройство вертикально вверх. Неизвестно, существовала ли установка Сёрла на самом деле, но теоретически это еще один новый способ полета ЛА.

Третий вариант летательных аппаратов на основе антигравитации — платформа Гребенникова — вызывает еще больше сомнений в вероятности его существования. Подъемная сила платформы осуществляется за счет эффекта полостных структур, открытого ученым-естествоиспытателем Виктором Степановичем Гребенниковым. Платформа состояла из деревянной доски и руля Т-образной формы. Устройство развивало огромную скорость, причем пилот не чувствовал инерционных свойств перемещений тела и тепловых воздействий окружающего воздуха на аппарат.

Итак, пока явление антигравитации не обосновано, мы не можем говорить, что она действительно существует. Сейчас наша приоритетная задача — находить новые способы применения эффекта Бифельда — Брауна.

Список используемой литературы:

1. В. С. Гребенников. *Мой мир*.
2. А. В. Лемешко. *Еще об эффекте Бифельда — Брауна*.
3. А. И. Вейник. *Интервью из журнала "Свет"*.
4. Вадим Карелин. *Джон Сёрл. Человек, который продолжает мечтать (журнал "Человек без границ")*.

ПОГОНЯ ЗА ГИПЕРЗВУКОМ: ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ ГИПЕРЗВУКОВЫХ СКОРОСТЕЙ

АВТОР: Гришин Илья Александрович,
16 лет, МОУ "СОШ № 21", г.
Мичуринск, Тамбовская обл., Россия.
КОНСУЛЬТАНТ: Макаров Константин
Анатолевич, д. т. н., профессор
кафедры "Технология производства
летательных аппаратов" МАТИ, КБ
"Сухой".

АННОТАЦИЯ

К 1945 году только малое количество реактивных самолетов имело способность достижения скоростей 800 км/ч. Самолет, способный развить скорость 3200 км/ч, был в разработке и к 1965 году был испытан и вошел в серию. Это было четырехкратное увеличение в скорости через два десятилетия.

Следующий логический шаг — достижение гиперзвуковой скорости. Об этой гонке за гиперзвуком мой доклад.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Освоение гиперзвука найдет применение как в военной, так и в гражданской области и обеспечит пионеру этих разработок статус великой державы. И у России есть все шансы снова вырваться вперед в этой области.

Источники информации:

1. И. Черный. *Skylop* и "Аякс" — непохожие близнецы. // "Новости космонавтики", № 11, 1998 г.
2. И. Афанасьев. Уроки NASP на фоне "Холода". // "Новости космонавтики", № 5, 2002 г.
3. И. Черный. Укрощение гиперзвука. // "Новости космонавтики", № 9, 1998 г.
4. С. Кузнецов. Истребитель пятого поколения и концепция "Аякс". 26.10.06 г.
5. М. Тульев. На гиперзвуковых скоростях (новые оборонные разработки холдинговой компании "Ленинец"). // "Военно-промышленный курьер", 19–25 мая 2004 г.
6. В. Скибин. Двигатель будущего. // "В мире науки", № 11, 2006 г.
7. А. Шумилин. Авиация выходит в космос. // "Независимое военное обозрение", № 30, 2000 г.
8. В. Белоконов. Гиперзвуковой полет на пустой трубе. // "Независимая газета", 19 мая 2004 г.
9. А. Рудаков, В. Семенов, М. Строкин. Огнедышащий "Холод". // "Двигатель", № 2, 1999 г.
10. И. Черный. Испытания гиперзвуковых ПВРД в России и за рубежом. // "Новости космонавтики", № 7, 2006 г.

МЕТОДИЧЕСКОЕ СОВЕЩАНИЕ И ЗАСЕДАНИЕ ОРГКОМИТЕТА ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

23 апреля 2009 года в Золотом зале Дома культуры "Чайка" Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" состоялось методическое совещание и заседание оргкомитета шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

Подобное мероприятие проводится организатором Олимпиады — Клубом авиастроителей — уже второй год. На мероприятии присутствовали члены постоянно действующего оргкомитета Олимпиады и представители региональных администраций, направленные в оргкомитет шестой Олимпиады. В числе гостей, приглашенных на мероприятие, были методисты из управлений образования различных округов Москвы и Московской области, директора школ, педагоги дополнительного образования.

Приветствовал собравшихся председатель оргкомитета Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, директор по науке ФГУП "ММПП "Салют" Валентин Владимирович Крымов. На совещании были заслушаны следующие доклады:

— Новые мотивации молодежи XXI века: hi-tech как стиль жизни и инструмент самореализации (докладчик — вице-президент Клуба авиастроителей

по образовательным и профориентационным проектам Кувшинов С. В.);

— Работа методической комиссии Олимпиады и сетевые социальные сервисы (докладчик — разработчик сайта Олимпиады Шуляцкий Ф. С.).

В рамках совещания прошел круглый стол на тему "Молодежный нигилизм и проблемы профессиональной ориентации школьников".

Методическое совещание завершилось подведением итогов работы методической комиссии шестой Олимпиады и предложением ввести в состав комиссии седьмой Олимпиады новых представителей.

После небольшого перерыва состоялось заседание оргкомитета Олимпиады. О работе оргкомитета рассказал его председатель господин Крымов В. В.

На заседании было утверждено новое Положение Олимпиады, новые составы оргкомитета, методической комиссии и жюри.

Было решено признать работу оргкомитета шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания удовлетворительной и усилить работу по организации Олимпиады в регионах, опираясь на поддержку региональных отделений Союза машиностроителей России.

источник: Клуб авиастроителей
24.04.09

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

Президенту НП "Клуб авиастроителей"

доктору технических наук, профессору
ЕЛИСЕЕВУ Ю. С.,

генеральному директору ОАО "Сухой"
ПОГОСЯНУ М. А.

от студентов факультета "Авиационные
приборы и комплексы" Московского колледжа
управления и новых технологий
МЕНКИДЖАНОВА Е. Г. и КАРАТЕЕВА Д.С.

Уважаемые Юрий Сергеевич и Михаил Асланович!

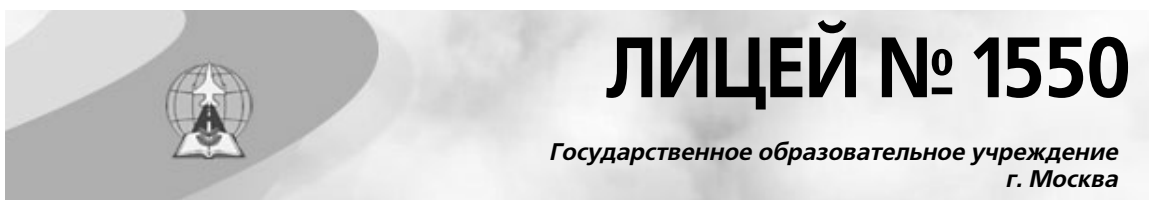
Мы, студенты ГОУ СПО "МКУИИТ", обращаемся к вам как к людям, которым небезразлично развитие авиационной отрасли России.

Все мы знаем, что подготовка авиационных инженеров с высшим профессиональным образованием в нашей стране находится на очень высоком уровне. Предприятия получают высококвалифицированных специалистов в области автоматики, электроники, самолето- и вертолетостроения. Тем не менее ухудшается положение авиационных техникумов и колледжей, выпускающих специалистов со средним профессиональным образованием. К примеру, Московский колледж авиационного моторостроения сейчас на грани закрытия. В других технических заведениях среднего профессионального образования ситуация также усложняется. И дело даже вовсе не в преподавательском составе, а в жизненных ориентирах студентов — ведь гораздо удобнее поступить на высокооплачиваемую работу (но не по специальности).

Мы сами стали свидетелями того, как приходит в упадок система подготовки авиационных специалистов со средним профессиональным образованием.

Наш колледж был основан в 1930 году и назывался Московский приборостроительный техникум им. Орджоникидзе. На протяжении 70 лет он выпускал надежных специалистов для КБ Ильюшина, Туполева, РСК "МиГ" и многих других предприятий. Факультет авиационного приборостроения всегда считался элитным, поскольку специальность действительно сложна в освоении. Студентам действительно было интересно учиться, да и всегда была актуальна фраза: "Прибористы — лучшие люди". Сейчас люди поступают на специальность лишь для того, чтобы отсидеться 4 года и получить диплом для поступления в вуз (опять же не по специальности). Из выпуска в 20 человек лишь 1-2 работают по профессии на авиапредприятиях. Наблюдается очень низкая дисциплина и успеваемость групп, поскольку профессию теперь никто не считает престижной. Неизвестно будущее нашего факультета, но лично нам кажется, что через 2-3 года он будет на грани закрытия. Что делать и как решать проблему? Можно ли показать, что работа на КБ интересная и высокооплачиваемая? Мы знаем, что если дать человеку стимул, то он начинает выполнять все на отлично... В любом случае данная проблема требует скорейшего решения и мы надеемся на вашу помощь или хотя бы просто совет.

март 2009 г.



**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ № 1550
ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ**

ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОФИЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

В программе обучения Лицея — общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью, и прежде всего в отраслях авиационного строительства.

ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Помимо углубленного изучения предметов, профильных для высших технических образовательных учреждений, — физики, математики, информатики — лицеисты принимают участие в программах дополнительного образования совместно с вузами и предприятиями-партнерами.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ КУРСЫ

Лицеисты по желанию могут выбрать ряд предметов, изучаемых дополнительно: "Экономика", "Технология материалов", "Начертательная геометрия", "Компьютерная графика", "Язык, речь, творчество", "Теоретические и инженерные основы авиации и воздухоплавания".

ПАРТНЕРЫ ЛИЦЕЯ

С Лицеем находятся в партнерских отношениях ведущие вузы и предприятия России: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГУ, МИСиС, НП "Клуб авиационщиков", "Авиакосмофонд", Федеральный научно-производственный центр ММПП "Салют".

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Адрес:
г. Москва, ул. Беговая, д. 19

Проезд:
от станции метро "Беговая":
троллейбус №№ 20, 86, автобус №
27 до остановки "Стадион юных
пионеров";

от станции метро "Савеловская":
троллейбус №№ 5, 5к до остановки
"Стадион юных пионеров";

от станции метро "Динамо":
пешком (около 10 минут).

тел: +7 (495) 945-86-00,
e-mail: info@liceum1550.ru

Дополнительная информация —
на web-сайте Лицея:

WWW.LICEUM1550.RU

В 2005 году в Лицее открыта Городская экспериментальная площадка (ГЭП) под патронажем Департамента образования г. Москвы. В рамках ГЭП разрабатываются и внедряются новые методы развития образовательной среды "Школа — вуз — производство".

Лицей — лауреат конкурса "Лучшие школы России — 2008".

ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Среди педагогов Лицея — 4 кандидата наук, 6 отличников народного просвещения, победители конкурса "Учитель года", лауреаты гранта Сороса в области точных наук, лауреаты гранта мэра Москвы в области гуманитарных наук, лауреаты премии Президента России. Директор Лицея — заслуженный учитель России Виктор Михайлович Жилияков.

**НАБОР В ЛИЦЕЕ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО
РЕЗУЛЬТАТАМ СОБЕСЕДОВАНИЯ, ТЕСТИРОВАНИЯ,
ИЗУЧЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ**

За дополнительной информацией, пожалуйста,
обращайтесь в секретариат Лицея:
+7 (495) 945-86-00

ОБУЧЕНИЕ В ЛИЦЕЕ — БЕСПЛАТНОЕ

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту — Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту — Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания — ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) — 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) — 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) — 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



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

АВИАСАЛОН "МАКС-2009"

**18—23 августа 2009 года, г. Жуковский,
Московская область, ФГУП "Летно-
исследовательский институт им. М. М.
Громова".**

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В настоящее время Международный авиационно-космический салон "МАКС" заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиафорумов. Главная цель проведения МАКСа — демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

МАКС проводится под патронажем Председателя Правительства Российской Федерации, его традиционно открывает Президент России. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности. На МАКСе первые лица государства доступны для делового общения. Всем, кто связан с авиационной и космической отраслями промышленности, МАКС предоставляет редкую возможность ознакомиться с мнением лиц, принимающих решения по ключевым вопросам разработки, производства и продажи авиационной техники и вооружения.

МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом.

МАКС предоставляет специалистам и бизнесменам уникальную возможность установления многоуровневых контактов, дальнейшего развития производственной кооперации и поиска новых партнеров для бизнеса. Роль авиасалона как генератора новых

альянсов и плодотворных идей признана во всем мире. МАКС проводится в городе авиационной науки и техники — Жуковском, на аэродроме центральной испытательной базы страны — Летно-исследовательского института им. М. М. Громова. Гости салона могут ознакомиться с расположенными в непосредственной близости от выставки крупнейшими научными, производственными и экспериментальными центрами России.

Значительное место в программе МАКСа занимают научные конференции и симпозиумы, проводимые под эгидой государственного научного центра России — ЦАГИ. Они позволяют ученым и специалистам обмениваться мнениями по поводу наиболее острых проблем развития авиации и космонавтики в настоящем и будущем.

ОРГАНИЗАТОР

ОАО "Авиасалон"

ТЕЛЕФОНЫ ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 787-66-51, +7 (495) 363-56-41

ФАКС ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 787-66-52

E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:

MAKS@AVIASALON.COM

САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:

HTTP://WWW.AVIASALON.COM



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"