

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 5 (41), май 2008 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Reg. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода —
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	33
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	85
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

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



АВИАСАЛОН AEROSPACE-2008

20—24 августа 2008 г., Москва, Экспоцентр

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Новая структура Правительства РФ	3	Свердловская область и Индия планируют сотрудничать в сфере информационных технологий и медицины	11
Министр промышленности и торговли РФ В. Христенко поздравил трудовой коллектив ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" с первым полетом самолета Superjet 100	3	Целевой набор в вузы для детей работников ЗАО "Авиастар-СП"	11
НАПП направила письмо председателю Правительства РФ В. Путину	4	УМПО разместит облигации на 3 млрд рублей	11
"Ил" стал не нужен	4	ВМС Индии получают первые четыре истребителя МиГ-29К/КУБ для оснащения ТАКР "Адмирал Горшков" в сентябре текущего года	12
"Сухой" делает ставку на пассажирский самолет Superjet 100	5	Уральские металлурги купили чешских авиастроителей	12
Минтранс дает авиационной промышленности России срок до конца 2009 года для налаживания массового производства современных самолетов	5	Компания "Сухой" намерена бороться с нарушением авторских прав на ее продукцию, создавая опережающие разработки — Погосян	12
УОМЗ и китайская корпорация CATIC подписали генеральное соглашение о сотрудничестве	5	Сертификация модернизированного самолета "Аккорд-201" намечена на 2009 г.	13
"Роствертол" увеличил чистую прибыль в 2007 г. на 8,1 проц. — до 337,96 млн руб.	6	Superjet 100 преодолет Великую Китайскую стену?	13
Техзадание на ремонт "Адмирала Горшкова" не менялось: он будет предназначен для российских "МиГов"	6	Уральский обработчик штамповок для Boeing 787 увеличит уставный капитал на полмиллиарда рублей	13
Правительство включило госпакеты ИФК, ФЛК и "Сахалинских авиатрасс" в план приватизации — 2008	7	Выручка компании "Сухой" выросла в 3 раза по сравнению с 2006 годом	13
В 2008 году "Гражданские самолеты Сухого" планируют подписать твердые контракты на поставку не менее 35 самолетов Superjet 100	7	Молодежная политика ЗАО "Авиастар-СП"	14
"Сухой" рассчитывает на удвоение числа заказов по Superjet	8	Подготовлены материалы и документы для продажи "китайских" Ту-204-120CE	14
"Сухой" намерен сотрудничать с Китаем в гражданском авиастроении	8	"Аэрофлот" рассчитывает, что получит первый SSJ не ранее 2009 года	14
УОМЗ подписал генеральное соглашение с китайской компанией Catic	8	Начинается очередной этап испытаний авиадвигателя АЛ-55И, создаваемого по заказу Индии	15
"Ростов-Миль" отправят в "Полет"	8	ЛОМО в первом квартале бьет все рекорды	15
Холдинг "Сухой" планирует принять участие в конкурсе по обновлению авиапарка Эфиопии	8	В ЗАО "Авиастар-СП" 271 рабочий использует личное клеймо самоконтроля	15
Мощности авиазавода в Иркутске по выпуску самолетов Як-130 могут быть увеличены	9	Первый полет самолета Sukhoi SuperJet 100 состоится до конца мая 2008 г.	15
Завод авиационных подшипников увеличил объемы производства	9	Разработана комплексная программа технического перевооружения ММП им. Чернышева	16
Перспективы делового сотрудничества фирмы "Камов"	9	Кировское авиапредприятие подписало предконтрактное соглашение на три Ил-114-100	16
ФЦП по авиастроению не предусматривает работ над дальнемагистральными ВС — Авиапром	10	ГЛОНАСС столкнулась с проблемой создания электронных карт — Иванов	16
Совет директоров НПК "Иркут" рекомендовал акционерам выплатить дивиденды за 2007 год	10	Минобороны должно принять решение о дальнейшем производстве штурмовиков Су-25 — УУАЗ	17
Концерн Finmeccanica заинтересован в развитии сотрудничества с госкорпорацией "Ростехнологии"	10	ЗАО "Авиастар-СП" готовится к передаче самолета Ту-204-100В заказчику	17

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за май 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

НОВАЯ СТРУКТУРА ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ

Премьер-министр России Владимир Путин представил Президенту Дмитрию Медведеву персональный состав Правительства РФ, говорится в сообщении РИА "Новости".

Первыми вице-преьерами станут Виктор Зубков, ранее возглавлявший Правительство, и Игорь Шувалов, занимавший должность помощника Президента.

В. Зубков будет курировать национальный проект по сельскому хозяйству, сферу агропромышленного комплекса, рыболовство, лесную промышленность, а также ряд правительственных комиссий по этим вопросам. И. Шувалов будет курировать государственную политику в сфере торговли и в сфере регулирования, переговоры по вступлению России в ВТО, заниматься госсобственностью, антимонопольной политикой, развитием конкуренции.

Заместителями главы Правительства будут Александр Жуков, Сергей Иванов, Алексей Кудрин, Игорь Сечин и Сергей Собянин. В частности, И. Сечин будет

отвечать в Правительстве за промышленную политику. Свои посты в Правительстве сохранили министр обороны Анатолий Сердюков, министр транспорта Игорь Левитин, министр по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Сергей Шойгу.

Функции госполитики в сфере торговли отошли новому Министерству промышленности и торговли, которое возглавил экс-министр промышленности и энергетики Виктор Христенко.

В соответствии с новой структурой Правительства будет ликвидирована Федеральная аэронавигационная служба, функции которой будут переданы Министерству транспорта.

Президент Дмитрий Медведев уже подписал Указ о реструктуризации исполнительной власти и кадровых назначениях.

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.08*

МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РФ В. ХРИСТЕНКО ПОЗДРАВИЛ ТРУДОВОЙ КОЛЛЕКТИВ ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" С ПЕРВЫМ ПОЛЕТОМ САМОЛЕТА SUPERJET 100

Министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко поздравил трудовой коллектив ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" с первым полетом самолета Sukhoi Superjet 100.

В поздравительной телеграмме министра, в частности, говорится: "Все эти годы команда, работавшая над проектом, все, кто принимал решение о его государственной поддержке, верили: в новой России будет создан новый современный самолет, спроектированный с использованием самых передовых технологий, технологических возможностей оборонно-промышленного комплекса и активной международ-

ной кооперации". По словам Виктора Христенко, "теперь эта уверенность воплотилась в жизнь и это лучшее подтверждение того, что у Sukhoi Superjet 100 большое будущее".

Информация о первом полете нового самолета была доложена Председателю Правительства Российской Федерации В. В. Путину.

*источник:
организация «Минпромэнерго России»
20.05.08*

НАПП НАПРАВИЛА ПИСЬМО ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ В. ПУТИНУ

Нижегородская ассоциация промышленников и предпринимателей (НАПП) направила письмо Председателю Правительства Российской Федерации, в котором отражена ситуация, сложившаяся на предприятиях Нижегородской области в связи с увеличением цен на электроэнергию и природный газ.

Решение об обращении в Правительство РФ было принято на расширенном заседании Совета НАПП, которое прошло 25 апреля 2008 г. В работе заседания приняли участие вице-губернатор Нижегородской области В. В. Клочай, министр промышленности и инноваций В. Н. Барулин, министр экономики Г. В. Баландин, министр топливно-энергетического комплекса В. В. Ульянов, депутаты законодательного собрания Нижегородской области, руководители предприятий и др.

В направленном сегодня В. В. Путину письме, в частности, говорится, что "стратегия развития Нижегородской области до 2020 года", принятая правительством области и утвержденная в министерстве экономики и развития Правительства РФ, строится в первую очередь на приоритетном развитии инновационных отраслей промышленности: машиностроения, металлургии, химии и нефтехимии, оборонных отраслей промышленности. Как известно, эти отрасли достаточно энергоемки и металлоемки и

уже сейчас имеют невысокую рентабельность. Анализ влияния роста цен на энергоносители, проведенный на предприятиях области, показал, что в 1 квартале 2008 года цены на электроэнергию возросли на 40 %, на природный газ — на 30 %, на металл, начиная с 1 апреля, повысились в среднем на 40 %, что ведет к снижению рентабельности к 2011 году до уровня 2–7 %.

Выправлять ситуацию в промышленности области возможно только за счет коренной модернизации промышленных предприятий: замены устаревшего оборудования и внедрения новых технологий. Для решения этой задачи и у предприятий, и у области достаточных ресурсов не имеется. Поэтому, понимая сложность сегодняшнего состояния дел, нижегородские промышленники обращают особое внимание Председателя Правительства РФ на необходимость поддержки промышленности на государственном уровне и введения в действие федеральной программы модернизации промышленности, предусматривающей создание конкурентных условий для работы российских промышленных предприятий.

*источник: компания «ОАО "Гидромаш"»
20.05.08*

"ИЛ" СТАЛ НЕ НУЖЕН

Скорректированная федеральная целевая программа (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" фактически не предусматривает работ по дальнейшему развитию направления дальнемагистральных самолетов.

Изначально научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) по Ил-96-400 планировалось финансировать до 2012 года. При этом в предыдущей версии программы на доработку и сертификацию Ил-96-400 выделялось в 2008–2010 годах по 70 млн руб. в год, а в 2011 и 2012 годах — по 50 млн.

В разделе текущих проектов в таблице "Доработка и сертификация специализированной авиационной техники" на доработку самолетов Ил-96-400 Т/М в новой версии программы предусмотрено 75 млн руб. на 2007 год и 80 млн руб. на 2008 год, но в графах "2009 год", "2010 год" и "2011–2015 годы" против отметки "Ил-96-400 Т/М" стоят прочерки.

Изменения в ФЦП утверждены постановлением правительства № 364 от 7 мая 2008 года.

В программе также не предусмотрены ассигнования на серийное производство сертифицированного в 2003 году ближнемагистрального самолета Ту-334, несмотря на то что государство выразило намерение приобрести шесть машин для авиаотряда, обслуживающего высших должностных лиц.

Объем финансирования НИОКР из государственного бюджета в скорректированной программе не изменился, но перераспределено финансирование по отдельным программам.

"Программу модернизации Ил-96-400 оставлять нельзя. Мы понимаем, что в своем нынешнем виде Ил-96-400 будет проигрывать своим зарубежным конкурентам, но с двигателем НК-93 есть шанс обогнать их. Его испытания, к сожалению, затянулись, но ведь это прорывной двигатель, опережающий все зарубежные разработки", — сообщил руководитель пресс-службы компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Андрей Липовецкий.

"У нас есть и технология, и практика производства широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов, — продолжил он. — Мне кажется очень странным, что Россия отказывается от дальнейшей работы над техникой, которая обеспечивает прежде всего транспортную безопасность страны". Дальнейшее развитие этого направления России необходимо, убежден представитель ИФК.

Пресс-секретарь Объединенной авиастроительной корпорации Максим Сысоев пояснил, что решено было сосредоточиться на других перспективных продуктах. Основной объем средств добавлен на развитие модели Ту-204-СМ, кроме того, детализировали программу разработки перспективного среднемагистрального самолета МС-21.

На летные испытания двигателя НК-93 в этом году выделено 94 млн руб. Было решено, что "дальнейшая модернизация Ил-96 не принесет большого количества заказов", поэтому ее можно прекратить.

*источник: газета «Гудок»
27.05.08*

"СУХОЙ" ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ SUPERJET 100

Создание магистрального пассажирского самолета Superjet 100 — одна из приоритетных задач, заявил глава фирмы "Сухой" Михаил Погосян на IX Международной аэрокосмической выставке ИЛА-2008, проходящей в берлинском аэропорту Шенефельд. По словам Погосяна, фирма "Сухой" хорошо подготовилась к ИЛА-2008, начав 19 мая летные испытания самолета Superjet 100. "Это большое событие как для нашей фирмы, так и для Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и для российской промышленности в рамках реализации тех задач, которые стоят перед нами", — сказал он. С точки зрения Погосяна, "это хороший старт большой программы сертификационных испытаний, которая должна открыть дорогу для нашего проекта на рынок".

Михаил Погосян рассматривает Superjet 100 "не как отдельно взятый продукт в линейке самолетов, которые будет создавать Объединенная авиастроительная корпорация, а как проект, который предусматривает модернизацию всех основных направлений авиационной техники". В числе направлений модер-

низации менеджер назвал цифровые технологии проектирования, перевооружение производства, которое сегодня реализуется на предприятиях в Комсомольске-на-Амуре, Новосибирске, Воронеже.

"Это новая бизнес-модель реализации программы, которая направлена на широчайшую ориентацию на потребности заказчика, — подчеркнул Михаил Погосян. — Мы считаем, что лишь такое комплексное решение вопросов позволит обеспечить успешную реализацию этой программы. Мы разрабатываем этот проект на основе самых современных мировых стандартов, которые сегодня используются в гражданском авиастроении".

"На сегодняшний день, — отметил Михаил Погосян, — фирма "Сухой" уже имеет 73 твердых заказа на Superjet. "Мы уверены, что начало испытания самолета даст толчок заключению контрактов в текущем году и число заказов возрастет вдвое", — подчеркнул глава фирмы.

*источник: АРМС-ТАСС
28.05.08*

МИНТРАНС ДАЕТ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ СРОК ДО КОНЦА 2009 ГОДА ДЛЯ НАЛАЖИВАНИЯ МАССОВОГО ПРОИЗВОДСТВА СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Минтранс РФ дает авиационной промышленности России срок до конца 2009 г., чтобы наладить массовое производство современных самолетов. Выступая на брифинге в Сочи, глава ведомства Игорь Левитин напомнил, что в программе "Развитие транспортной системы России на период 2010—2015 годов" запланирован заказ на поставку 678 авиалайнеров.

"Нам нужны эффективные самолеты, новые высокотехнологичные суда. Мы не будем закупать

старую технику, о чем предупредили Минпром", — заявил он по итогам форума "Транспорт России — 2008". "Если в течение 2009 года промышленность не поддержит эти планы, мы вынуждены будем закупать технику за рубежом, чего бы нам не хотелось", — добавил министр.

*источник: АРМС-ТАСС
26.05.08*

УОМЗ И КИТАЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ САТІС ПОДПИСАЛИ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

23 мая в рамках встречи Президента РФ Дмитрия Медведева и Председателя КНР Ху Цзиньтао генеральный директор ФГУП "ПО УОМЗ" Сергей Максин и президент китайской корпорации САТІС Фу Шула подписали генеральное соглашение о сотрудничестве.

В этом соглашении стороны подтвердили свою решимость динамично развивать взаимоотношения и способствовать дальнейшим работам в сфере военно-технического сотрудничества по поставкам комплектующих, ремонту и модернизации оптико-электронных систем производства УОМЗ, которые используются в составе самолетов Су-27 и Су-30 китайских ВВС. Подписанное соглашение также предусматривает расширение сотрудничества в части гражданского приборостроения.

По мнению начальника департамента внешнеэкономического сотрудничества ФГУП "ПО УОМЗ" Владимира Пелихова, данный документ может служить хорошей основой для укрепления продуктивных партнерских отношений Уральского оптико-механического завода и конечных пользователей продукции завода в КНР. "Развитие прямых отношений дает возможность лучше понимать заказчика, лучше

выполнять его требования, а значит — увеличить объем заказов и заключенных контрактов", — заявил Владимир Пелихов.

Уральский оптико-механический завод — современное высокотехнологичное предприятие России по разработке и производству оптико-электронных систем военного и гражданского назначения. Оптико-локационные станции производства УОМЗ входят в состав системы управления вооружением истребителей "МиГ" и "Су" различных модификаций.

Китайская национальная аэрокосмическая импорто-экспортная корпорация "КАТИК" является одним из крупнейших партнеров Уральского оптико-механического завода. Отношения между ФГУП "ПО УОМЗ" и корпорацией "КАТИК" развиваются в рамках права на самостоятельную внешнеэкономическую деятельность в сфере поставок запасных частей и сервисного обслуживания военной техники, которым УОМЗ обладает с 2003 г.

*источник: компания «ФГУП "Уральский оптико-механический завод"»
27.05.08*

"РОСТВЕРТОЛ" УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 2007 Г. НА 8,1 ПРОЦ. — ДО 337,96 МЛН РУБ.

Чистая прибыль Ростовского вертолетного производственного комплекса — ОАО "Роствертол", производящего боевые и гражданские вертолеты марки "Ми", в 2007 г. составила 337,964 млн руб., что на 8,1 проц. выше аналогичного показателя 2006 г. (312,778 млн руб.), согласно отчету компании.

Выручка от реализации продукции составила в 2007 г. 7237,9 млн руб. (в 2006 г. — 6144,3 млн руб.), себестоимость проданной продукции — 5633,9 млн руб. (4924,4 млн руб.), валовая прибыль — 1603,96 млн руб. (1219,97 млн руб.), прибыль от продаж — 692,6 млн руб. (593,5 млн руб.), прибыль до налогообложения — 468,9 млн руб. (426,7 млн руб.).

В структуре выручки предприятия в 2007 г. на долю производства вертолетов, включая запчасти, пришлось 78,55 проц. (5685,6 млн руб.) против 75,44 проц. годом ранее (4635,3 млн руб.), ремонта вертолетов — соответственно 19,44 проц. (1407,2 млн руб.) и 9,59 проц. (588,9 млн руб.). В 2006 г. доля выручки от производства лопастей несущего винта составила 9,04 проц. (555,5 млн руб.), в 2007 г. выручка по этому направлению отсутствовала. В компании объясняют рост удельного веса вертолетов и снижение удельного веса объемов ремонта и доработки вертолетов в структуре реализации 2007 г. увеличением объема экспорта продукции и изменением рынков сбыта.

Рентабельность продаж компании в 2007 г., как и годом ранее, составила 10 проц., рентабельность балансовой прибыли также не изменилась и составила 7 проц. Стоимость чистых активов компании выросла в 2007 г. по сравнению с 2006 г. на 0,9 проц. — до 4188,8 млн руб.

По оценке "Роствертола", динамика изменений источников предприятия в 2007 г. была положительной. Так, в 2006 г. собственный капитал предприятия

составлял 40,4 проц. валюты баланса, в 2007 г. он увеличился до 46,1 проц., соответственно доля заемных источников в валюте баланса снизилась с 59,6 до 53,9 проц., что характеризует уменьшение финансовой зависимости предприятия от заемных средств. В подтверждение этого в компании также ссылаются на рост валюты баланса с 7079 млн руб. в 2006 г. до 9078 млн руб. на конец 2007 г.

Как сообщалось ранее, совет директоров "Роствертола" рекомендовал годовому общему собранию, назначенному на 7 июня, утвердить дивиденды за 2007 г. в размере 0,1 руб. на обыкновенную акцию номиналом 1 руб. Дивиденды подлежат начислению на 1,15 млрд акций, составляющих уставный капитал компании на 21 апреля 2008 г. — дату закрытия реестра акционеров перед годовым собранием. Дивиденды за 2006 г. выплачены из расчета 0,1 руб. на обыкновенную акцию с учетом дивиденда за 9 месяцев в размере 0,09 руб. "Роствертол" планирует передать в мае 2008 г. на регистрацию в ФСФР допэмиссию на 1,15 млрд руб. (1,15 млрд обыкновенных акций номиналом 1 руб. каждая) для увеличения уставного капитала в 2 раза — до 2,3 млрд руб.

АО "Роствертол" (бывшее Ростовское вертолетное производственное объединение) зарегистрировано в декабре 1992 г., входит в состав вертолетного холдинга ОАО "Объединенная промышленная корпорация (ОПК) "Оборонпром". "Роствертол" серийно производит последние модификации тяжелого вертолета Ми-26Т и многоцелевого транспортно-боевого вертолета Ми-24 (Ми-35). На предприятии начато серийное производство боевого вертолета Ми-28Н, выбранного Министерством обороны РФ в качестве основного ударного вертолета ВВС.

источник: ИТАР-ТАСС
26.05.08

ТЕХЗАДАНИЕ НА РЕМОНТ "АДМИРАЛА ГОРШКОВА" НЕ МЕНЯЛОСЬ: ОН БУДЕТ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ РОССИЙСКИХ "МИГОВ"

В рамках модернизации и переоборудования бывшего российского ТАВК "Адмирал Горшков", приобретенного индийскими ВМС и переименованного в Vikramaditya, не предусмотрена возможность использования на нем американских истребителей.

"Изменения в техзадании мы не получали, у нас задание по МиГ-29К. Насколько нам известно, индийцы, возможно, собираются использовать на этом корабле помимо нашего самолета английский Sea Harrier (вертикального взлета)", — сказал "Интерфаксу" в четверг представитель ФГУП "ПО Севмаш", на верфях которого идет модернизация "Адмирала Горшкова". Ранее СМИ сообщили о том, что индийская сторона рассматривает вариант оснащения Vikramaditya американскими F-18 Super Hornet и уже обратилась с просьбой изучить такую возможность в компанию Boeing.

"Даже если подобная инициатива у индийских ВМС и есть, то это вряд ли для "Горшкова". Американские самолеты взлетают с помощью паровой катапульты, которой на корабле нашего производства нет: мы используем трамплин и самолеты с укороченным взлетом и посадкой — МиГ-29К", — пояснил он.

При этом собеседник предположил, что индийцы, возможно, рассматривают возможность закупить американские самолеты для своего первого авианосца, который они строят на собственной верфи в Кочине. Ранее начальник штаба ВМС Индии адмирал Суриш Мехта заявил, что поставки российских палубных истребителей МиГ-29К, предназначенных для купленного Индией авианосца "Адмирал Горшков", начнутся в мае 2008 года. При этом он подчеркнул, что исполнение контракта идет с небольшой задержкой.

Контракт на поставку в Индию 16 палубных истребителей МиГ-29К/КУБ (12 боевых и 4 учебно-боевых самолетов), а также уникального комплекса технических средств подготовки и обучения летного и инженерно-технического персонала, включая тренажеры и интерактивные системы обучения наземного и морского базирования, был подписан в январе 2004 года. Сумма контракта составляет более \$ 700 млн. Предусмотрен также опцион на последующую поставку еще 30 самолетов на период до 2015 года.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
26.05.08

ПРАВИТЕЛЬСТВО ВКЛЮЧИЛО ГОСПАКЕТЫ ИФК, ФЛК И "САХАЛИНСКИХ АВИАТРАСС" В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ — 2008

Правительство РФ дополнило план приватизации 2008 года рядом инфраструктурных активов. Соответствующее распоряжение, как сообщила пресс-служба правительства, подписал экс-премьер Виктор Зубков 7 мая.

В список попали, в частности, 100 % акций авиакомпании "Сахалинские авиатрассы"; внесение госпакета в план приватизации необходимо для передачи авиакомпании "Аэрофлоту", который планирует создать дальневосточную "дочку" на базе "Сахалинских авиатрасс", "Дальавиа" и "Владивосток Авиа". Две последние в список не попали, хотя ранее сообщалось о том, что проект указа президента о передаче их "Аэрофлоту" уже подготовлен. Наличие в списке приватизируемых активов госпакетов ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК, 22,92 %) и ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК, 40,2 %) объясняется планами по внесению этих долей в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Сейчас ОАК владеет 38 % ИФК и 58 % ФЛК.

Государство также планирует избавиться от 20 % ОАО "Волжское нефтеналивное пароходство "Волготанкер" (РТС: VLGT). Госпакет "Волготанкера" уже включался в программу приватизации 2007 года, однако так и не был продан. Тем временем деятельность "Волготанкера", крупнейшего нефтеналивного перевозчика России, с конца 2005 года парализована из-за ареста судов в связи с налоговыми претензиями к пароходству в размере около 4 млрд рублей. В марте текущего года "Волготанкер" был признан банкротом, в отношении компании открыто конкурсное

производство. Деятельность "Волготанкера" с конца 2005 года была фактически парализована.

Помимо этого, в 2008 году государство планирует приватизировать 20 % акций ОАО "Северное морское пароходство" (РТС: SEMP), 100 % ОАО "Мезенский морской торговый порт", 20 % ОАО "Анадырский морской порт", 20 % ОАО "Архангельский морской торговый порт", 99,9 % ОАО "Морской порт Эгвекинот", 16,7 % ОАО "Нижегородский порт", 20 % ОАО "Николаевский-на-Амуре морской порт", 25,5 % ОАО "Янское речное пароходство", 100 % ОАО "Аэропорт Ноглики", 100 % ОАО "Аэропорт Урай", 100 % ОАО "Аэропорт Элиста", 100 % ОАО "Аэропорт Шахтерск", 51 % ОАО "Авиационная компания "Восток" (Хабаровск), 100 % ОАО "Челябинское авиапредприятие". В список вошли также активы, которые государство планирует передать в уставный капитал ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК): 51 % ОАО "Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь", 20,96 % ОАО "Судостроительный завод "Северная верфь", 33,53 % ОАО "Завод "Красное Сормово", 20 % ОАО "Холдинговая компания Дальзавод", 10 % ОАО "Николаевский-на-Амуре судостроительный завод" и 20 % ОАО "Амурский судостроительный завод", 24,5 % ОАО "ЦКБ "Айсберг", 14,9 % ОАО "Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева".

источник: газета «Гудок»
14.05.08

В 2008 ГОДУ "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПЛАНИРУЮТ ПОДПИСАТЬ ТВЕРДЫЕ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ НЕ МЕНЕЕ 35 САМОЛЕТОВ SUPERJET 100

В 2008 г. компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) планирует подписать твердые контракты на поставку не менее 35 самолетов Superjet 100, сообщил корр. АРМС-ТАСС на IX Международном аэрокосмическом салоне ИЛА-2008 президент компании ГСС Виктор Субботин.

По его словам, "контрактов может быть гораздо больше, но заказ на 35 машин — это программа-минимум". Как подчеркнул Субботин, после первых двух полетов маркетинговая работа по заключению новых контрактов значительно оживилась. Самолет Superjet 100 выполнил два полета в Комсомольске-на-Амуре. Первый полет продолжался 1ч 6 мин., второй — 2,5 ч. Далее предстоят доводочные заводские испытания в объеме 40 полетов. После этого в конце июля самолет

перезабазируется в подмосковный Жуковский, где будут проходить сертификационные испытания. К концу июля к сертификационным испытаниям присоединится второй самолет Superjet 100.

Сейчас в Комсомольске-на-Амуре заложено четыре самолета. Все они будут участвовать в летных сертификационных испытаниях.

Получение сертификата планируется на март 2009 г. В апреле 2009 г. начнутся поставки самолетов заказчикам.

Как отметил Субботин, в 2008 г. планируется построить три серийных самолета, в 2009 г. — 30 и в 2010 г. — выйти на производство 60 самолетов.

источник: АРМС-ТАСС
27.05.08

"СУХОЙ" РАССЧИТЫВАЕТ НА УДВОЕНИЕ ЧИСЛА ЗАКАЗОВ ПО SUPERJET

Компания "Сухой" до конца года планирует в два раза увеличить портфель заказов на самолеты Sukhoi Superjet 100. "На сегодняшний день мы имеем 73 твердых контракта. Уверены в том, что удвоим количество заказов на эти самолеты в 2008 году", — сказал генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян на пресс-конференции на проходящей в Берлине выставке ИЛА-2008. По его словам, кроме первого самолета, который уже летает, в ближайшее время

планируется изготовить еще три машины для летных испытаний и один самолет для ресурсных испытаний. Как заявил М. Погосян, летных образцов достаточно для своевременного проведения испытаний и сертификации самолета. "Что касается двигателя SaM146, то мы очень довольны этим двигателем. Он уже имеет наработку более тысячи часов", — сказал М. Погосян.

источник: газета «Гудок»
28.05.08

"СУХОЙ" НАМЕРЕН СОТРУДНИЧАТЬ С КИТАЕМ В ГРАЖДАНСКОМ АВИАСТРОЕНИИ

Авиакомпания "Сухой" готова сотрудничать с китайской стороной при совместной разработке гражданских самолетов, заявил сегодня в Пекине генеральный директор предприятия Михаил Погосян. "Мы ориентируемся на создание продукта, предназначенного для мирового рынка. Совместная работа перспективна, поскольку конкуренция на мировом рынке требует интеграции большого количества участников", — сказал он.

По словам Погосяна, опыт сотрудничества, который есть между Россией и Китаем, создает хорошие предпосылки в этой сфере.

Гендиректор АХК "Сухой" отметил интерес китайской стороны к новой разработке компании — Super-

jet 100. "Китайский рынок настолько широк, что найдется возможность, не конкурируя с китайской программой регионального лайнера ARJ-21, найти потенциальных заказчиков. Рынок будет развиваться, и перспектива у нас есть", — сказал глава компании.

Вместе с тем, Погосян подчеркнул, что "Сухой" рассматривает не только сотрудничество с Китаем в сфере региональных самолетов, но и "более общее сотрудничество в развитии гражданской авиатехники. "Нас интересует комплексное развитие и взаимодействие", — подытожил он.

источник: газета «Ведомости»
23.05.08

УОМЗ ПОДПИСАЛ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ С КИТАЙСКОЙ КОМПАНИЕЙ CATIC

Соглашение о сотрудничестве между Уральским оптико-механическим заводом (УОМЗ) и Китайской национальной компанией по экспорту и импорту авиационных технологий, которое было подписано сегодня в рамках визита официальной делегации РФ в КНР, будет способствовать совершенствованию сервисного обслуживания поставляемых в Китай оптико-электронных изделий для самолетов Су-27 и Су-30. Об этом корр. ИТАР-ТАСС заявил заместитель генерального директора УОМЗ Вениамин Элинсон.

"Мы работаем с КНР с 2003 г., так как там находятся самолеты Су-27 и Су-30, в которых применяются наши оптико-электронные системы. Нашим партнером по поставке запчастей и по обеспечению сервисного обслуживания в КНР является корпорация "Катик" (Catic). Отношения между партнерами

динамично развиваются, и за последние три года выполнено контрактов на сумму более 6 млн долларов. Подписанное сегодня генеральное соглашение между УОМЗ и корпорацией "Катик" носит долгосрочный характер. В нем стороны заявляют о решимости динамично развивать взаимоотношения и способствовать дальнейшим работам по сервисному обслуживанию поставляемых в Китай оптико-электронных изделий и диверсифицировать бизнес в части работ по гражданскому приборостроению", — рассказал Элинсон, добавив, что на базе этого соглашения будут готовиться дополнительные документы в виде контрактов, которые будут реализовываться сторонами.

источник: «ИТАР-ТАСС Урал»
23.05.08

"РОСТОВ-МИЛЬ" ОТПРАВЯТ В "ПОЛЕТ"

ЗАО "Полеет", владеющее 88,27 % обыкновенных акций ОАО "Опытно-конструкторское бюро "Ростов-Миль" (оба — Ростов-на-Дону), направило ему обязательное предложение о приобретении остальных 11,73 % акций.

По условиям предложения, цена, предлагаемая "Полеетом" владельцам акций, составляет 145,7 руб. за обыкновенную акцию номиналом 29,3 руб. Гарантом по предложению выступает ростовский Донкомбанк.

ОАО "ОКБ "Ростов-Миль" создано в июле 1992 г. (до этого — филиал № 2 Московского вертолетного

завода им. Миля), специализируется на продаже вертолетов Ми-2, обслуживании, ремонте и модернизации вертолетов этой серии. Поставляет Министерству обороны РФ вертолеты Ми-2 после капремонта для подготовки летчиков. Компания планирует совместно с ОАО "Роствертол" выпускать новые многоцелевые вертолеты Ми-2А.

источник:
газета «Коммерсантъ — Ростов-на-Дону»
26.05.08

ХОЛДИНГ "СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ ПО ОБНОВЛЕНИЮ АВИАПАРКА ЭФИОПИИ

АХК "Сухой" и Mitsubishi Corp. присоединились к конкурсному процессу по обновлению внутреннего авиафлота Эфиопии, сообщило агентство Bloomberg.

Ethiopian Airlines ранее сообщала об интересе бразильской Empresa Brasileira de Aeronautica, канадской Bombardier и китайской China Aviation Technologies Import-Export Corporation (CATIC).

Гражданский воздушный флот Эфиопии сейчас состоит из пяти самолетов Fokker 50 и двух De Havilland DH-6, которые совершают рейсы между Аддис-Абейбой и столицами эфиопских провинций, а также лета-

ют в ближайшие государства — Сомали и Джибути.

АХК "Сухой", производитель и разработчик боевой авиатехники под маркой "Су", реализует программу гражданского авиастроения — Sukhoi Superjet (RRJ). В настоящий момент объем твердых заказов от авиакомпаний на поставку Sukhoi Superjet 100 составляет 73 самолета. Каталожная цена 95-местной версии SSJ 100 — \$ 29 млн.

источник: газета «Гудок»
27.05.08

МОЩНОСТИ АВИАЗАВОДА В ИРКУТСКЕ ПО ВЫПУСКУ САМОЛЕТОВ ЯК-130 МОГУТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНЫ

В связи с перспективой на ближайшие пять лет больших заказов на поставку учебно-боевых самолетов (УБС) Як-130, мощности по их выпуску на базе холдинга "Иркут" могут быть увеличены, сообщили "Интерфаксу-АВН" в оборонно-промышленном комплексе.

"Сейчас производственные мощности корпорации готовятся под выпуск примерно 15–20 УБС Як-130 в год. В перспективе, в течение ближайших пяти лет, нельзя исключать, что они окажутся недостаточными и мощности придется увеличивать", — сказал собеседник агентства.

Он также сообщил, что первый Як-130 для ВВС Алжира будет изготовлен холдингом "Иркут" в конце текущего года, но его сдача заказчику, скорее всего, состоится в начале 2009-го.

"Сегодня основной тормоз — нехватка комплектующих из-за недостатка специалистов на предприятиях, занятых производством этой продукции, и сла-

бых мощностей заводов, ее изготавливающих", — отметил собеседник агентства.

Як-130 относится к учебно-боевым самолетам нового поколения. Он оборудован репрограммируемой системой дистанционного управления с четырехкратным резервированием, что позволяет применять самолет для основной и повышенной подготовки летчиков, летающих на всех существующих и перспективных истребителях.

Благодаря наличию девяти точек внешней подвески Як-130 может использоваться в качестве легкого боевого самолета. Он способен нести боевую нагрузку весом до трех тонн.

По основным эксплуатационно-техническим характеристикам, а также соотношению "цена — эффективность" Як-130 значительно превосходит своих конкурентов.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
27.05.08*

ЗАВОД АВИАЦИОННЫХ ПОДШИПНИКОВ УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА

ОАО "Завод авиационных подшипников" (Самара, входит в Европейскую подшипниковую корпорацию) по итогам работы в первом квартале 2008 года продемонстрировало рост практически по всем производственным показателям.

За этот период выручка предприятия составила 547,333 млн рублей (в сравнении с аналогичным периодом 2007 года рост — 30,8 %), валовая прибыль — 235,060 млн рублей (+ 41,7 %), чистая прибыль — 134,290 млн рублей (рост — 48,9 %). Стоимость чистых активов ОАО "ЗАП" на 31 марта составила 2 015 114 рублей (по сравнению с аналогичным периодом 2007 года рост — 33 %).

Исполнительный директор ОАО "УК ЕПК" — руководитель дивизиона спецпродукции Владимир Макачук итоги работы предприятия в первом квартале текущего года оценил как позитивные. При этом он выразил уверенность, что "положительная дина-

мика сохранится и в будущем". Как заявил руководитель предприятия, до конца 2008 года на ЗАПе будет реализована программа реструктуризации.

В первую очередь она направлена на увеличение удельного веса и повышение эффективности производства специальных подшипников и подшипников повышенных классов точности, которые выпускаются в соответствии с требованиями ГОСТ и применяются в станкостроении, а также в газоперерабатывающих станциях.

ОАО "Завод авиационных подшипников" — головное предприятие дивизиона специальной продукции Европейской подшипниковой корпорации. ЗАП производит более 5 тыс. видов подшипников.

*источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
22.05.08*

ПЕРСПЕКТИВЫ ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ФИРМЫ "КАМОВ"

На прошедшей в Москве первой Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2008 в период с 15 по 17 мая 2008 года состоялись переговоры о перспективах делового сотрудничества ОАО "Камов" с ведущими российскими авиакомпаниями.

Внимание участников выставки было акцентировано на разработке и создании нового многоцелевого вертолета Ка-62 для выполнения авиационных работ по авиатранспортному обслуживанию предприятий нефтедобывающей промышленности и поисково-спасательных работ, связанных с полетами над морскими акваториями и в суровых географических и климатических условиях Севера.

Итогом встреч по проекту Ка-62 явилось подписание двумя ведущими авиакомпаниями с ОАО "Вертолеты России" и ОАО "Камов" протоколов о намерении приобрести вертолеты Ка-62.

16 мая 2008 года авиакомпания "Авиашельф" подписала протокол о намерении приобрести четыре вертолета Ка-62, а на следующий день протокол о намерении приобрести еще пять вертолетов Ка-62 был подписан с авиакомпанией "Нарьян-Марский объединенный авиаотряд".

Вертолет Ка-62, оснащенный силовой установкой из двух турбовальных двигателей Ардиден-3G фирмы "Турбомека" с максимальной взлетной массой 6500 кг соответствует требованиям российских и международных стандартов по надежности, ресурсу, безопасности полетов, условиям комфорта и технической эксплуатации и может перевозить до 14 пассажиров.

*источник: компания «ОАО "Камов"»
22.05.08*

ФЦП ПО АВИАСТРОЕНИЮ НЕ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РАБОТ НАД ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫМИ ВС — АВИАПРОМ

Скорректированная Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП) фактически не предусматривает работ по развитию направления дальнемагистральных самолетов, сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Авиапром".

"В ФЦП предлагается фактически прекратить работы по пассажирскому дальнемагистральному самолету Ил-96-400М", — сказал он.

Представитель "Авиапрома" уточнил, что ранее в программе планировалось, что НИОКР создания модификации Ил-96-400М будут продолжены на период до 2010 года и в последующие годы. В прежней редакции ФЦП предполагалось финансирование НИОКР создания и сертификации модификаций Ил-96-400Т/М в объеме около 200 млн рублей на период до 2010 года и 135–140 млн на период 2011–2015 гг. В новой редакции ФЦП предусмотрено выделение всего 80 млн рублей и только на 2008 год. "Это фактически означает, что пассажирский вариант Ил-96-400М государством не поддерживается", — констатировал представитель ОАО.

Он также напомнил, что принятое недавно постановление правительства о снятии таможенных пошлин на закупку самолетов зарубежного производства с количеством мест более 300 практически означает прекращение работ авиапрома в области дальнемагистральных самолетов.

По его сведениям, в ФЦП также не предусмотрены ассигнования на организацию серийного производства на Казанском авиационном производственном объединении сертифицированного в 2003 году ближнемагистрального самолета Ту-334, несмотря на то, что заказ на изготовление шести таких машин выдан государством для авиаотряда, обслуживающего высших лиц государства.

Представитель "Авиапрома" напомнил, что изменения, которые вносятся в ФЦП, утверждены постановлением правительства № 364 от 7 мая 2008 г. Объем финансирования НИОКР из государственного бюджета в скорректированной программе не изменился, но перераспределены объемы финансирования по отдельным программам.

*источник: AVIAPORT.RU
22.05.08*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ НПК "ИРКУТ" РЕКОМЕНДОВАЛ АКЦИОНЕРАМ ВЫПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2007 ГОД

Совет директоров ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" рекомендовал годовому собранию акционеров выплатить дивиденды за 2007 г. в размере 0,17 руб. на акцию номиналом 3 руб. Об этом говорится в сообщении НПК.

По итогам 2006 г. "Иркут" выплатил дивиденды в размере 0,12 руб. на акцию.

Собрание рассмотрит вопрос распределения прибыли и убытков за 2007 г., выплаты дивидендов по итогам года, изберет совет директоров и др.

Чистая прибыль ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" по РСБУ выросла в 2007 г. в 3,5 раза — до 3,899 млрд руб.

НПК "Иркут" входит в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация".

"Иркут" является производителем боевых самолетов Су-30, самолетов-амфибий Бе-200 и ряда других.

*источник: ИТАР-ТАСС
22.05.08*

КОНЦЕРН FINMECCANICA ЗАИНТЕРЕСОВАН В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С ГОСКОРПОРАЦИЕЙ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Концерн Finmeccanica заинтересован в развитии сотрудничества с госкорпорацией "Ростехнологии", сообщил в интервью "Независимой газете" президент итальянского концерна Finmeccanica Пьер-Франческо Гуаргуальини.

По его словам, "не случайно несколько дней назад в Москве на первой Международной выставке HeliRussia-2008 был подписан соответствующий документ о совместной деятельности и о сотрудничестве в области вертолетов. Создан хороший задел и в других областях. Так что мы заинтересованы в самом тесном и в самом разностороннем сотрудничестве с компанией "Ростехнологии".

Как отметил П.-Ф. Гуаргуальини, "с Россией мы уже работаем по региональному самолету, созданию вертолетной техники. Заинтересованы в сотрудничестве в области энергетики и железнодорожного транспорта. Намерены в перспективе разрабатывать совместно аппаратуру по защите и безопасности. Нам было бы интересно реализовать совместные проекты в первую очередь с государственными корпорация-

ми и компаниями России". В целом, по его словам, "мы готовы к инвестициям, к приобретению активов, особенно в таких сегментах российского рынка, как коммуникации, системы почтовой автоматизации, радиолокационные станции для управления воздушным движением. Но для этого должны быть созданы условия, позволяющие иметь в проекте не менее 50 % активов. Только в такой пропорции наше присутствие как партнера для экономики России будет позитивным и выгодным".

"Ростехнологии" занимаются тем же, чем занимается в основном и концерн Finmeccanica, подчеркнул П.-Ф. Гуаргуальини. "Считаю, что мы очень похожи. Особенно в том, что в государственную корпорацию "Ростехнологии" сейчас вливаются самые различные направления деятельности под общим флагом высоких технологий", — заключил он.

*источник: АРМС-ТАСС
20.05.08*

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ И ИНДИЯ ПЛАНИРУЮТ СОТРУДНИЧАТЬ В СФЕРЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МЕДИЦИНЕ

В Свердловской области с 14 по 16 мая с официальным визитом находится делегация Республики Индия, которую возглавляет министр иностранных дел Индии Пранаб Мукерджи. Этот визит осуществляется в рамках международной встречи министров иностранных дел, сообщили 14 мая корреспонденту ИА REGNUM в Департаменте информационной политики губернатора Свердловской области.

Стоит отметить, что Россия видит в Индии одно из крупнейших и влиятельных государств мира, стремительно наращивающее свой политический и экономический потенциал. Проведение в 2008 году Года России в Индии и Года Индии в России в 2009 году считается знаковым событием для современного этапа развития российско-индийского стратегического партнерства.

В 2007 году товарооборот между Свердловской областью и Республикой Индия увеличился почти в три раза по сравнению с 2006 годом и составил 380,5 миллиона долларов США. Это ставит Индию на 12-е место среди других стран — торговых партнеров Свердловской области.

Основным предметом сотрудничества является лицензионное производство оптико-электронных прицельных систем (ОЭПС) самолетов Су-30МКИ, техническое обслуживание, ремонт, поставка запасных частей к ОЭПС самолетов МиГ-27, МиГ-29, Су-30, поставленным ранее в Индию. На протяжении последних шести лет для Индии изготавливаются геодезические приборы. В перспективе — поставки гидростабилизированных оптико-электронных систем, бесконтактного контроля за стрелочными переводами, медицинского и светотехнического оборудования.

Среди предприятий Свердловской области одним из наиболее крупных экспортеров в Индию является ОАО "Ураласбест", которое поставляет широкую гамму марок хризотил-асбеста для всех отраслей индийской экономики. Благодаря налаженным связям, эффективной сбытовой политике, традиционно высокому качеству уральского хризотила,

за последние семь лет удалось увеличить поставки продукции предприятия в Индию почти в три раза, с 22,4 до 61,2 тысячи тонн. В Новоуральске создано и работает совместное предприятие по сборке малотоннажных низкорамных коммерческих грузовиков "Тата-407" и "Тата-613".

Кроме того, власти Свердловской области планируют расширять взаимодействие в таких перспективных направлениях сотрудничества Среднего Урала и Индии, как медицина и фармацевтика, область информационных технологий, телекоммуникации и электроники.

Стоит отметить и динамично развивающиеся связи в сфере образования. Уральский государственный экономический университет осуществляет сотрудничество с индийской компанией "Аптек Вордвайд". Начиная с сентября 2007 года в УрГЭУ функционирует международный образовательный центр "Арена мультимедиа", который готовит специалистов по инновационным методикам в области информационных технологий.

В 2008 году достигнуто соглашение об открытии ряда дополнительных образовательных центров "Арена мультимедиа" на базе филиалов и представительств УрГЭУ в Челябинске, Нижнем Тагиле и ряде других городов, а также об открытии в Екатеринбургском центре "Аптек компьютер эдьюкейшн", ориентированного на подготовку профессиональных программистов. Кроме того, индийской стороной в рамках компании "Аптек" сделано предложение по подготовке специалистов различного уровня и квалификации в сфере авиации совместно с "Авалон Авиэйшн Академи" с выдачей дипломов международного образца.

Индия со своей стороны неоднократно выражала заинтересованность в расширении возможностей обучения индийских студентов в уральских вузах, в первую очередь, технических. Кроме того, в последние годы в Индии наблюдается повышение интереса к изучению русского языка.

*источник: ИА Regnum
14.05.08*

ЦЕЛЕВОЙ НАБОР В ВУЗЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ РАБОТНИКОВ ЗАО "АВИАСТАР-СП"

В ЗАО "Авиастар-СП" объявлен целевой набор в вузы на очное обучение для детей работников завода. Ульяновский технический университет предоставляет 10 мест на специальность "Технология машиностроения", 16 мест — на факультет "Самолето- и вертолетостроение", Ульяновский госуниверситет — 5 мест на факультет математики и информационных техноло-

гий. Для молодых работников "Авиастара" в техническом университете выделяется 5 мест на факультет "Самолето- и вертолетостроение" для вечернего обучения.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
23.05.08*

УМПО РАЗМЕСТИТ ОБЛИГАЦИИ НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Совет директоров ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) на заседании в конце апреля принял решение о размещении трехлетних облигаций третьей серии объемом 3 млрд рублей, говорится в официальном сообщении компании. Облигации номиналом 1 тыс. рублей будут размещаться по открытой подписке по номиналу.

Поручителем выступает ЗАО "Уфа-Газ-Авиа".

В настоящее время в обращении находятся трехлетние облигации компании второй серии объемом 4 млрд рублей (регистрационный номер 4-02-30132-D). Выпуск зарегистрирован 14 ноября 2006 года.

*источник: ИА «Интерфакс»
12.05.08*

ВМС ИНДИИ ПОЛУЧАТ ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ МИГ-29К/КУБ ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ ТАКР "АДМИРАЛ ГОРШКОВ" В СЕНТЯБРЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА

ВМС Индии получат первые четыре палубных истребителя МиГ-29К/КУБ, предназначенных для оснащения ТАКР "Адмирал Горшков", в сентябре текущего года, сообщило агентство IANS со ссылкой на должностное лицо в индийском оборонном ведомстве. В соответствии с межправительственным соглашением, подписанным в январе 2004 года, ТАКР "Адмирал Горшков" был передан индийской стороне с условием его модернизации на "Севмашпредприятии" и оснащения самолетами российского производства общей стоимостью около 1,5 млрд долл. Данная сумма включала в себя 970 млн долл. на восстановление и модернизацию судна, которое частично пострадало от пожара в 1995 году, и 530 млн долл. на поставку 16 истребителей МиГ-29 (12 палубных истребителей МиГ-29К и 4 МиГ-29КУБ), а также морских противолодочных вертолетов Ка-31 и Ка-28.

Первоначально планировалось, что авианосец, который получил индийское обозначение "Викрамадитья", войдет в боевой состав ВМС Индии к августу 2008 года, однако из-за различных технических проблем сроки были перенесены. В конце 2007 года российская сторона подняла вопрос о серьезной недооценке модернизации крейсера и выдвинула требование об увеличении стоимости контракта на 1,2 млрд долл. Индийское правительство согласилось рассмотреть поднятый российской стороной вопрос. В настоящее время созданная для проведения анализа российского предложения техническая комиссия

ведет работу по оценке необходимого объема работ и их стоимости. В середине текущего месяца Индия попросила, чтобы Россия внесла авансовый платеж в размере 250 млн долл. судостроительному предприятию "Севмашпредприятие".

Как планируется, 26 мая делегация министерства обороны Индии прибудет в Москву, где будут проведены заключительные пятидневные переговоры с "Рособоронэкспортом" по вопросу увеличения стоимости модернизации.

Согласно новому графику, переоборудованный авианосец может быть принят на вооружение в конце 2011 — начале 2012 г. после завершения 18-месячных испытаний. Полученные истребители МиГ-29К/КУБ до передачи авианосца будут временно эксплуатироваться на авиабазе в Гоа. Пилоты самолетов прибудут в Россию для переподготовки летом этого года.

На самолеты, предназначенные для ВМС Индии, будут установлены все новейшие разработки РСК "МиГ". В частности, новая БРЛС, дополнительное вооружение и усовершенствованное бортовое электронное оборудование. Также самолеты получат специальное антикоррозийное покрытие для защиты от морской воды. Наряду с российскими системами на самолете будет установлено 13 наименований изделий, изготовленных в Индии.

*источник: АРМС-ТАСС
21.05.08*

УРАЛЬСКИЕ МЕТАЛЛУРГИ КУПИЛИ ЧЕШСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уральская горно-металлургическая компания (УГМК), одна из крупнейших металлургических компаний России, приобрела 51 % акций чешского авиастроительного предприятия Aircraft Industries (известна как LET). Об этом сообщает агентство AFP. Подробности сделки не разглашаются.

По словам председателя правления Aircraft Industries Павла Ваха (Pavel Vach), инвестиции русской компании помогут авиастроителю увеличить объемы производства самолетов. Напомним, что 13 марта 2008 года стало известно о том, что УГМК намерена создать на Урале собственного регионального авиаперевозчика. Для этого компания планировала заку-

пить десять чешских самолетов Let-410. Новый перевозчик будет работать по трем направлениям: региональные авиаперевозки, деловая авиация и вертолетные перевозки. При этом маршрутная сеть будущей компании пока не определена.

Чешская Aircraft Industries производит 19-местные самолеты Let-410 и Let-420 с турбовинтовыми двигателями. Эти самолеты используются не только в гражданской, но и в военной авиации Болгарии, Венгрии, Колумбии, Коморских островов, Чехии, Эстонии, России, Словакии, Туниса и других стран.

*источник: LENTA.RU
22.05.08*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" НАМЕРЕНА БОРЬТЬСЯ С НАРУШЕНИЕМ АВТОРСКИХ ПРАВ НА ЕЕ ПРОДУКЦИЮ, СОЗДАВАЯ ОПЕРЕЖАЮЩИЕ РАЗРАБОТКИ — ПОГОСЯН

Глава корпорации "Сухой" Михаил Погосян уверен, что в вопросах дальнейшего сотрудничества России и Китая по поставкам военных самолетов "необходимо двигаться вперед и создавать опережающие разработки", что поможет, в том числе, лучше защитить авторские права компании.

Отвечая на вопрос, как дальше будет развиваться сотрудничество с Китаем после определенных проблем с копированием китайскими производителями российских истребителей Су-27, Погосян заметил, что "это неоднозначный вопрос, он и не в нашей компетенции". "Но, естественно, на определенном уровне с Китаем будут идти разговоры на эту тему", — добавил

он. "Мы заинтересованы в том, чтобы соблюдались авторские права, уважались наши лицензионные соглашения", — сказал он.

"Что касается "Сухого", то выход из этой ситуации мы видим в том, чтобы все время двигаться вперед и создавать опережающие разработки", — отметил глава компании.

По мнению Погосяна, "выгодно продавать и лицензии, и саму продукцию". "Рынок меняется, к этому нужно приспосабливаться", — убежден он.

*источник: АРМС-ТАСС
23.05.08*

СЕРТИФИКАЦИЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО САМОЛЕТА "АККОРД-201" НАМЕЧЕНА НА 2009 Г.

Сертификация глубоко модернизированного легкого многоцелевого двухмоторного самолета-амфибии "Аккорд-201" разработки ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Ltd" с изменениями в составе бортового оборудования и силовой установки намечена на 2009 г., сообщил "АвиаПорту" представитель авиастроительных кругов.

"В настоящее время разработчик самолета — фирма "Авиа Ltd" — ведет активные работы по замене двигателей силовой установки на авиационные турбодвигатели французской фирмы SMA SR-305-230 мощностью по 230 л. с. Кроме того, разработчик самолета планирует заменить бортовое оборудование самолета на более современное, которое позволит самолету производить полеты по расширенным правилам выполнения полетов", — уточнил представитель авиапрома.

По его сведениям, сертификация самолета с указанными изменениями занимает, как правило, приблизительно один год.

"Скорее всего, первоначально сертификационным испытаниям будет подвергнут самолет "Аккорд" с

новыми двигателями и бортовым оборудованием на колесном шасси. Сертификацию самолета в качестве самолета-амфибии планируется произвести позже в качестве дополнения к сертификату на базовый тип самолета, которым должен стать самолет с дизелями и новым составом бортового комплекса оборудования", — сказал он.

Самолет-амфибия "Аккорд-201" с колесным шасси был сертифицирован Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета 27 февраля 2007 г. Самолет прошел сертификацию с поршневыми двигателями Teledyne Continental IO-360ES7B мощностью по 210 л. с.

"Аккорд-201" предназначен для перевозок пассажиров и грузов в условиях малоразвитой инфраструктуры воздушных сообщений и может эксплуатироваться при температурах от -25 до +30 градусов С. Допускается эксплуатация самолета на грунтовых площадках с прочностью грунта не менее 0,25 МПа.

*источник: AVIAPORT.RU
22.05.08*

SUPERJET 100 ПРЕОДОЛЕЕТ ВЕЛИКУЮ КИТАЙСКУЮ СТЕНУ?

Среднемагистральный самолет Sukhoi Superjet 100 может быть поставлен на китайский рынок. Такое мнение выразил глава корпорации "Сухой" Михаил Погосян в Пекине.

"Мы ведем предварительные переговоры по этому вопросу", — отметил он, добавив, что недавние испытания самолета дадут толчок к результативности переговоров.

По словам М. Погосяна, которые цитирует новостной портал "Вести.Ру", парк гражданских самолетов в Китае составляет чуть более 2,5 тысячи единиц. "Я

думаю, региональная составляющая — 20–23 %. Я оцениваю этот рынок в 500–600 самолетов регионального класса. У нас будет возможность занять часть рынка", — заключил Погосян.

Напомним, как мы писали ранее, в прошлый понедельник региональный самолет Sukhoi Superjet 100 произвел свой первый полет, поднявшись со взлетно-посадочной полосы на производственной площадке в Комсомольске-на-Амуре.

*источник: журнал «РЖД-партнер»
26.05.08*

УРАЛЬСКИЙ ОБРАБОТЧИК ШТАМПОВОК ДЛЯ BOEING 787 УВЕЛИЧИТ УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ НА ПОЛМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) зарегистрировала допэмиссию акций ОАО "Урал Боинг Мануфэктуринг" (УБМ, г. Верхняя Салда), размещаемых по закрытой подписке, сообщила ФСФР. Компания предполагает разместить 4 млн 806 тыс. 394 обыкновенных акции номиналом по 100 рублей. Таким образом, общий объем выпуска составит 480 млн 639 тыс. 400 рублей.

"Урал Боинг Мануфэктуринг" — совместное предприятие авиастроительного концерна Boeing (США) и

ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА", 66 проц. акций которого принадлежит ФГУП "Рособоронэкспорт".

СП создано для черновой механической обработки титановых штамповок. Штампованные изделия из титана будут производиться для программы Boeing 787 DreamLiner. Окончательная обработка изделий будет вестись на предприятиях Boeing, а также его субподрядчиками.

*источник: ИА «Финмаркет»
14.05.08*

ВЫРУЧКА КОМПАНИИ "СУХОЙ" ВЫРОСЛА В 3 РАЗА ПО СРАВНЕНИЮ С 2006 ГОДОМ

Открытое акционерное общество "Авиационная холдинговая компания "Сухой" опубликовало на своем официальном сайте в сети Интернет годовую бухгалтерскую отчетность за 2007 год.

Выручка компании в минувшем году составила 33,5 миллиарда рублей, что более чем в три раза

превысило показатель 2006 года. При этом чистая прибыль выросла в 2 раза и превысила 3 миллиарда рублей. Валюта баланса компании увеличилась с 59,5 млрд руб. до 64,7 млрд руб.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
14.05.08*

МОЛОДЕЖНАЯ ПОЛИТИКА ЗАО "АВИАСТАР-СП"

В ЗАО "Авиастар-СП" все более явной становится тенденция к омоложению коллектива, в настоящее время число людей до 35 лет составляет треть всего списочного состава. Не последнюю роль в адаптации и закрепляемости молодежи на производстве играет хорошо поставленная работа по организации ее досуга. В мае на заводе прошло сразу несколько интересных событий: начались игры молодежного турнира интеллектуальной игры "Что? Где? Когда?", финал которой планируется на День воздушного флота России, и КВН между сборной завода и командой упра-

вления главного конструктора. Массированно ведется подготовка к заводскому туристическому слету, который пройдет в первой декаде июля. Курируют работу с молодежью профсоюзный комитет и служба адаптации персонала. Результат не замедлил сказаться: в апреле в профсоюз вступило 137 работников, в том числе 91 — до 35 лет. А вот выбыло только четыре по причине призыва в Вооруженные силы России.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
22.05.08*

ПОДГОТОВЛЕНЫ МАТЕРИАЛЫ И ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ПРОДАЖИ "КИТАЙСКИХ" ТУ-204-120СЕ

Российская сторона готовит материалы и документы для их использования в случае дальнейших проволок китайской стороны с приемкой построенного в прошлом году грузового самолета Ту-204-120СЕ с целью предложения самолетов другим покупателям. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его сведениям, приезд китайских специалистов в Россию для приемки первого из заказанных китайскими авиакомпаниями пяти самолетов Ту-204-120СЕ откладывался многократно, теперь их приезд в очередной раз перенесен.

По мнению собеседника, партия из пяти Ту-204-120СЕ, в случае дальнейших задержек китайской стороной их приемки, будет продана на авиарынке. "На такие "грузовики" в мире очень высокий спрос, тем более что Ту-204-120СЕ оснащен английскими двигателями и частично — бортовым оборудованием зару-

бежного производства", — подчеркнул специалист. Отвечая на вопрос о сроках ожидаемой сертификации самолета Ту-204-120СЕ по нормам и требованиям стран Евросоюза, собеседник отметил, что российский Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета проводит сертификацию в России самолетов зарубежного производства исключительно быстро, в то время как иные страны ставят многолетние препоны при попытке сертификации российской авиационной техники за рубежом, к тому же учитывая, что в некотором смысле отечественные нормы и требования летной годности существенно жестче, чем в других странах. После нескольких лет сертификации Ту-204-120СЕ в странах Евросоюза западные сертифицирующие органы недавно заявили, что есть вероятность получения сертификата на Ту-204-120СЕ в первом полугодии текущего года.

*источник: AVIAPORT.RU
20.05.08*

"АЭРОФЛОТ" РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ SSJ НЕ РАНЕЕ 2009 ГОДА

Первый заказчик самолета Sukhoi Superjet 100 авиакомпания "Аэрофлот — российские авиалинии" рассчитывает, что поставка первого самолета будет сдвинута на 2009 год, сообщил замгендиректора компании Лев Кошляков.

"Официального графика по отсрочке поставок пока нет, но существуют контакты на уровне руководителей компаний. Мы исходим из того, что самолет будет поставлен нам не ранее 2009 года", — сказал он, комментируя первый полет SSJ 100, состоявшийся в понедельник в Комсомольске-на-Амуре.

Ранее предполагалось, что первый самолет будет поставлен авиакомпании в ноябре этого года. Однако в настоящее время на производственной площадке в Комсомольске находятся в общей сложности четыре самолета (включая тот, что совершил полет), все они — опытные. SSJ, поднявшемуся в понедельник в небо, еще предстоит пройти летные испытания в ЛИИ им. Громова, после чего готовый самолет пополнит парк "Аэрофлота". Сроки, в которые состоится поставка, представители ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), исполнителя проекта, пока не называют. Между тем SSJ уже заложен в зимнем расписании

"Аэрофлота" и бюджете на 2008 год. "Несмотря на то, что самолет уже заложен в нашем расписании, мы, занимаясь перевозками не в режиме хобби, предусмотрели запасные варианты", — сказал источник в компании. "Сдвиг сроков поставки не вызывает у нас радости. Но также не вызывает и злорадства. Учитывая опыт международного авиапрома, мы были готовы к переносу сроков поставки", — отметил он.

Собеседник агентства сказал, что официального уведомления о переносе поставок SSJ "Аэрофлот" пока не получал, поэтому говорить о том, будут ли применены штрафные санкции к ГСС, преждевременно. Льготный, так называемый "бесштрафной" период по контракту с перевозчиком составляет шесть месяцев.

Контракт на поставку 30 самолетов SSJ 100 между "Аэрофлотом" и ГСС был подписан 7 декабря 2005 года, когда проект еще носил название RRJ — Russian Regional Jet. Спустя полтора года — в мае 2007 года — компании заключили также опционное соглашение на производство 15 машин.

*источник: газета «Гудок»
19.05.08*

НАЧИНАЕТСЯ ОЧЕРЕДНОЙ ЭТАП ИСПЫТАНИЙ АВИАДВИГАТЕЛЯ АЛ-55И, СОЗДАВАЕМОГО ПО ЗАКАЗУ ИНДИИ

Испытания авиадвигателя АЛ-55И в составе учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ начнутся в самое ближайшее время.

"Возможно, уже на этой неделе будут проведены наземные "гонки" авиадвигателя АЛ-55И на самолете МиГ-АТ. Если они пройдут нормально, то это откроет дорогу к началу полномасштабных летных испытаний нового двигателя в составе этого самолета", — сказал "Интерфаксу-АВН" в понедельник источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он пояснил, что на МиГ-АТ установлен один авиадвигатель АЛ-55И, второй двигатель будет штатный — французский "Ларзак".

Собеседник агентства напомнил, что двигатель АЛ-55И создается Научно-производственным объединением "Сатурн" по контракту с Индией. "МиГ-АТ выбран в качестве летящей лаборатории потому, что этот самолет оптимально подходит для проведения летных испытаний этого двигателя", — сказал он.

Генеральный контракт на разработку, поставку и последующее лицензионное производство в Индии

250 двигателей АЛ-55И стоимостью порядка \$ 300 млн был подписан в августе 2005 года в результате победы в тендере на двигатель для учебно-тренировочного самолета НТ-36. В перспективе планируется построить в Индии до 1000 двигателей. Рассматривается возможность установки двигателя АЛ-55И и на новый легкий боевой самолет НТ-39, который еще разрабатывается.

По оценке экспертов, двигатель АЛ-55И имеет большие коммерческие перспективы, он может быть применен на других учебно-тренировочных самолетах, а также беспилотных летательных аппаратах, сверхлегких истребителях и штурмовиках.

В России серийный выпуск двигателя АЛ-55И будет вестись на двух предприятиях — НПО "Сатурн" (изготавливает газогенератор) и Уфимском моторостроительном производственном объединении (отвечает за производство холодной части двигателя).

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
14.05.08*

ЛОМО В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ БЬЕТ ВСЕ РЕКОРДЫ

По итогам деятельности предприятия за 1 квартал 2008 г. выручка от продаж составила 408,2 млн руб., что на 58 % больше показателя за аналогичный период прошлого года. Валовая прибыль предприятия составила 216,8 млн руб., что на 93 % больше аналогичного показателя за прошлый год. Чистая прибыль составила 45,3 млн руб.

Планируемая сумма выручки на 2008 год составляет 2,3 млрд рублей, на данный момент ЛОМО выполняет намеченный в начале года план. А это дает основания полагать, что год будет закончен с устойчивой прибылью.

*источник: компания «ОАО "ЛОМО"»
12.05.08*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" 271 РАБОЧИЙ ИСПОЛЬЗУЕТ ЛИЧНОЕ КЛЕЙМО САМОКОНТРОЛЯ

В ЗАО "Авиастар-СП" проводится большая работа по предоставлению рабочим права использования личного клейма. В настоящее время в цехах трудится 271 рабочий на условиях самоконтроля. Все они имеют квалификацию не ниже четвертого разряда, в совершенстве владеют технологией своих операций и монтажей, работают без брака и несоответствий. Широко используется опыт ветеранов, на заводе работают 20 человек, получивших клеймо самоконтроля еще в советское время, до 1990 года. Несмотря

на довольно сложную процедуру получения личного клейма, в нынешнем году 42 человека уже получили это почетное право. Труд работающих на самоконтроле стимулируется дополнительной премией: для рабочих 4 разряда — 10 %, 5 и 6 разрядов — 15 %, 7 и 8 разрядов — 20 %. В каждом цехе есть стенд, где приведены данные о работе на самоконтроле, и весь коллектив знает об этой системе.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
22.05.08*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 СОСТОИТСЯ ДО КОНЦА МАЯ 2008 Г.

Первый полет регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 состоится до конца мая 2008 г. Об этом заявил сегодня на встрече с журналистами генеральный директор холдинга "Сухой" Михаил Погосян.

Он отметил, что разработчик самолета ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого" закончил все подготовительные работы и самолет готов к первому полету, который состоится в самое ближайшее время.

В настоящее время Sukhoi SuperJet 100 выполняет пробежки и рулежку по взлетно-посадочной полосе. Сегодня пробежка самолета была продемонстрирована министру промышленности и торговли Виктору Христенко и зампреду комиссии ЕС Гюнтеру Ферхой-

гену, которые посетили авиационное производственное объединение КНААПО, где будет серийно производиться Sukhoi SuperJet 100.

Как отметил В. Христенко, проект создания Sukhoi SuperJet 100 привнес в российский авиапром мировые стандарты в разработке и производстве самолетов, а также новый маркетинг и систему послепродажного обслуживания самолетов. В. Христенко подчеркнул, что проект Sukhoi SuperJet 100 — это первый проект в авиастроении, который был поддержан государством.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
16.05.08*

РАЗРАБОТАНА КОМПЛЕКСНАЯ ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРЕВООРУЖЕНИЯ ММП ИМ. ЧЕРНЫШЕВА

Комплексная программа технического перевооружения ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышева" (ММП им. Чернышева) разработана на предприятии. Об этом сообщил генеральный директор ММП им. Чернышева Александр Новиков.

"Такая комплексная программа разработана совместно с ОАО "Национальный институт авиационной технологии" (НИАТ), и сейчас программа планомерно претворяется в жизнь", — отметил он.

По словам руководителя предприятия, в России все промышленные предприятия оборонного комплекса были традиционно построены с производ-

ством по замкнутому циклу. Для того чтобы быть конкурентоспособными на мировом рынке по цене и качеству, надо переходить на "кластерную" систему, и именно такая система разработана ММП им. Чернышева совместно с НИАТ.

"Совместно с НИАТ разработана система построения "кластеров" и "протокластеров". Предприятие получит глубокую специализацию по целому ряду производств, которые должны работать не на один финишный завод, а на целый ряд заводов", — уточнил А. Новиков.

*источник: AVIAPORT.RU
20.05.08*

КИРОВСКОЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЕ ПОДПИСАЛО ПРЕДКОНТРАКТНОЕ СОГЛАШЕНИЕ НА ТРИ ИЛ-114-100

ОАО "Кировское авиапредприятие" подписало с ООО "Фест Лизинг Авиэйшн" предконтрактное соглашение, в котором определены основные параметры поставки трех региональных турбовинтовых самолетов Ил-114-100, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор авиапредприятия Валентин Комлев.

Он уточнил, что подписанный документ определяет сроки и механизмы реализации сделки и внесения авансовых платежей.

Кировское авиапредприятие и администрация Кировской области ведут переговоры о выработке схемы финансирования лизинга самолетов, дополнил В. Комлев. Он уточнил, что рассматриваются различные варианты привлечения средств для внесения авансового платежа, включая проведение дополнительной эмиссии акций компании. "Сейчас разрабатывается бизнес-план, согласно которому в бюджете Кировской области на 2009 год будут выделены средства на финансирование сделки", — сказал он.

Коммерческий директор "Фест Лизинг Авиэйшн" Набил Артыков подтвердил "АвиаПорту" подписание документа. "Это соглашение позволяет нам начать работу с банковскими структурами по получению кредита на финансирование лизинга самолета", — уточнил он. Также Н. Артыков дополнил, что после подписания предконтрактного соглашения начинается резервирование мощностей завода — производителя самолетов Ил-114-100. По его словам, подписание твердого контракта с Кировским авиапредприятием должно состояться в течение 105 дней после заключения предконтрактного соглашения. Первый самолет может быть поставлен ориентировочно во втором квартале 2010 года, далее самолеты будут передаваться с темпом раз в два месяца.

ОАО "Кировское авиапредприятие" создано на базе ФГУП "Кировское авиапредприятие". 100 % акций общества находятся в собственности Кировской области.

ООО "Фест Лизинг Авиэйшн" — структурное подразделение холдинга "Русские самолеты", учредителями которого являются как юридические, так и физические лица. Специализируется на продвижении самолетов семейства Ил-114. Компания рассчитывает в 2008 году сформировать портфель заказов на 12 самолетов Ил-114-100 на сумму 4,2 млрд рублей.

*источник: AVIAPORT.RU
20.05.08*

ГЛОНАСС СТОЛКНУЛАСЬ С ПРОБЛЕМОЙ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ КАРТ — ИВАНОВ

Сигнал российской глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС покрывает уже 92 % территории России, но проблема — в создании электронных карт, сообщил вице-премьер Сергей Иванов на совещании по развитию транспортной системы.

Основные средства, выделяемые на ГЛОНАСС, сейчас пойдут именно на эту часть программы — создание электронных карт, отметил Иванов.

По его словам, 50 регионов России уже заключили соглашения о создании у себя системы ГЛОНАСС для контроля за муниципальным строительством и за движением транспорта.

"Что касается уровня федерации, то уже около сотни пассажирских поездов на сегодняшний день у нас оборудовано системой ГЛОНАСС, оборудовано около 200 самолетов и практически все суда и корабли. Это первое. И второе, помимо тех огромных

средств, которые мы никогда не тратили на транспорт, только из федерального бюджета 4,7 триллиона рублей, есть ряд других программ и планов по повышению эффективности работы, в том числе и транзитного потенциала", — сказал вице-премьер.

Система ГЛОНАСС предназначена для определения с помощью портативных носимых спутниковых приборов-навигаторов местоположения и скорости движения морских, воздушных и сухопутных объектов, в том числе и людей, с точностью до метра. ГЛОНАСС — аналог американской GPS — была принята в эксплуатацию в 1993 году. В конечном виде в состав группировки должно войти 24 космических аппарата. Система будет работать в интересах как военных, так и простых гражданских пользователей.

*источник: газета «Гудок»
20.05.08*

МИНОБОРОНЫ ДОЛЖНО ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ О ДАЛЬНЕЙШЕМ ПРОИЗВОДСТВЕ ШТУРМОВИКОВ СУ-25 — УУАЗ

Министерство обороны должно принять решение о дальнейшем производстве штурмовиков типа Су-25: либо закрыть производственную линию по выпуску Су-25 на Улан-Удэнском авиационном заводе (УУАЗ), либо продолжить заказы на их изготовление, считает генеральный директор УУАЗ Леонид Белых. "Руководство УУАЗ неоднократно просило ВВС принять решение о будущем самолетного производства на предприятии, но пока такое решение не принято", — заявил Л. Белых журналистам.

Он подчеркнул, что предприятие в течение ряда лет в отсутствие заказов на серийный выпуск Су-25

вынуждено за собственный счет содержать производственную линию по их выпуску. "Кроме того, УУАЗ продолжает поставку запасных частей для поддержания летной годности существующего парка Су-25, что в общем объеме работ предприятия составляет незначительную долю", — сказал гендиректор.

Он также напомнил, что в прошлом году УУАЗ построил новый модернизированный двухместный штурмовик Су-25УБМ с привлечением собственных и заемных средств.

*источник: AVIAPORT.RU
27.05.08*

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ГОТОВИТСЯ К ПЕРЕДАЧЕ САМОЛЕТА ТУ-204-100В ЗАКАЗЧИКУ

42 самолета — таков сегодня портфель заказов ЗАО "Авиастар-СП". В настоящее время на заводе производится девять пассажирских и грузовых модификаций самолета Ту-204, ориентированных на российские и зарубежные авиакомпании. Последние модификации отличаются совершенствованием бортовой авионики и расширением возможностей Ту-204. Например, проведенные в конце прошлого года в Эквадоре испытания возможностей его полета в условиях высокогорных (до трех тысяч метров) аэродромов позволили ориентировать самолет для стран Латинской и Южной Америки.

В июне планируется передача самолета Ту-204-100В заказчику — авиакомпании "Авиалинии 400". ЗАО "Авиастар-СП" имеет заказ от этой компании еще на шесть самолетов. Ту-204-100В — это новая модификация, сертифицированная по последней версии авиационных правил АП-25 с дополнительными требованиями по повышению безопасности полетов. В частности, полностью обновлен пилотно-навигационный комплекс и компоновка салона предполагает максимальную пассажировместимость.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
23.05.08*

В ПРОИЗВОДСТВЕ НАХОДЯТСЯ ОКОЛО 20 ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100 — ГЕНДИРЕКТОР НПО "САТУРН"

В совместном предприятии "ВолгАэро", созданном НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma, в производстве находятся около 20 двигателей SaM146 для региональных самолетов Sukhoi Superjet 100, сообщил гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. "Пять самолетов заказано. В запуске и у нас, и на Snecma находятся около 20 двигателей", — сказал Ю. Ласточкин журналистам в Комсомольске во вторник, отвечая на вопрос "Интерфакса-АВН".

Он опроверг распространенные накануне рядом СМИ сообщения о том, что задержка с испытаниями самолета Sukhoi Superjet 100 связана с работами по двигателю SaM146.

"Из-за двигателя ни на час, ни на день задержек не было и не будет. Двигатели с декабря прошлого года находились в Комсомольске-на-Амуре, ждали монтажа на самолете", — сказал Ю. Ласточкин.

Он высоко оценил состоявшийся накануне первый подъем в воздух самолета Sukhoi Superjet 100 и подчеркнул, что главная задача НПО "Сатурн" как компании-подрядчика сегодня — "обеспечить выполнение всех взятых на себя обязательств по поставкам двигателей для "суперджетов".

Он подчеркнул, что сегодня самое главное — сертификация. "Мы должны получить сертификаты и по двигателю", — отметил Ю. Ласточкин. По его данным, эта сертификация запланирована на конец текущего года, "если все будет нормально с полетами самолета". "Это колоссальная работа и для "Сухого", и для нас", — отметил гендиректор НПО "Сатурн".

Программа SaM146 построена на принципах стратегического партнерства российского ОАО "НПО "Сатурн" и французской компании Snecma (SAFRAN Group). Для обеспечения руководства программой SaM146, включая разработку, производство, маркетинг и продажи, а также послепродажную поддержку заказчика, НПО "Сатурн" и Snecma в 2004 году учредили совместное предприятие PowerJet.

Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 года компанией "Гражданские самолеты Сухого" для установки на региональном самолете Sukhoi Superjet 100. SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения. Двигатель имеет самую современную конструкцию. Отличительными особенностями SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим и перспективным экологическим требованиям ИКАО.

Сертификация двигательной установки и самолета будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать самолет без ограничений во всех странах.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.05.08*

ДВИГАТЕЛЬ SaM146 ДЛЯ САМОЛЕТА SUPERJET 100 ГОТОВ К ЛЕТНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

Создаваемый совместно российским НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma авиадвигатель SaM146 полностью готов к наземным и летным испытаниям самолета SuperJet 100 (SSJ 100), говорится в сообщении НПО "Сатурн".

"Двигатели №№ 101 и 102, поставленные на первый опытный самолет, опробованы на крыле и подтвердили все заявленные характеристики. Индивидуальные и параллельные "гонки" двигателей выполнены вплоть до взлетного режима. Проведенными испытаниями закрыты последние замечания, выставленные ЦИАМ в заключении на начало летных испытаний", — отмечается в сообщении.

В Комсомольске-на-Амуре во вторник, 13 мая, в рамках подготовки к началу летных испытаний состоялась первая рулежка и пробежки по взлетно-посадочной полосе самолета SSJ 100. Пробежки выполнялись с постепенным нарастанием скорости до 162 километров в час — практически до скорости отрыва передней опоры шасси. По результатам выполненных работ самолет и двигатель получили высокую оценку летного экипажа и инженеров-испытателей.

После проведения методсовета отрасли по рассмотрению совокупности результатов работ на предмет работоспособности и безопасности самолета и его систем при положительном решении SSJ 100 будет готов к своему первому полету.

Программа создания SaM146 построена на принципах стратегического партнерства российского НПО "Сатурн" и французской компании Snecma (SAFRAN Group). Для обеспечения руководства программой SaM146, включая разработку, производство, маркетинг и продажи, а также послепродажную поддержку заказчика, НПО "Сатурн" и Snecma в 2004 году учредили совместное предприятие PowerJet.

Программа SaM146 является одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности.

Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 года компанией "Гражданские самолеты Сухого" для установки на региональном самолете SuperJet 100. SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения.

Двигатель SaM146 имеет самую современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продуктов, для достижения заданной надежности и экономических показателей. 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.

Сертификация двигательной установки и самолета будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать самолет без ограничений во всех странах.

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

*источник: РИА «Новости»
15.05.08*

ПРОГРАММА СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ AL-55 РЕАЛИЗУЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПЛАНОМ

Программа создания двигателя AL-55 реализуется в соответствии с планом, сообщил гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

"Идет монтаж двигателя на летающую лабораторию. В ближайшее время 3 двигателя будут отправлены в Индию. Идет монтаж двигателя на учебно-тренировочный самолет МиГ-АТ. Идет также большая работа на испытательных стендах", — конкретизировал глава "Сатурна".

Контракт на поставку и последующее лицензионное производство в Индии 250 двигателей AL-55И был подписан в 2005 году. В дальнейшем Индия планирует построить до 1 тыс. этих двигателей, устанавливая их, в частности, на боевой самолет легкого класса NGT-39, который еще только разрабатывается.

*источник: АРМС-ТАСС
21.05.08*

НПО "САТУРН" ИМЕЕТ ДО 200 ТВЕРДЫХ ЗАКАЗОВ НА ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100 — ГЕНДИРЕКТОР

Научно-производственное объединение "Сатурн" располагает порядка 200 заказами на двигатель SaM146 для региональных самолетов Sukhoi Superjet 100, подъем которого в воздух состоялся 19 мая в Комсомольске-на-Амуре, сообщил гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

"Сегодня мы имеем порядка 150–200 твердых заказов, если говорить о количестве двигателей", — сказал Ю. Ласточкин журналистам в Комсомольске во вторник, отвечая на вопрос "Интерфакса-АВН".

По его словам, "это только начало, потому что самолет только начинает выходить".

Он отметил, что компания "Гражданские самолеты Сухого" на сегодняшний день уже имеет твердые заказы на 75 самолетов этого типа. "И самолет, и двигатель находятся на этапе сертификации. После его завершения мы прогнозируем большой спрос на эти самолеты", — сказал Ю. Ласточкин.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.05.08*

ПРЕДПРИЯТИЕ ФГУП "ММПП "САЛЮТ" ПОДАРИЛО ЛИЦЕЮ № 1550 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕЛЕМОСТОВ

ФГУП "ММПП "Салют", осуществляющее шефскую опеку над Лицеом, подарило подшефным ребятам класс-лабораторию мультимедийных аудио-визуальных образовательных технологий. Класс-лаборатория создан при содействии вузов и предприятий авиакосмической отрасли во главе с ФГУП "ММПП "Салют", а также при поддержке фирм Poly-media и Panasonic.

Был успешно проведен телемост с заместителем генерального конструктора ФГУП "ММПП "Салют" Геннадием Павловичем Скирдовым. Ребята-лицейсты задавали много вопросов.

ФГУП "ММПП "Салют", являясь крупнейшим предприятием авиационного моторостроения России, уже несколько лет спонсирует Лицей и его программы. Как сообщили в пресс-службе ФГУП "ММПП

"Салют", предприятие, будучи инновационным центром, также активно участвует во внедрении новейших технологий образования и профессиональной ориентации, развивающего и укрепляющего связи и производства.

Данная образовательная программа инициирована и осуществляется в Лицею с 2001 года при поддержке Некоммерческого партнерства "Клуб авиастроителей". Вице-президент Клуба авиастроителей Сергей Валентинович Гвоздев и директор Лицея № 1550 Виктор Михайлович Жияков рассказывали об успехах ребят на поприще специализированного профориентированного обучения.

В планах Лицея проведение телемоста с МКС.

*источник: www.aviahumanfactor.ru
26.10.07*

СЕРТИФИКАЦИЮ ДВИГАТЕЛЯ САМОЛЕТА SSJ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ К КОНЦУ ГОДА

Сертификацию двигателя самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ) планируется завершить к концу года, заявил журналистам генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин во вторник в Комсомольске (Ивановская область). "Если все будет нормально с полетами, сертификация двигателя связана с испытаниями, то конец этого года", — сказал Ю. Ласточкин.

"Наша главная задача в настоящее время — обеспечить выполнение всех обязательств по изготовлению двигателей для Superjet", — подчеркнул он.

SSJ — это первый гражданский проект холдинга "Сухой", выпускающего военные истребители и бом-

бардировщики. Специально для его реализации в 2000 году была создана дочерняя структура — ЗАО "ГСС", на 100 % принадлежащая "Сухому", которая взяла на себя разработку и производство SSJ.

Первый заказчик SSJ, авиакомпания "Аэрофлот — российские авиалинии", как предполагалось графиком, должна получить свой первый самолет в ноябре этого года. Официально сроки переноса поставок в ГСС еще не сообщали.

*источник: газета «Гудок»
20.05.08*

ФРАНЦУЗСКИЙ АВИАДИЗЕЛЬ ПЛАНИРУЕТСЯ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ В РОССИИ ЛЕТОМ ТЕКУЩЕГО ГОДА

Работы по валидации сертификата на французский авиационный дизельный двигатель SR350-230 планируется завершить летом текущего года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"Авиационный дизель SR350-230 имеет сертификат EASA (Евросоюз) и FAA (США), а в настоящее время проходит процесс валидации — признания французского сертификата Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК)", — пояснил собеседник.

По его словам, французская сторона подала заявку в АР МАК на сертификацию в России авиадизеля, работающего на российском авиатопливе ТС-1, в конце прошлого года. "В настоящее время АР МАК рассматривает возможность посещения производ-

ства авиадизеля во Франции в июне. В случае признания АР МАК авиадизеля соответствующим российским требованиям, летом текущего года можно ожидать получения одобрения на применение двигателя в России", — сказал специалист.

Он пояснил, что авиадизель планируется устанавливать на российском легком двухмоторном многоцелевом семиместном самолете-амфибии "Аккорд-201" разработки ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Ltd" (Авиа Ltd).

Самолет "Аккорд-201" ранее был сертифицирован в России на колесном шасси с поршневыми двигателями Teledyne Continental IO-360ES7B мощностью по 210 л. с., работающими на бензине AvGaz 100LL.

*источник: AVIAPORT.RU
20.05.08*

"СУХОЙ" ПОДВЕЛ ФИНАНСОВЫЕ ИТОГИ I КВАРТАЛА 2008 Г.

ОАО "Компания "Сухой" подвела финансовые итоги первого квартала 2008 года. Выручка превысила 7,7 млрд рублей. Это на 3,2 млрд рублей больше, чем за тот же период 2007 г. Чистая прибыль оказалась на 17,5 % выше запланированной и составила 892 млн руб. На минувшей неделе компания опубликовала годовую бухгалтерскую отчетность за 2007 год.

Выручка составила 33,5 млрд рублей, или в три раза больше, чем в 2006 г. При этом чистая прибыль выросла в 2 раза и превысила 3 млрд рублей.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
21.05.08*

ПОДПИСАН ПРОТОКОЛ О НАМЕРЕНИЯХ ПО ДВИГАТЕЛЮ PRATT & WHITNEY CANADA PW127TS

Протокол о намерениях по разработке и серийному производству вертолетного турбовального двигателя PW127TS подписан в ходе работы Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2008. Документ подписали вице-президент по развитию международного бизнеса Pratt & Whitney Canada (P&WC) Джозеф Торкетти, генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, начальник ЦИАМ Владимир Скибин и гендиректор ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" Александр Артюхов.

Двигатель PW127TS, разрабатываемый компанией Pratt & Whitney Canada на основе турбовинтового авиадвигателя, используемого на пассажирском самолете Ил-114-100, создается для вертолета средней грузоподъемности Ми-38, который недавно успешно завершил этап предварительных (заводских) летных испытаний с налетом порядка 100 часов. Выполнение первого этапа — заводских испытаний — завершено, и теперь предстоит продолжить сертификационные испытания, которые предъявляют жесткие требования не только к вертолету, но и к его силовой установке, создаваемой при участии компании Pratt & Whitney Canada. Успех программы создания Ми-38 во многом определяется и успешностью разработки Pratt & Whitney Canada двигателя для вертолета. Подписанные документы определяют направления дальнейших

действий подписантов о намерениях во втором этапе летных испытаний Ми-38 — сертификации вертолета с новыми двигателями.

Как отметил А. Шибитов, "мы подошли к формализации отношений сторон, участвующих в проекте, по второй фазе программы создания вертолета Ми-38, а именно — создания серийного двигателя для этого вертолета". Он особо отметил активное сотрудничество всех предприятий по программе Ми-38. В свою очередь Д. Торкетти сказал, что компания долгое время работает вместе с российскими предприятиями. "Мы начинаем фазу два, но фактически мы по второй фазе начали работу год назад. Однако потом российская сторона так ускорила программу создания вертолета Ми-38, что мы остались фактически позади. Мы очень рады участвовать в совместной работе с российской авиационной промышленностью", — сказал он. В. Скибин дополнил, что P&WC является надежным партнером. "За 10 лет фирма создала более 50 модификаций двигателей, и это большое достижение", — отметил он. А. Артюхов также дополнил, что на первых этапах уровень локализации производства двигателя PW127TS в России будет достаточно низок — он будет включать в себя сборку и испытания авиадвигателя.

источник: AVIAPORT.RU
20.05.08

PRATT & WHITNEY ВЫРАЗИЛА ЖЕЛАНИЕ УЧАСТВОВАТЬ В ТЕНДЕРЕ НА РАЗРАБОТКУ ПЕРСПЕКТИВНОГО РОССИЙСКОГО АВИАДВИГАТЕЛЯ

Фирма Pratt & Whitney выразила желание участвовать совместно с пермским ОАО "Авиадвигатель" в планируемом конкурсе проектов перспективного авиадвигателя для ближне-среднемагистрального самолета по проекту МС-21. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" заявил генеральный конструктор пермского ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

По его словам, пермские моторостроители давно и активно сотрудничают с фирмой Pratt & Whitney в создании авиадвигателя ПС-90А2, отличающегося от серийного ПС-90А повышенными показателями надежности и ресурса.

"Участие фирмы Pratt & Whitney в составе группы российских предприятий в конкурсе возможно в составе создаваемой ОАО "Авиадвигатель" кооперации по созданию нового авиадвигателя на условиях разделения рисков", — считает Александр Иноземцев. По его сведениям, на сегодня в мире все ведущие

двигателестроительные фирмы активно работают над двигателями со сроком завершения работ к 2015 году, создавая необходимый научно-технический задел — все технологии двигателей под БСМС пока все еще находятся в разработках.

"Участие Pratt & Whitney в планируемых работах осложняется тем, что и российские, и американские разработчики применяют технологии, запрещенные на экспорт, и наладить сотрудничество в этих условиях весьма сложно", — сказал генконструктор.

Он уточнил, что это касается таких технологий, как изготовление монокристалльных лопаток, керамических покрытий, новой электронной элементной базы, пустотелых лопаток вентилятора, кристаллов второго поколения — эти технологии запрещены на экспорт в России и США.

источник: AVIAPORT.RU
08.05.08

"САТУРН" ОСТАВИТ АКЦИОНЕРОВ БЕЗ ДИВИДЕНДОВ

Совет директоров НПО "Сатурн" на заседании 29 апреля рекомендовал акционерам не выплачивать дивиденды по результатам 2007 года, сообщается в материалах компании. По состоянию на 31 декабря 2007 года, 24,91 и 19,54 % акций компании принадлежало ярославским ООО "Техинком" и ОАО "Авиаинвест" соответственно, 8,98 % находилось в номинальном держании у ДКК, 37 % акций владело Росимущество. По неофициальной информации, контро-

лируют "Сатурн" структуры гендиректора НПО Юрия Ласточкина. По сообщению пресс-службы "Сатурна", прибыль предложено направить на развитие компании "в связи с большим объемом вложений собственных средств в разработку новой техники, прежде всего авиационных и промышленных двигателей".

источник: газета «Коммерсантъ»
07.05.08

ЗАПОРЖСКОЕ ОАО "МОТОР СИЧ" ГОТОВО УТРОИТЬ ПОСТАВКИ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ — БОГУСЛАЕВ

"Заявления о планах развернуть производство вертолетных двигателей на территории России в 2010 году в связи с неспособностью запорожского ОАО "Мотор Сич" удовлетворить потребности российского рынка в таких моторах свидетельствуют о незнании реальной ситуации и возможностей запорожского предприятия", — заявил в интервью российским журналистам председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

По его словам, "странно слышать от вполне опытных российских чиновников и руководителей отдельных предприятий оборонно-промышленного комплекса дилетантские утверждения о необходимости наладить производство двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 в России". "Как можно безапелляционно и, главное, без аргументов говорить об этом, если технологически создать такие модификации двигателей в ближайшие годы ни один российский завод не способен. ОАО "Мотор Сич" при загрузке всего на 25 % обеспечивает потребность России в двигателях ТВЗ-117 и ВК-2500 полностью и готово наращивать объемы производства, — заявил Вячеслав Богуслаев. — Недостатка в производственных мощностях завод никогда не испытывал. Более того, в интересах России мы готовы удвоить и утроить поставки вертолетных двигателей и тем самым снять этот вопрос с обсуждения. Какие еще аргументы нужны, чтобы наконец прекратить пустые разговоры и подумать над тем, как нам добиться еще более тесной интеграции по ряду кооперационных проектов, обеспечивающих обороноспособность и национальную безопасность как России, так и Украины".

Вячеслав Богуслаев считает сообщения о разрыве кооперационных связей с ОАО "Мотор Сич" преднамеренными. "Надежность наших двигателей для вертолетов — это аксиома, поэтому их преимущества не нужно доказывать. В стоимостном выражении, в плане качества и тактико-технических характеристик запорожским вертолетным двигателям (ТВЗ-117 и ВК-2500) нет равных. 100 % российских вертолетов оснащены запорожскими двигателями. Если кто-либо из наших коллег, партнеров и, может быть, недоброжелателей хочет противопоставить им свой, стоящий продукт, мы не станем возражать и с радостью

познакомимся с этим проектом", — сказал председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич". Он также высказал мнение, что систематические нападки на запорожское предприятие имеют ярко выраженный экономический интерес. "Но мы, ОАО "Мотор Сич", не занимаемся политикой, мы профессионально занимаемся производством двигателей. А пока политические игры будут превалировать над здравым смыслом и экономической целесообразностью, построить сильное, мощное государство, способное обеспечить свои национальные интересы, вряд ли представляется возможным, — считает Вячеслав Богуслаев. — Так что впредь я призываю отказаться от голословных заявлений и утверждений, а, наоборот, с аргументами, экономическими и техническими, обсудить проекты дальнейшего наращивания производства существующих модификаций двигателей и сделать все, чтобы приблизить день первого взлета машины с двигателем пятого поколения. Кстати, ОАО "Мотор Сич" уже стоит на пороге его создания. Такой подход выгоден всем — и кооперантам в России и на Украине, и государству, которое тем самым укрепит свой потенциал и создаст весомый задел на будущее, и гражданам, которые смогут летать самыми современными и безопасными самолетами отечественного производства".

Увлечение же проектами вроде Sukhoi Superjet 100, существующими только на бумаге, по словам Богуслаева, весьма пагубно сказывается на двигателестроительной отрасли России и весьма дорого обходится бюджету. "Мы изначально предупреждали о рисках этого проекта, который язык не поворачивается назвать достижением отечественного авиапрома. Ни одно агрегатное ОКБ, а их 6, не задействовано в этом проекте — все агрегаты европейские. Самолет будет стоить на порядок дороже — ориентировочно 40 млн долл., в то время как стоимость Ту-334 (с запорожским двигателем) определяется сегодня в 24–27 млн долл., приблизительно 22–23 млн долл. будет стоить Ан-148 (80 пассажиров)", — резюмировал глава ОАО "Мотор Сич".

*источник: компания «ОАО "Мотор Сич"»
06.05.08*

ПЕРМСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ ПРИМЕНЕНИЯ КОМПОЗИТОВ В ПЕРСПЕКТИВНЫХ АВИАДВИГАТЕЛЯХ ДО 20 %

Доля композитных материалов в общей массе перспективных авиационных двигателей, разрабатываемых пермскими моторостроителями, в будущем увеличится до 20 процентов, считает генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

"Доведя к 2015–2016 гг. уровень применения композитных материалов до 20 процентов, мы встанем на один уровень с ведущими авиадвигателестроительными фирмами мира", — сказал "Интерфаксу-АВН" А. Иноземцев.

По его словам, одно из крупнейших достижений семейства авиадвигателей ПС-90А — это композитная мотогондола. Все узлы на мотогондоле серийные, которые уже не первый год поставляются на Пермский моторный завод для изготовления ПС-90А.

"Пока в горячей части авиадвигателя композитные материалы не применяются. Здесь находят применение керамические покрытия для увеличения ресурса лопаток", — сказал А. Иноземцев.

Он пояснил, что кроме снижения массы конструкции двигателя композитные материалы позволяют решить проблему улучшения акустических характеристик самолетов. "В настоящее время все типы отечественных самолетов, на которых стоят двигатели ПС-90А, соответствуют по шумам требованиям ИКАО", — сказал А. Иноземцев.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
13.05.08*

РЕШЕНИЕ О ВОЗМОЖНОСТИ ПОСТРОЙКИ ИЛ-96 С ДВИГАТЕЛЯМИ НК-93 БУДЕТ ПРИНЯТО ПОСЛЕ ИЗУЧЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ИСПЫТАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ

Решение о возможности создания дальнемагистрального самолета на базе самолета Ил-96 с закапотированными винтовентиляторными двигателями нового поколения НК-93 разработки Самарского научно-технического комплекса им. Кузнецова (СНТК им. Кузнецова) может быть принято только после завершения летных испытаний авиадвигателя примерно в середине текущего года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По словам собеседника, на ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) уже несколько лет назад проведены предварительные работы по проработке возможности установки на Ил-96 авиадвигателей НК-93, и такой самолет, по некоторым сведениям, получил обозначение Ил-196.

"В настоящее время имеется возможность, в случае подтверждения летными испытаниями НК-93 расчетных показателей по основным характеристикам и показателям авиадвигателя, начать реализацию более глубокой проработки проекта под обозначением Ил-196", — считает собеседник.

Он полагает, что решение о начале работ по установке НК-93 на модернизированном Ил-96 (Ил-196) может быть принято после завершения летных испытаний двигателя. При этом он напомнил, что, по заявлению разработчика самолета, большой диаметр вентилятора НК-93 не является препятствием для установки на Ил-96 с низкорасположенным крылом.

В случае принятия решения о разработке Ил-196 возникнет следующая коллизия: в Стратегии развития ОАК и в Федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015) не предусматривается создание дальнемагистрального пассажирского самолета, хотя Ил-96 с НК-93 и двухчленной кабиной экипажа может получиться очень перспективным. Поэтому придется добиваться включения тематики Ил-196 в Стратегию ОАК и ФЦП-2015 с их корректировкой в этой части, что потребует определенного времени.

источник: AVIAPORT.RU
14.05.08

СОСТОЯЛИСЬ ПЕРВЫЕ РУЛЕЖКИ И ПРОБЕЖКИ SUKHOI SUPERJET 100 ПО ВПП

Сегодня в Комсомольске-на-Амуре в рамках подготовки к началу летных испытаний состоялись первые рулежки и пробежки самолета Sukhoi SuperJet 100 по взлетно-посадочной полосе. Пробежки выполнялись с постепенным нарастанием скорости до 162 км/ч — практически до скорости отрыва передней опоры шасси. По результатам выполненных работ самолет получил высокую оценку летного экипажа и инженеров-испытателей.

"Машина отличная. Приятно удивила плавность хода. Управляемость и эргономика Sukhoi SuperJet 100 ни в чем не уступают самолетам Airbus и Boeing", — сказал Александр Яблонцев, старший летчик-испытатель "Гражданских самолетов Сухого", который

имеет более 8300 часов налета на разных, как российских, так и зарубежных типах самолетов, включая Boeing 737, Airbus A319, A320.

Рулежки и пробежки самолета проводятся в рамках программы заводских доводочных испытаний на летно-испытательном комплексе в Комсомольске, где уже успешно завершена наземная отработка всех систем при работающих двигателях. Непосредственно перед первым полетом Sukhoi SuperJet 100 предстоит пройти испытания на шимми и скоростные пробежки с отрывом передней опоры шасси.

источник:
компания «Гражданские самолеты Сухого»
14.05.08

ПОСТРОЕННЫЙ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ТУ-160 ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ СОВРЕМЕННЫМ САМОЛЕТОМ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

Построенный на ОАО "Казанское авиационное производственное объединение" (КАПО) и переданный недавно российским ВВС самолет Дальней авиации Ту-160 (№ 803) является самым совершенным самолетом всей Дальней авиации. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник на ОАО "Туполев".

По его словам, на самолете Ту-160 № 803 внедрены все усовершенствования, испытанные к настоящему времени, по требованию ВВС РФ и выполнено это на самом высоком техническом уровне.

"Работы по модернизации стратегических ракетосцев типа Ту-160 ведутся давно, можно сказать, постоянно. Практически у ВВС каждый год появляются новые требования по внедрению на Ту-160 новой создаваемой оборонно-промышленным комплексом техники, и фактически каждый год может идти обновление бортового и иного оборудования самолетов", — отметил собеседник. По его мнению, в настоящее

время заметно интенсифицировались работы по самолету Ту-160 — внедряются новое бортовое оборудование, вооружение, проводится модернизация самолетов из строя. Можно полагать, что в год будет модернизироваться до трех Ту-160, вероятность такая есть, считает специалист. "Принципиально принято решение о продолжении серийного производства самолетов Дальней авиации на базе опыта создания и эксплуатации самолетов Ту-160 в соответствии с программой "Перспективный авиационный комплекс Дальней авиации". Однако начало проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию нового стратегического ракетосца и бомбардировщика должен предшествовать конкурс аванпроектов. Такой конкурс планировалось объявить еще в прошлом году, теперь обещают его открыть в текущем году", — сказал собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
14.05.08

ДОГОВОР НА ПОСТАВКУ ДЛЯ ГОСНУЖД ШЕСТИ ТУ-334 БУДЕТ ПОДПИСАН В БЛИЖАЙШИЕ ДВА МЕСЯЦА

Подписание государственного заказа на поставку шести самолетов Ту-334 в специальном исполнении планируется в течение ближайших двух месяцев. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник на ОАО "Туполев".

Собеседник напомнил, что в соответствии с принятым в ноябре прошлого года решением Управления делами Президента по закупкам региональных самолетов по перевозке первых лиц государства, проходившего с участием Президента РФ Владимира Путина, государство купит шесть самолетов Ту-334. Из них четыре самолета Ту-334-100 с VIP-салонами для Государственной транспортной компании "Россия" (ГТК "Россия") и два самолета для Федеральной службы безопасности (ФСБ) в компоновке со спецузлами и правительственной связью. Поставка по госконтракту на шесть машин предусмотрена по срокам: 2010 г. — одна машина, 2011 г. — два самолета и в 2012 году — три машины.

Как подчеркнул собеседник, выбор в качестве воздушного судна для первых лиц государства был произведен на основании результатов конкурса, в котором участвовали, кроме сертифицированного самолета Ту-334, самолет Ан-148 и Sukhoi SuperJet 100.

"В начале мая пока нет полной ясности о том, как будет подписан госдоговор на поставку машин Администрацией Президента РФ: раздельно или вместе с ФСБ", — отметил собеседник. По его мнению, пока по программе Ту-334 никаких видимых продвижений

нет, несмотря на то, что прошли уже два совещания. "До сих пор не подписан инвестиционный договор, который должен позволить Казанскому авиационному заводу внедрить и освоить серийное производство Ту-334", — отметил специалист.

ОАО "Туполев" выражает крайнее непонимание действий авиационных властей страны, в частности министра транспорта Игоря Левитина, заявившего об "устарелости" Ту-334.

Собеседник подчеркнул, что такие страны, как Италия, Индия и Иран, крайне позитивно оценивают самолет Ту-334 и считают его современным, оптимизированным на 100 пассажиров самолетом. "Иран готов был не только закупить свыше 60 самолетов Ту-334, но и организовать его лицензионное производство, однако, ссылаясь на отсутствие серийного производства Ту-334, которое российской стороной максимально сдерживается, иранской стороне был предложен вариант с самолетом Ту-204 (на 210 мест)", — констатировал собеседник.

По некоторым неофициальным сведениям, ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" рассматривает возможность закупки в специальном варианте исполнения салона одного самолета Ту-334 (№ 05), построенного на Киевском авиазаводе и прошедшего цикл сертификационных летных испытаний.

источник: AVIAPORT.RU
08.05.08

"ВЕРТОЛЕТНАЯ СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ" ПОЛУЧИЛА СТАТУС ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ПОСТАВЩИКА КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ГРУППЫ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ"

ОАО "Вертолетная сервисная компания" решением ОАО "Вертолеты России" определена в качестве единственного поставщика комплектующих для предприятий группы, сообщили в пресс-службе компании.

По словам генерального директора ОАО "Вертолеты России" Андрея Шибитова, в настоящее время ключевой идеей становится переход от торговли непосредственно вертолетами как изделиями к торговле всем жизненным циклом (производство — обслуживание — ремонт — утилизация). Только в таком ключе можно говорить о равной конкуренции с ведущими западными производителями вертолетной техники. В этой связи вопрос о сервисном обслуживании, поставке запчастей становится особенно актуальным для объединения.

ОАО "Вертолетная сервисная компания" уполномочено осуществлять поставку всего спектра комплектующих для предприятий по их заявкам, а также цен-

трализованно распределять заявки на ремонт и сервис вертолетной техники. Кроме того, ОАО "ВСК" поручено заниматься обучением персонала, необходимого для реализации этих проектов.

В ближайшее время будет разработана комплексная программа обслуживания клиентов, которая также будет включать в себя открытие складов запчастей в ключевых регионах мира.

Централизация поставок в рамках ОАО "ВСК" позволит прежде всего снизить издержки в рамках группы, улучшить логистику поставок запчастей и комплектующих, ликвидировать внутреннюю конкуренцию между предприятиями в области комплектующих, сформировать прайс-лист на комплектующие на год, что даст возможность более эффективно планировать бюджеты предприятий.

источник: АРМС-ТАСС
20.05.08

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ПЛАНИРУЕТ ВЫПЛАТИТЬ ЗА 2007 Г. 20 КОПЕЕК НА АКЦИЮ

Совет директоров ОАО "Улан-Удэнский авиазавод" рекомендовал акционерам на годовом собрании принять решение выплатить по итогам 2007 года дивиденды в размере 0,2 рубля на обыкновенную акцию номиналом 1 рубль, говорится в сообщении компании. Собрание назначено на 27 мая, дата закрытия реестра акционеров для участия в нем — 11 апреля.

В повестку включены вопросы об утверждении годового отчета, избрании совета директоров, досрочном прекращении полномочий гендиректора, а также об одобрении ряда сделок с заинтересованностью.

источник: ИА «Интерфакс»
13.05.08

ОАО "ОПК "ОБОРОНПРОМ" РАСШИРЯЕТ МЕЖДУНАРОДНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

ОАО "ОПК "Оборонпром" будет самым активным образом расширять сферу своей деятельности практически во всех регионах мира. Такое мнение на прошедшей в Москве выставке HeliRussia-2008 высказал генеральный директор компании Андрей Реус.

"В таких странах, как Индия и Китай, эксплуатируется много российской вертолетной техники. В настоящее время перед ОАО "ОПК "Оборонпром" стоит серьезнейшая задача создания понятной системы технического обслуживания и сопровождения вертолетной техники, которая уже эксплуатируется в различных странах", — сказал он.

По словам А. Реуса, в течение нескольких ближайших дней ожидается открытие в Индии совместного предприятия для технического обслуживания отечественных вертолетов. "Оборонпром" также ведет активные переговоры в Китае, и в ближайшее время там будут созданы совместные предприятия по техническому обслуживанию отечественной техники.

"Также обсуждаются и вопросы возможности совместного производства вертолетной техники с зарубежными компаниями. Мы выйдем на такую совме-

стную работу. В частности, китайская сторона в своей промышленной политике предусматривает совместное производство, и сейчас мы находимся в стадии активного обсуждения и найдем варианты такого сотрудничества", — сказал А. Реус. Он сообщил, что ОПК "Оборонпром" имеет намерение по совместному производству вертолетной техники в Иране. Уже подписаны документы по обозначению плана дальнейших совместных работ с иранской стороны в этом направлении. "Этот процесс непростой, но компания намерена продолжить переговоры", — отметил он.

Отвечая на вопрос о возможности участия российской стороны в планируемом индийском тендере на поставку около 200 легких вертолетов, А. Реус сказал, что российская сторона обязательно будет участвовать в индийском тендере на поставку и производство в Индии легких вертолетов и активно к этому готовится. Россия будет участвовать в тендере с вертолетом Ка-226Т, уточнил он.

источник: AVIAPORT.RU
20.05.08

ОБНИНСКОЕ НПП "ТЕХНОЛОГИЯ" ПЛАНИРУЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОГРАММЕ ВЫПУСКА САМОЛЕТОВ ИЛ-114

ФГУП "Обнинское научно-производственное предприятие "Технология" (ОНПП "Технология") планирует в ближайшей перспективе участвовать в серийном выпуске некоторых элементов конструкции крыла из композиционных материалов ближнемагистрального турбовинтового самолета Ил-114. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил генеральный директор предприятия Владимир Викулин.

"На НПП "Технология" разработаны некоторые элементы крыла из композиционных материалов, и в настоящее время на предприятии восстанавливается такое производство для последующих поставок элементов крыла на серийный завод — ТАПО", — отметил гендиректор.

По его словам, в настоящее время предприятие подписывает с ТАПО контракт на изготовление деталей для крыла Ил-114 из композиционных материалов на

текущий год. Пока НПП "Технология" берется за изготовление всего одного комплекта, так как перед расширением производства и переходом его на серийное производство и выпуск элементов крыла надо произвести ревизию технологической оснастки, ранее изготовленной, провести некоторую дополнительную технологическую подготовку производства.

В настоящее время на НПП "Технология" ведется большой объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по применению композиционных материалов в двух проектах — создании истребителя следующего поколения по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА)" и ближне-среднемагистрального самолета по проекту МС-21.

источник: AVIAPORT.RU
14.05.08

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ТУ-204 КУБИНСКОЙ КОМПАНИИ CUBANA DE AVIACION

Недавно купленный самолет российского производства Ту-204 был официально представлен в международном аэропорту Гаваны им. Хосе Марти участникам международной туристической выставки "Куба-2008", которая проходила в Гаване с 5 по 9 мая.

Артуго Бада Альварес, президент авиалинии, заявил, что "для его компании большая честь использовать с этого года два пассажирских самолета этого типа и один грузовой". Приобретение этих воздушных судов явилось важным шагом, направленным на модернизацию воздушного флота страны. Самолеты используются на международных рейсах, в том числе для полетов в Венесуэлу для перевозки пациентов, лечение которых осуществляется в рамках проекта интеграционной группы АЛБА. Кроме того, Ту-204

осуществляет рейсы в Доминиканскую Республику и другие страны региона.

Самолет приобретен за \$ 30 млн в кредит, который будет выплачиваться в течение 10 лет. Он предназначен для перевозки 210 пассажиров, однако его модифицированный вариант для Кубы может перевозить 176 пассажиров (165 — в салоне экономического класса и 12 — первого). Пять кубинских экипажей прошли подготовку в России. По словам представителя кубинской авиалинии, салоны и кабина экипажа весьма комфортабельны, а технические характеристики самолета "очень схожи с американским Boeing 757".

источник: AVIAPORT.RU
14.05.08

В ВЕНЕСУЭЛЬСКИЕ ВВС ДО КОНЦА ГОДА ПОСТУПАТ ПОСЛЕДНИЕ 4 ИЗ 24 ПРЕДУСМОТРЕННЫХ КОНТРАКТОМ РОССИЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МК2

Выполнение контракта на поставку в Венесуэлу 24 многофункциональных истребителей Су-30МК2 будет завершено до конца года. Такое сообщение распространил венесуэльский новостной сайт El Universal.com со ссылкой на заявление командующего ВВС страны генерал-майора Луиса Хосе Берротерана Акосту.

"В рамках реализуемого плана по модернизации боевой авиации венесуэльские ВВС в текущем году получат последнюю партию из 4 многоцелевых истребителей Су-30МК2. Таким образом, все 24 заказанных у России самолета поступят на вооружение ВВС страны", — сказал венесуэльский генерал.

Контракт на поставку ВВС Венесуэлы 24 российских боевых самолетов Су-30МК2 был заключен в июле 2006 года. Его суммарная стоимость, по оценке экспертов, составляет \$ 1,5 млрд.

Су-30МК2 представляет собой новую модификацию хорошо известного в мире истребителя Су-30. Он

предназначен для поражения воздушных и наземных целей днем и ночью в простых и сложных метеорологических условиях. Самолет имеет в своем арсенале широкий спектр управляемых и неуправляемых авиационных средств поражения. В том числе ракеты класса "воздух — воздух" Р-27Р1, Р-27Т1, Р-27П1, РВВ-АЕ, Р-73Э, ракеты "воздух — поверхность" Х-35Э, Х-59МК, Х-59МЭ, Х-31А, Х-31П, Х-29Т, а также корректируемые авиационные бомбы КАБ-500КР и КАБ-150КР, другое вооружение.

Нормальная взлетная масса Су-30МК2 составляет 24 900 кг. Практический потолок — 17,3 км, максимальная скорость у земли — 1400 км/ч, на высоте — более 2 М. Максимальная дальность полета: у земли — 1270 км, на высоте — 3000 км. Максимальная боевая нагрузка — 8000 кг. Количество точек подвески оружия — 12.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
13.05.08

ВЫПУСКАЮЩИЙ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ AIRBUS АВИАТЕХНОПАРК ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В ТАТАРСТАНЕ

Авиационный технопарк, который сможет производить комплектующие для авиапромышленности России, а также Airbus, планируется создать в Татарстане, сообщил журналистам министр промышленности и торговли республики Александр Когогин после проведения в понедельник совместного с Францией делового форума.

По его словам, вопрос развития сотрудничества в сфере авиационной промышленности между Татарстаном и Францией, в том числе по поставке деталей

для Airbus, обсуждался с послом Франции в России Станиславом де Лабуле в ходе его визита в Казань.

А. Когогин сообщил, что провел переговоры с главой представительства Airbus в России Вадимом Власовым, который планирует в конце июня приехать в Татарстан для знакомства с авиапромышленностью.

источник: ИА «Интерфакс»
19.05.08

КМПО УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ СТОРОННИХ ЗАКАЗОВ

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) рассчитывает, что ОАО "Газпром" останется приоритетным заказчиком предприятия, но намерено увеличивать и долю сторонних заказов, сообщил заместитель генерального директора по экономике и финансам КМПО Владислав Карпов. По его словам, в настоящее время доля заказов со стороны структур "Газпрома" в общем портфеле составляет около 75 %. "Мы предпринимаем все меры для увеличения в общем объеме доли сторонних заказчиков. Прорабатываются серьезные контракты с компаниями Узбекистана и Туркмении. Они уже на выходе. По контрактам предполагается

производство двигателей и установок Гц-66. "Газпром" останется приоритетным для нас заказчиком, вместе с тем предполагается увеличить долю сторонних заказов в общем объеме до 30 %", — сказал Владислав Карпов.

В 2008 году менеджеры "Газпрома" провели координационное совещание с руководством КМПО, на котором было озвучено, что объем заказов со стороны монополии в этом году может снизиться на 1 млрд руб.

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
08.05.08

"ИРКУТ" ПОСТАВИЛ МЧС АЗЕРБАЙДЖАНА САМОЛЕТ-АМФИБИЮ БЕ-200

"Иркутский авиационный завод" (ИАЗ, входит в ОАО "Корпорация "Иркут") 30 апреля поставил МЧС Азербайджана самолет-амфибию Бе-200ЧС, говорится в сообщении завода.

В пресс-релизе отмечается, что это первый Бе-200, проданный за рубеж. После подписания в 2007 году международного контракта завод выполнил ряд работ, чтобы довести самолет до соответствия требо-

ваниям заказчика.

Это пятый серийный экземпляр самолета, выполненный в варианте "ЧС" для тушения лесных пожаров. Четыре таких же Бе-200ЧС несут службу в составе авиации МЧС России.

источник: ИА «Интерфакс»
04.05.08

РСК "МИГ" СОЗДАЕТСЯ РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ЛЕГКОЙ АВИАЦИИ

Российской самолетостроительной корпорацией "МиГ" (РСК "МиГ") планируется создание рабочей группы для продвижения на рынок легких многоцелевых самолетов, производимых на предприятии. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник на предприятии.

"В целях проведения реальной работы в группе ее должен возглавить один из руководящих работников РСК "МиГ", — отметил собеседник.

По его словам, основной тематикой работы рабочей группы по малой авиации станет продвижение на рынок легкого многоцелевого самолета "Авиатика-МАИ-890", прежде всего его сельскохозяйственного варианта для мелкодисперсного опрыскивания полей, лесов, сельхозугодий.

"Более 15 лет назад на РСК "МиГ" был произведен запуск в производство почти 400 самолетных комплектов самолета "Авиатика-МАИ-890" в нескольких основных (базовых) вариантах исполнения.

Самолет прекрасно продавался на Западе, а во второй половине 90-х годов выпуск самолетов "Авиатика-МАИ-890" был наивысшим среди всех отечественных самолетов (50–70 машин в год)", — напомнил собеседник.

В последние годы выпуск и продажи "Авиатика-МАИ" практически приостановлены, и это несмотря на то, что неудовлетворенный спрос на самолет на авиарынке весьма значителен: проведенные на РСК "МиГ" маркетинговые исследования показали реальный спрос на самолет в объеме более 150 самолетов, подчеркнул специалист.

По его мнению, указанная рабочая группа по малой авиации может быть создана на РСК "МиГ" примерно уже летом текущего года.

*источник: AVIAPORT.RU
08.05.08*

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ТУ-334 ПЛАНИРУЕТСЯ ДОВЕСТИ ДО ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

Два опытных ближнемагистральных самолета Ту-334-100 планируется довести до типовой конструкции. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в ОАО "Туполев".

Собеседник напомнил, что Ту-334-100 получил сертификат типа в 2003 году. Сертификационные испытания проводились на опытном самолете Ту-334 № 005 производства Киевского государственного авиационного завода "Авиант" (КИГАЗ "Авиант"). Второй опытный самолет № 003, поменяв два места постройки (Таганрог, Луховицы), сейчас находится на третьем авиазаводе — Казанском авиационном производственном объединении (КАПО). Именно эти две машины в сертифицированной типовой конструкции планируется продать на авиарынке.

"По имеющимся сведениям, самолет киевского производства, как наиболее готовый к продаже, планируется передать в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" для перевозки первых лиц корпорации", — сказал собеседник.

По его данным, в настоящее время к достройке самолета № 003 на КАПО проявляет реальный инте-

рес достаточно крупная отечественная финансовая структура, имеющая необходимые ресурсы для инвестирования в достройку самолета.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о заключении государственного контракта на поставку шести самолетов типа Ту-334 для Администрации Президента РФ (четыре самолета) и Федеральной службы охраны (две машины), собеседник сказал, что на сегодня кроме декларируемых намерений никаких документов нет, а отсутствие таких документов тормозит освоение серийного производства самолета на КАПО. "Планируемое в ближайшее время совещание на высоком уровне, посвященное развитию отечественной авиационной промышленности и авиационной техники, скорее всего, обратит внимание на рассогласование намерений и реальных действий федеральных органов власти по программе Ту-334", — считает собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
20.05.08*

HAWKER BEECHCRAFT CORPORATION ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В JET EXPO 2008

Международное значение выставки JET EXPO наглядно подтверждает ежегодный рост числа иностранных экспонентов. Компания Hawker Beechcraft Corporation, мировой лидер в производстве самолетов для деловой авиации, специальных миссий и учебно-тренировочной авиатехники, официально объявила об участии в Международной выставке деловой авиации JET EXPO 2008, которая пройдет с 17 по 19 сентября в "Крокус-Экспо".

Недавно Hawker Beechcraft Corporation отметила год с момента образования. В марте 2007 г. Raytheon Company продала свои активы Raytheon Aircraft инвестиционным партнерам Onex Partners и GS Capital Partners. В результате этой сделки на свет появи-

лась компания Hawker Beechcraft Corporation, название которой восходит к истории компании и ее известным брендам — реактивным самолетам Hawker и турбовинтовым Beechcraft. Компания также преуспела в разработке, продвижении и поддержке авиационных продуктов и услуг для бизнеса, правительства и частных персон по всему миру.

Участие в JET EXPO 2008 — это прежде всего возможность выйти на новый, международный уровень деловых контактов.

*источник: компания Jet Expo
08.05.08*

ФЦП-2015 НЕ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ФИНАНСИРОВАНИЕ ОСВОЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ТУ-334 НА КАПО

Скорректированная Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015) не предусматривает финансирование освоения серийного производства ближнемагистрального самолета Ту-334 на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в ОАО "Туполев".

"По имеющимся данным, в ФЦП-2015 не предусмотрено финансирование освоения Ту-334 на КАПО, имеются и некоторые другие спорные моменты в утвержденной ФЦП-2015", — отметил собеседник.

Он отметил, что скорректированная программа утверждена в начале мая текущего года. По его сведениям, в ФЦП-2015 произведено перераспределение финансовых ресурсов, отпущенных из государственного бюджета на реализацию программы, в целях оптимизации финансирования приоритетных направлений развития отечественной гражданской авиационной техники на ближайшие годы.

Специалист также обратил внимание на то, что в ФЦП-2015 предусмотрены финансовые ресурсы только на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по созда-

нию новой гражданской авиационной техники. "Но в то же время сегодня сложилась серьезная обстановка в отрасли по внедрению в серийное производство новой авиатехники и по ведению самого серийного производства новых самолетов", — подчеркнул он. До сих пор нет решений и по использованию Инвестиционного фонда на перспективные инвестиционные проекты в области авиастроения, добавил специалист. В частности, планируется по инвестпроекту освоения серийного производства Ту-334 на КАПО выделение определенных финансовых ресурсов для авиазавода, но время идет, а решений до сих пор нет. "На начало мая инвестпроекты для финансирования из средств Инвестиционного фонда находились на очередном рассмотрении в Министерстве регионального развития на согласовании", — подчеркнул собеседник.

Он выразил непонимание ситуации, при которой государство планирует заказать шесть самолетов типа Ту-334 для авиаперевозки высших должностных лиц страны, но правительственные органы практически ничего не делают для начала серийного изготовления самолета на КАПО.

источник: AVIAPORT.RU
14.05.08

СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ГСС ОДОБРИЛО УВЕЛИЧЕНИЕ УСТАВНОГО КАПИТАЛА НА 254,6 МЛН РУБ.

Годовое собрание акционеров ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) приняло решение об увеличении уставного капитала путем размещения дополнительной эмиссии в размере 254,6 млн руб., сообщила пресс-служба компании.

Дополнительная эмиссия будет размещена по закрытой подписке в пользу итальянской компании Alenia Aeronautica. Всего предполагается разместить 254 тыс. 600 акций номиналом 1 тыс. руб.

Как отмечается в сообщении компании, итальянский партнер через свою дочернюю структуру World's Wing SA приобретет пакет акций ГСС в размере 25 % + 1 акция.

Помимо этого, собрание акционеров утвердило решение о вхождении в совет директоров общества двух представителей от Alenia Aeronautica. Так, в

совет директоров компании вошел старший вице-президент по маркетингу и развитию бизнеса Alenia Aeronautica Карло Лольи и старший вице-президент по специальным проектам Камилло Перфидо.

Как сообщалось ранее, Alenia Aeronautica и ГСС в августе 2005 г. подписали соглашение о том, что итальянская компания приобретет не менее 25 %. Соответствующее распоряжение Президент РФ подписал в январе этого года.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" реализует проект создания семейства российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Запуск самолетов в серийное производство намечен на 2008 год.

источник: AVIAPORT.RU
08.05.08

ИФК УТОЧНИЛА СРОКИ ПОСТАВКИ ТРЕХ ИЛ-96 ДЛЯ "АЭРОФЛОТ-КАРГО"

Лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) направила ЗАО "Аэрофлот-Карго" официальное письмо, уточняющее сроки поставки грузовых самолетов Ил-96-400Т, говорится в сообщении авиаперевозчика.

Как отмечается в сообщении, авиакомпания получит первый самолет Ил-96-400Т в июле 2008 г., второй — в августе и третий — в декабре 2008 г.

Как сообщалось ранее, ЗАО "Аэрофлот-Карго" в июне 2007 г. заключило с ИФК твердый контракт на приобретение в финансовый лизинг шести грузовых самолетов Ил-96-400Т — первые три самолета в 2008 г. и оставшиеся три — в 2010 г. В свидетельстве эксплу-

атанта ЗАО "Аэрофлот-Карго" пока внесено только три воздушных судна DC-10-40F и два Boeing 737-300F. До выделения грузового бизнеса в отдельную компанию "Аэрофлот" оперировал парком из четырех DC-10-40F, а также выполнял перевозки грузов на пассажирских воздушных судах.

ЗАО "Аэрофлот-Карго" является 100 % дочерним предприятием ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии". Общество зарегистрировано 19 апреля 2006 г., имеет свидетельство эксплуатанта от 18 октября 2006 г.

источник: AVIAPORT.RU
07.05.08

"КАМОВ" ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА 5 ВЕРТОЛЕТОВ КА-62 ОТ НАРЬЯН-МАРСКОЙ АВИАКОМПАНИИ

Фирма "Камов", входящая в холдинг "Вертолеты России", планирует поставить в 2012 г. авиакомпания "Нарьян-Марский объединенный авиаотряд", принадлежащей государству, пять средних вертолетов Ка-62. Протокол о намерениях о закупке техники был подписан в субботу.

Как сообщил журналистам генеральный конструктор фирмы "Камов" Сергей Михеев, протокол о намерениях, предусматривающий покупку 4 вертолетов этой модификации, уже подписан также с авиакомпанией "Авиашельф", базирующейся на Сахалине. Как сообщили "Интерфаксу" в компании "Камов", в ближайшее время планируется подписание предварительного соглашения о поставке до 5 вертолетов Ка-62 также с авиакомпанией "Владивосток Авиа". Ранее сообщалось, что ОАО "Арсеньевская авиа-

ционная компания "Прогресс" им. Сазыкина" (г. Арсеньев, Приморский край) планирует выпустить первый Ка-62 в первом квартале 2009 года. Производство этих машин осваивает сейчас также Улан-Удэнский авиационный завод.

Авиакомпания "Нарьян-Марский объединенный авиаотряд" осуществляет авиаперевозки пассажиров и грузов, мониторинг нефтепроводов, а также выполняет авиационные работы в море. По данным на 2006 г., парк воздушных судов компании, основными заказчиками которой являются местные нефтегазовые предприятия, насчитывал 12 вертолетов Ми-8Т, 2 вертолета Ми-8ТП, 4 вертолета Ми-8МТВ и 7 самолетов Ан-2.

*источник: газета «Гудок»
19.05.08*

ФИРМА "ТУПОЛЕВ" ПЛАНИРУЕТ УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПАРК БЕСПИЛОТНЫХ СИСТЕМ

Фирма "Туполев" планирует усовершенствовать несколько типов беспилотных систем, что позволит существенно увеличить их дальность действия, сообщает газета "Файнэншл таймс".

Речь идет о беспилотных комплексах воздушной разведки "Рейс" и "Рейс-Д", в состав которых входят БЛА Ту-143 и Ту-243. В соответствии с планами предусматривается внесение изменений в состав полезной нагрузки (ПН), увеличение дальности или радиуса боевого применения и усовершенствование обо-

рудования навигационной системы. Отмечается, что в результате усовершенствований Ту-243 можно будет применять не только для разведки, но и в качестве ударного БЛА. Фирма "Туполев" также одержала победу в трех конкурсах на проведение исследований, разработки, летных и оценочных испытаний, связанных с усовершенствованием других БЛА.

*источник: АРМС-ТАСС
19.05.08*

ПРОЕКТЫ ПЕРСПЕКТИВНЫХ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ БУДУТ КАРДИНАЛЬНО ПЕРЕРАБОТАНЫ

Проекты перспективных российских вертолетов, включая Ка-115, Ка-215 и Ми-26М, разработка которых велась еще в 90-х годах прошлого столетия, сегодня концептуально и кардинально пересматриваются. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

По его словам, в сегодняшней программе, по сути, остались лишь номера проектов. "Например, когда мы говорим о модернизированном легком вертолете Ми-34, то имеем в виду прежде всего глубокую и кардинальную переработку всего проекта и пересмотр всей концепции этого легкого вертолета в целях придания ему перспективности на мировом рынке. Когда мы говорим о Ка-62, то это будет переосмысление всего проекта", — отметил собеседник.

По его мнению, глубоко модернизированный легкий вертолет Ми-34 вполне может стать учебно-тренировочным вертолетом для первоначального обучения пилотов. На нем планируется установить поршневого авиадвигатель М9Ф воронежского производства,

отличающийся от устанавливаемого ранее на Ми-34 поршневого двигателя М-14 повышенной мощностью.

"Однако, вполне вероятно, "Вертолеты России" будут рассматривать и другие варианты легкого учебно-тренировочного вертолета для первоначального обучения: есть предложение по вертолету Robinson, но эта машина небезопасная для первоначального обучения, есть вертолеты других фирм", — отметил собеседник. По его сведениям, на предстоящей в мае текущего года в Москве вертолетной выставке планируется показать направления развития в России скоростного вертолета — будут показаны две концепции, по линиям "Ка" (Ка-92) и "Ми" (Ми-1Х). Пока оба проекта будут конкурировать на стадии определения облика скоростного вертолета внутри холдинга, но конкурс на скоростной вертолет будет проведен внутри холдинга.

*источник: AVIAPORT.RU
14.05.08*

НА МОСКОВСКОМ ВЕРТОЛЕТНОМ ЗАВОДЕ ИМЕНИ МИЛЯ ГОТОВЯТ К ВЫПУСКУ НОВЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ

В течение трех лет Московский вертолетный завод имени Миля планирует завершить разработку и начать серийное производство нового легкого многоцелевого вертолета Ми-54. Вертолет будет весить четыре с половиной тонны. Летные испытания и сертификация выполнят в 2011 году, а поставить производ-

ство на поток собираются в 2012 году. В качестве производственной площадки, на которой будет серийно выпускаться Ми-54, на сегодняшний день рассматривается компания "Роствертол".

*источник: радиостанция «СИТИ-FM»
05.05.08*

НА ЗАВОДЕ "СУХОГО" В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ СОЗДАЕТСЯ ЦЕНТР ОЦЕНКИ ПЕРСОНАЛА

Центр оценки среднего и низового звена управленческого персонала начнет работать в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КНААПО). С этой целью группа специалистов кадровой службы завода прошла обучение в корпоративном университете "Сухого". До этого мероприятия по определению резерва перспективных руководителей проводил Центр оценки холдинга.

Система оценки руководителей различного уровня существует в компании уже несколько лет. Сотрудники корпоративного университета используют самые современные методики оценки персонала и определяют перспективных управленцев, которые могут занять более высокие ступеньки на служебной лестнице. Назначения на должности производятся после прохождения претендентами необходимой подготовки в области менеджмента по общим и индивидуальным программам обучения. Необходимость иметь четкое понимание перспектив развития управленческих кадров обусловлена тем, что сегодня

компания осваивает новые виды продукции – региональный самолет "Сухой Суперджет 100", новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения. Реструктуризация и диверсификация производства, перевод его на современные технологии требуют использования передовых подходов в управленческой деятельности. С этой целью на предприятиях холдинга регулярно проводятся занятия по изучению передовых систем организации и управления производством.

В частности, в КНААПО недавно прошло обучение руководителей подразделений завода технологиям lean-менеджмента (бережливого производства), являющимся одним из признанных в мировой практике инструментов повышения эффективности деятельности предприятий, увеличения производительности труда, снижения издержек, повышения качества продукции.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
12.05.08*

ВТОРОЙ ОПЫТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-38 БУДЕТ ПОСТРОЕН В ЭТОМ ГОДУ

Второй опытный экземпляр вертолета средней грузоподъемности Ми-38 (ОП-2) будет построен на Казанском вертолетном заводе в текущем году. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

Он пояснил, что почти годовая задержка с постройкой ОП-2 обусловлена несколькими факторами. "В программе НИОКР создания Ми-38 было существенное недофинансирование из государственного бюджета в течение нескольких лет. Кроме того, некоторая задержка была вызвана и выходом из программы европейской компании Eurocopter. Однако последние три года НИОКР создания Ми-38 ведутся строго по графику и полностью финансируются в рамках установленной государственной поддержки реализации этой программы", – сказал глава "Вертолетов России". По его словам, в настоящее время строительство ОП-2 ведется и будет продолжено в текущем году в конфигурации, соответствующей типовой конструкции, которая будет проходить сертификационные испытания.

На сегодня некоторая задержка обусловлена необходимостью сертификации авиадвигателя, создаваемого одним из участников создания Ми-38 – фирмой Pratt & Whitney, – и сроки реализации программы сейчас определяются готовностью двигателя, дополнил А. Шибитов.

Он отметил, что у разработчиков сложились очень хорошие партнерские отношения с фирмой Pratt & Whitney. В ближайшее время планируется подписание соглашения по второй фазе НИОКР создания Ми-38. Наличие этого соглашения создаст условия для дальнейшей реализации этой программы. Первая фаза Ми-38 – создание первого образца в типовой конфигурации и проведение заводских испытаний. Вторая фаза НИОКР включает в себя проведение сертификационных испытаний, но сначала должен быть сертифицирован двигатель, а потом уже и сам вертолет.

*источник: AVIAPORT.RU
08.05.08*

ОБОРОНПРОМ ПЕРЕДАЛ В НОМИНАЛЬНОЕ ДЕРЖАНИЕ ВТБ 75 % АКЦИЙ УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЗАВОДА

ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" передало ВТБ в номинальное держание весь свой пакет (75,0892 %) акций ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", говорится в сообщении авиазавода.

Согласно сообщению, ранее ВТБ не являлся держателем акций авиазавода.

ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" – единственное в России предприятие, выпускающее как самолеты (Су-25, Су-39), так и вертолеты (семейство Ми-171). Авиационный завод в Улан-Удэ собирает до 50 вертолетов в год.

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

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
04.05.08*

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ РАБОТНИКОВ В РОССИИ

Портал "Карьерист.ру" опубликовал список наиболее востребованных специалистов у российских работодателей.

Самое большое число предложений от работодателей приходится на финансовый сектор (28 %), ИТ-отрасль (22 %) и сферу продаж (20 %).

Спрос на архитекторов, проектировщиков, конструкторов составляет 7 %. Примерно такой же уровень востребованности наблюдается среди должностей секретаря и офис-менеджера. Спрос на специалистов по маркетингу/рекламе и HR-менеджеров составляет 6 и 5 % соответственно.

Эксперты, проводившие данное исследование, отмечают достаточно высокий спрос на опытных продавцов. По их данным, процентное соотношение резюме соискателей и открытых вакансий примерно одинаково. Количество резюме ИТ-специалистов только на 10 % превосходит потребности работодателей. Несмотря на то что работодатели демонстрируют высокий интерес к специалистам финансово-экономической сферы, число соискателей, среди которых финансисты, бухгалтеры, аналитики, превышает спрос на 30 %.

Что касается управленческих должностей, то на одну открытую вакансию данной категории прихо-

дится всего два резюме. При этом для эффективного закрытия топовой позиции необходимо обеспечить конкурс в 10–20 человек на место.

Также на основе анализа соотношения спроса и предложения в десятку самых востребованных сотрудников вошли секретари, помощники руководителя и офис-менеджеры.

Небезынтересно было бы узнать, как обстоят дела с компенсацией, предлагаемой работодателями на сегодняшний день. По данным "Карьерист.ру", ситуация выглядит следующим образом: число вакансий с зарплатой от 4000 у. е. составляет 23 %; с зарплатой от 3000–4000 у. е. – 8 %; с зарплатой от 2000–3000 у. е. – 12 %; с зарплатой от 1500–2000 у. е. – 21 %; с зарплатой до 1500 у. е. – 36 %.

Оценивая сложившуюся на рынке труда ситуацию, можно сказать, что ИТ-специалисты находятся в наиболее выгодном положении, поскольку спрос и предложение в этом секторе демонстрирует оптимальное соотношение. Кроме того, судя по современным тенденциям, можно предположить, что эта категория кадров и в будущем не останется без работы.

*источник: @Astera
05.05.08*

ФРАНЦИЯ КУПИТ РУССКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Сейчас в военных кругах Франции обсуждается возможность такой покупки. По словам генерального конструктора "Московского вертолетного завода имени Миля" (МВЗ) Алексея Самусенко, вопрос о такой сделке вертолетов "находится на стадии решения в Минобороны и правительстве Франции", сообщает "Интерфакс".

Интерес французской стороны к десантно-транспортному вертолету Ми-26 появился осенью прошлого года, когда военные Франции могли воочию убедиться в высоком качестве российской летательной машины на военной базе Истр близ Марселя.

*источник: газета «Московский комсомолец»
04.05.08*

В ХОДЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA-2008 СОСТОИТСЯ ФОРУМ, ПОСВЯЩЕННЫЙ ПРОБЛЕМАМ КАДРОВ

Первая в России Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia-2008, организованная Ассоциацией вертолетной индустрии России при поддержке Федерального агентства промышленности и энергетики РФ, пройдет 15–17 мая в выставочном центре "Крокус-Экспо".

Как сообщили организаторы выставки, она станет реальной площадкой для обсуждения проблемы кадров в отечественной вертолетной отрасли. Решению этих вопросов будет посвящен кадровый форум, в рамках которого пройдет конференция по вопросам обучения и подготовки квалифицированных специалистов и создания совершенной системы формирования кадрового рынка вертолетной индустрии. На выставке также будет работать кадровая биржа, где ведущие предприятия отрасли представят свои вакансии, а желающие работать в этой отрасли смогут найти интересующую их работу. В конференции примут участие руководители министерств и ведомств отрасли, представители органов власти, вузов и колледжей системы гражданской авиации, кадровых агентств, специализирующихся на подборе персонала для отрасли, других заинтересованных организаций.

В ходе конференции будут рассмотрены вопросы подготовки специалистов для авиации в рамках федеральной целевой программы и концепция подготовки авиационного персонала для летной эксплуатации и технического обслуживания вертолетов в высших учебных заведениях гражданской авиации, а также модель системы подготовки кадров для ОАО "МВЗ им. Миля". Особое место в обсуждении займут вопросы взаимодействия предприятий с учебно-образовательными учреждениями по подготовке профильных специалистов, а также вопросы совершенствования системы их подготовки с использованием современных технических средств обучения.

На кадровой бирже в рамках выставки будет предоставлена уникальная возможность пообщаться с представителями ректоратов, деканатов и преподавательским составом ведущих авиационных вузов страны. В их числе Омский летно-технический колледж гражданской авиации им. Ляпидевского, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, МАИ и МГТУ ГА.

*источник: АРМС-ТАСС
04.05.08*

ОПЫТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НПП "ТЕХНОЛОГИЯ" В БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ БУДЕТ ПЕРЕВЕДЕНО В КАТЕГОРИЮ СЕРИЙНОГО

На базе опытного производства НПП "Технология" (г. Обнинск) планируется в перспективе развернуть серийный выпуск различных элементов конструкций ракет-носителей, авиационной техники и средств ПВО.

"В ближайшей перспективе мы планируем перевести опытное производство в категорию серийного", — сказал "Интерфаксу-АВН" генеральный директор НПП "Технология" Владимир Викулин.

Он отметил, что в настоящее время ведется работа по техническому перевооружению производства, так как пока оно не в полной мере готово к серийному выпуску высокотехнологичной продукции.

В. Викулин сообщил, что на предприятии изготавливаются, в частности, углепластиковые обтекатели для ракет-носителей "Протон", "Рокот" и "Ангара", а также радиопрозрачные обтекатели для зенитных ракетных систем С-300 и С-400, истребителей и самолетов морского базирования. "Для подвижных и непо-

движных, наземных и морских радиолокационных станций, комплексов "Панцирь-С", "Гамма-С" мы в большом количестве начинаем выпускать радиопрозрачные укрытия. Кроме того, предприятие в серийном масштабе производит пленочные клеи для авиации, сотовые заполнители, вибропоглощающие конструкции", — сказал он.

По словам В. Викулина, значительная часть продукции НПП "Технология" поставляется на экспорт. "Это сотни штук в год", — уточнил он.

В настоящее время на предприятии работает порядка 2200 человек. По итогам прошлого года объем производства по сравнению с 2006 годом вырос на 47 % и составил примерно 1200 млн рублей. Доля гособоронзаказа в общем объеме производства составляет менее 50 %.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
13.05.08*

РОССИЯ И ИТАЛИЯ СОПЕРНИЧАЮТ ЗА БРАЗИЛЬСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ КОНТРАКТ

Россия и Италия являются лидерами проводимого МО Бразилии тендера на поставку ВВС страны ударных и военно-транспортных вертолетов, сообщило агентство АП со ссылкой на газету "Валор экономико".

"Рособоронэкспорт" и итальянская AgustaWestland соперничают за получение контракта на поставку более 12 ударных вертолетов общей стоимостью 500 млн долл. (320 млн евро).

По информации, предоставленной на условиях анонимности представителем бразильских ВВС, предложения компаний Bell Helicopter, Sikorsky и Eurocopter также анализируются. Он опровергнул сообщения о том, что эти компании больше не участвуют в тендере. Однако по данным "Валор экономико", ВВС исключили американские и французскую компании из короткого

списка участников конкурса и изучают предложения "Рособоронэкспорта" на поставку вертолетов Ми-35 и AgustaWestland с проектом AW-109.

По военно-транспортным вертолетам компании-претенденты представили свои предложения ВВС Бразилии осенью 2007 года. В качестве военно-транспортного вертолета AgustaWestland предложила ВВС Бразилии вертолет EH-101, Eurocopter — многоцелевой EC-725 Super Puma (последнюю военную версию семейства Cougar), "Рособоронэкспорт" — Ми-17-1В. Планируется, что одним из пунктов заключенного с победившей компанией контракта будет передача Бразилии технологии производства вертолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
04.05.08*

ЗАПУСК В ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ Д-136 ПОТРЕБУЕТСЯ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

Запуск в производство новых серий вертолетных турбовальных авиадвигателей Д-136 потребуются в ближайшем будущем. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил генеральный конструктор ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" (МВЗ им. Миля) Алексей Самусенко.

Он отметил, что потребность в запуске в производство новых авиадвигателей Д-136 обусловлена растущим спросом на мировом рынке на тяжелые вертолеты Ми-26.

"В настоящее время двигатель Д-136 продолжает выпускаться по заказам на ОАО "Мотор Сич", т. к. сохранена вся необходимая конструкторско-технологическая документация и производственная линия", — сказал генконструктор.

По его словам, продолжаются работы по совершенствованию двигателя Д-136, в частности, имеются планы повышения его ресурсных характеристик. Сейчас двигатель имеет межремонтный ресурс 1000 часов и назначенный 3000 часов. Все понимают, что за ресурсом мотора стоит вопрос и ресурса вертолета.

"В производстве Д-136 задействованы не только украинские авиадвигателестроители, но и многие российские предприятия авиационного двигателестроения. Так, например, главный редуктор двигателя Д-136 делает пермское ОАО "Редуктор-ПМ" — предприятие имеет возможность выпускать новые редукторы и ремонтировать их. Санкт-Петербургское предприятие "Красный Октябрь" изготавливает хвостовую трансмиссию для Ми-26, завод в городе Ступино содержит линию по изготовлению втулок несущего винта, завод "Вперед" продолжает делать рулевые винты", — уточнил А. Самусенко.

Турбовальный двигатель Д-136 имеет взлетную мощность 11 400 л. с. (один из наиболее мощных в мире вертолетных двигателей) при удельном расходе топлива 198 г/л. с. * ч. На крейсерском режиме двигатель имеет мощность 6100 л. с. при удельном расходе топлива 230 кг/л. с. * ч. Сухая масса двигателя — 1077 кг.

*источник: AVIAPORT.RU
04.05.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus и Latecoere прекращают переговоры о продаже заводов	33
У суперлайнера Airbus новые проблемы	33
Boeing и Airbus планируют совместно повышать экологичность авиатранспорта	34
Авиакомпания Emirates не получит A380 вовремя	34
Выкатка военно-транспортного самолета A400M состоится 26 июня	34
Чистая прибыль EADS за I квартал 2008 г. составила 285 млн евро	35
MAZ Aviation заказывает 6 самолетов A350 XWB Prestige	35
"Боинг" провел первые огневые испытания лазера воздушного базирования	35
ВМС Индии направили Boeing запрос о возможности использования истребителя F/A-18E/F Super Hornet на ТАКР "Адмирал Горшков"	36
Boeing намерен поставить Индии вертолеты AH-64 Apache	36
Falcon 7X: преодолен рубеж в 1000 часов налета	36
Конгресс США обсудит перспективу консервации производства C-17 и F-22	37
Самый маленький в мире одноместный вертолет создан в Японии в соответствии с замыслом Леонардо да Винчи	37
Qatar Airways хочет компенсацию за срыв поставок новых Boeing	37
Ирак подписал контракты на закупку 50 лайнеров Boeing и Bombardier на 5 млрд долларов	37
Cessna расширит свое присутствие на EBACE	38
США поставили Афганистану украинские самолеты	38
"Я рассчитываю на выход Харьковского авиазавода из кризиса в 2009 г." — А. Аваков	38
Phenom 100: летные испытания проходят успешно	38
Бум рынка бизнес-джетов продолжается	39
Главный поставщик вертолетов для Пентагона	39
Несмотря на задержку, финны довольны NH90	39
Mesaer America присоединяется к работе над D-JET	40
ВВС ЮАР приняли на вооружение первый JAS-39D Gripen	40
РК разработала ключевые элементы "стелс" для боевых самолетов	40
НАТО закупит транспортные самолеты на 700 миллионов долларов	41
Партнер "Сухого" покупает военный актив в США	41
Италия поставит Филиппинам учебные самолеты	41
Hawker Beechcraft подводит итоги квартала	41

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS И LATECOERE ПРЕКРАЩАЮТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПРОДАЖЕ ЗАВОДОВ

Airbus и Latecoere прекратили переговоры о продаже заводов Airbus в Молте и Сен-Назере, так как участникам переговоров не удалось прийти к устраивающему обе стороны решению в установленные сроки, в частности из-за сложной финансовой ситуации на рынке. Тем не менее, Airbus по-прежнему рассматривает Latecoere как ключевого партнера в разработке самолета A350.

Это решение не влияет на стратегию реорганизации предприятия, Airbus продолжит передачу отдельных заводов в собственность других владельцев. Так, уже идет подготовка к продаже заводов в Аугсбурге, Норденхайме и Вареле. В настоящее время идут переговоры о продаже заводов в Филтоне и Лаупхайме, которые должны завершиться в течение ближайших нескольких недель.

Разработка самолета A350 и его введение в эксплуатацию в установленные сроки — главный приоритет Airbus, и для достижения этой цели компания готова пойти на связанные с проектом расходы.

Компания Airbus стремится обеспечить снижение издержек по программе реструктуризации Power8, повысив конкурентоспособность и производственную эффективность заводов, которые впо-

следствии станут подрядчиками Airbus при строительстве самолетов A350.

Принимая во внимание достигнутые и ожидаемые успехи программы Power8, EADS и Airbus сохраняют прежде объявленный прогноз целевых показателей прибыльности и сокращения расходов в рамках программы Power8.

EADS — глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2007 году выручка EADS составила 39,1 млрд евро, по данным на конец года в концерне работало 116 000 человек. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, 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, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания EADS
07.05.08*

У СУПЕРЛАЙНЕРА AIRBUS НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Европейский авиастроительный концерн Airbus предупредил, что некоторым заказчикам, ожидающим его новый суперлайнер A380, придется подождать. Для активизации производства, поясняет руководство компании, понадобятся дополнительные время и ресурсы, из-за чего в 2008—2009 годах авиаперевозчики получат меньше самолетов новой серии, чем планировалось.

В начале мая две авиакомпании обнародовали данные о том, что Airbus предупредил их о возможности задержек, притом что доставка A380 потребителям и так уже отстает от плана на два года — из-за проблем, связанных с электрооборудованием суперлайнера.

На этот раз, объявив о возможности дальнейших накладок, европейский авиагигант не указал, как он оценивает финансовые последствия, к которым может привести такое развитие событий. "На размерах дополнительных расходов скажутся показатели реального производства и доставки (самолетов потребителям)", — говорится в заявлении Airbus.

Концерн, входящий в авиакосмическую группу EADS, планирует собрать в этом году 12 самолетов A380, а не 13, как намеревался ранее, а в следующем году — 21 вместо 25. Что касается 2010 года, то эти планы будут в ближайшие недели обсуждаться с авиаперевозчиками.

На сегодняшний день, по данным EADS, заказчикам отправлено четыре таких самолета, еще 17 находятся сейчас в процессе производства.

Первый A380 вышел на линию в прошлом году, его обладателем стала сингапурская авиакомпания. Больше всего суперлайнеров намеревается приобрести компания Emirates из эмирата Дубай.

Авиакомпания British Airways разместила заказ на 12 таких самолетов, которые должны начать поступать в ее распоряжение с 2012 года; другая британская компания, Virgin Atlantic, покупает шесть лайнеров с началом доставки в 2013-м.

*источник: сайт «Немецкая волна»
13.05.08*

BOEING И AIRBUS ПЛАНИРУЮТ СОВМЕСТНО ПОВЫШАТЬ ЭКОЛОГИЧНОСТЬ АВИАТРАНСПОРТА

Boeing и Airbus заключили соглашение, предусматривающее совместную работу по обеспечению глобального взаимодействия в сфере управления воздушным движением (УВД). Эта работа, как предполагается, станет одной из трех составляющих усилий по снижению негативного влияния авиации на окружающую среду. Компании планируют ускорить усовершенствование мировой системы УВД с целью повышения ее эффективности и исключения перегруженности воздушного трафика. Об этом сообщает пресс-служба Airbus. В числе двух других составляющих повышения экологичности авиации — конкуренция и регулирование действий промышленности в этой сфере. Конкурентная среда уже дает свои результаты. В частности, у перспективных самолетов Boeing 787 и A380 разработки мировых конкурентов — Boeing и Airbus — существенно ограничено негативное воздействие на окружающую среду.

За последние 40 лет авиапромышленность достигла значительных успехов в повышении эффективно-

сти самолетов, обеспечив 70-процентное сокращение выброса CO₂ в атмосферу, 75-процентное снижение шума и почти 90-процентное уменьшение эмиссии несгоревших углеводородов. Европейский совет по аэрокосмическим исследованиям (ACARE) выдвинул требование снизить еще на 50 проц. выбросы CO₂ и на 80 проц. — NO_x к 2020 г. Совершенствование системы УВД, считают специалисты, станет ключевым элементом в решении этой проблемы.

Модернизация глобальной авиатранспортной системы, включая более эффективные воздушные трассы, улучшенные диспетчерскую службу и контроль за скоростью, обеспечат снижение простоев заправленных самолетов на земле и время, проведенное ими в полете, что в свою очередь сократит расходы топлива и вредные выбросы в атмосферу.

*источник: АРМС-ТАСС
07.05.08*

АВИАКОМПАНИЯ EMIRATES НЕ ПОЛУЧИТ А380 ВОВРЕМЯ

Слухи о том, что европейской самолетостроительной компании Airbus в очередной раз придется пересматривать график поставок крупнейшего в мире пассажирского самолета А380, во вторник, 6 мая, фактически подтвердились, сообщает "Немецкая волна".

Государственная авиакомпания эмирата Дубай Emirates сообщила, что получила официальное письмо, в котором Airbus предупреждает о возможных задержках при производстве лайнеров и заверяет,

что окончательную ясность внесет уже через две-три недели. Emirates является крупнейшим покупателем нового суперэробуса. Дубайская авиакомпания заказала 58 таких машин. "Нам будет нанесен серьезный ущерб", — заявил глава Emirates Тим Кларк. Компания Airbus уже перечислила Emirates в качестве компенсации за предыдущие срывы графика многомиллионную сумму.

*источник: ИА «Финмаркет»
07.05.08*

ВЫКАТКА ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА А400М СОСТОИТСЯ 26 ИЮНЯ

Концерн EADS планирует провести церемонию выкатки военно-транспортного самолета А400М Air-lifter 26 июня, сообщило агентство "Рейтер" со ссылкой на заявление представителя компании.

Турбовинтовой четырехдвигательный А400М длиной 45 м, размахом крыла 42 м, взлетным весом 141 т и грузоподъемностью 37 т, способный развивать максимальную скорость 550 км/ч, предназначен для замены эксплуатирующихся ВТС С-160 Transall и С-130 Hercules, которые находятся в эксплуатации около 40 лет. А400М предназначен для обеспечения переброски войск и грузов, десантирования парашютным или посадочным способом в любое время суток и любых метеорологических условиях с использованием неподготовленных ВПП, в том числе грунтовых, транспортировки раненых, а также может использоваться в качестве заправщика (в фюзеляже могут размещаться баки, содержащие 41 000 л топлива).

Первый контракт на производство А400М был подписан странами — участниками проекта в конце мая 2003 года в Бонне. Общая стоимость программы составляет 19,6 млрд евро.

На сегодняшний день девятью странами — участниками программы А400М заказаны 192 самолета А400М, включая Германию (60 ед.), Францию (50), Испанию (27), Великобританию (25), Турцию (10),

Бельгию (7), Люксембург (1), ЮАР (8), Малайзию (4). Первые 7 стран заказали самолеты через Европейское управление по закупкам вооружений (ОССАР). Согласно озвученным представителем EADS прогнозам, компания планирует продать в ближайшие 15–20 лет до 400 самолетов А400М.

Реализацию проекта А400М осуществляет компания Airbus Military S. L. — специально созданное подразделение EADS. Компоненты самолета будут производиться в ФРГ, Франции, ЮАР, Турции, Бельгии и Великобритании, а окончательная сборка — на авиазаводе в Севилье (Испания).

Первоначально планировалось, что первый самолет будет передан ВВС Франции в октябре 2009 года. Однако в октябре 2007 года EADS сообщил о том, что поставка первого А400М будет отложена на шесть месяцев или более из-за проблем с разработкой некоторых узлов, в первую очередь двигателей. В связи с отсрочкой поставок Airbus несет большие финансовые потери. В настоящее время сборка первого ВТС А400М закончена, завершаются испытания двигателей TP400-D6. Первый полет А400М запланирован на июль.

*источник: АРМС-ТАСС
20.05.08*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ EADS ЗА I КВАРТАЛ 2008 Г. СОСТАВИЛА 285 МЛН ЕВРО

Чистая прибыль европейского аэрокосмического концерна European Aeronautics Defence and Space Co. (EADS) за I квартал 2008 г. составила 285 млн евро, тогда как за аналогичный период годом ранее компания получила чистые убытки в размере 10 млн евро. Такие данные приводятся в опубликованном сегодня, 14 мая, финансовом отчете компании.

Выручка компании за I квартал 2008 г. выросла на 10 % и составила 9,85 млрд евро против 8,93 млрд евро годом ранее. Показатель EBITDA за отчетный период вырос в 2,3 раза и составил 1,18 млрд евро против 523 млн евро годом ранее. EADS объясняет успешные финансовые показатели за отчетный период возвращением к прибыльности своего подразделения Airbus.

Напомним, что в начале марта с. г. EADS заявил, что планирует в текущем году приобрести ряд крупных компаний. В заявлении EADS говорится, что концерн планирует в этом году слияние с компаниями, действующими в области безопасности и обороны. Предполагается, что среди приобретаемых компаний будет как минимум одна американская. К

настоящему моменту EADS уже выбрал 10 корпораций, которые он планирует приобрести. В настоящее время EADS проводит реструктуризацию, направленную на повышение конкурентоспособности в борьбе с Boeing. Согласно плану Power 8, частичной или полной продаже подлежат три завода в Германии, два во Франции и один в Великобритании из 16 имеющихся у концерна на данный момент. В рамках этого процесса EADS планирует сократить 10 тыс. работников.

Европейское аэрокосмическое агентство — крупнейшая европейская корпорация аэрокосмической промышленности — образовано в 2000 г. Правительству Франции в EADS принадлежат 15 %, германо-американскому концерну DaimlerChrysler AG — 15 %, французской компании Lagardere — 7,5 %, испанской холдинговой компании Sepi — 5,5 %. Кроме Airbus, EADS принадлежит компания Eurocopter, являющаяся ведущим мировым производителем вертолетов. На ее долю приходится 52 % мирового рынка вертолетов.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
14.05.08*

MAZ AVIATION ЗАКАЗЫВАЕТ 6 САМОЛЕТОВ A350 XWB PRESTIGE

MAZ Aviation разместила заказ на шесть самолетов A350 XWB Prestige (один A350-800 и пять A350-900), став первым заказчиком этого бизнес-лайнера на Ближнем Востоке. Кроме того, это первая крупная сделка Airbus на этот тип VIP-самолета. Заказанные лайнеры будут оборудованы VIP-салонами и оснащены двигателями Trent XWB от Rolls-Royce. Выбор поставщика оборудования пока не сделан.

A350 XWB Prestige — новейший бизнес-лайнер Airbus, способный предложить даже самым взыскательным пассажирам непревзойденный уровень комфорта на борту. A350 XWB обладает большей дальностью полета и большей площадью пола в салоне, чем какой-либо другой самолет в этом сегменте.

A350 XWB обладает улучшенными аэродинамическими характеристиками. Так, более 50 % кон-

струкции планера выполнено из облегчающих вес композитных материалов, обладающих исключительно высокими весовыми и прочностными характеристиками. "Заказ от MAZ Aviation станет хорошим стартом для продвижения на ближневосточном рынке деловых перевозок. Мы долго работали над дизайном лайнера, чтобы сделать самый лучший самолет в этом классе. Нам приятно, что все больше и больше заказчиков понимают это", — отмечает Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus.

Общее число заказов на A350 XWB Family превышает 350 единиц.

*источник: компания Airbus
20.05.08*

"БОИНГ" ПРОВЕЛ ПЕРВЫЕ ОГНЕВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ЛАЗЕРА ВОЗДУШНОГО БАЗИРОВАНИЯ

Компания Boeing провела первые огневые испытания разрабатываемого по заказу Пентагона высокоэнергетического химического лазера ATL (Advanced Tactical Laser), установленного на борту самолета C-130H. Об этом сообщается в пресс-релизе компании.

Наземные стрельбы были выполнены на базе ВВС США Киртланд в штате Нью-Мексико. Испытания прошли успешно, однако их детали не раскрываются.

На ближайшее время запланирована серия дополнительных наземных и воздушных испытаний нового лазерного оружия, после чего будет начата проверка боевой эффективности его применения по наземным целям в близких к реальным условиям.

Комплект оборудования самолета ATL включает в себя вращающуюся башню для наведения луча, систе-

му оптического контроля, интегрированный лазерный модуль, пульт боевого управления с дисплеями для отображения тактической обстановки, а также разведывательную аппаратуру.

По мнению разработчиков, самолеты с лазерным оружием принципиально изменят характер боевых действий. Они будут способны эффективно поражать цели со скоростью света и высокой точностью при минимальных побочных разрушениях, что особенно важно в условиях городской застройки. Оператор боевого лазера получит возможность выбирать мощность и продолжительность его действия в зависимости от типа цели.

*источник: LENTA.RU
20.05.08*

ВМС ИНДИИ НАПРАВИЛИ BOEING ЗАПРОС О ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ F/A-18E/F SUPER HORNET НА ТАКР "АДМИРАЛ ГОРШКОВ"

ВМС Индии направили Boeing запрос о возможности использования многоцелевого истребителя F/A-18E/F Super Hornet на ТАКР "Адмирал Горшков" (авианосец "Викрамадитья") в случае победы американской компании в тендере на поставку ВВС Индии 126 самолетов по программе MMRCА, сообщает "Индия дифенс".

Как сообщил Майкл Ритц, представляющий интересы Boeing в индийском тендере, после детального моделирования, проведенного в испытательных центрах компании, предлагаемая Индии версия F/A-18E/F фактически признана годной к эксплуатации на модернизированном ТАКР "Адмирал Горшков".

По мнению индийских экспертов, американский представитель преувеличивает возможности тяжелого истребителя Super Hornet, который изначально разрабатывался для запуска при помощи паровой катапульты. На российском ТАКР "Адмирал Горшков" и индийском INS "Вираат" для взлета использу-

ется пусковой механизм с трамплином. Однако, по мнению Ритца, моделирование показало, что Super Hornet сможет взлететь с трамплина даже с полным боекомплектом.

В соответствии с межправительственным соглашением, подписанным в январе 2004 года, ТАКР "Адмирал Горшков" был передан индийской стороне с условием его модернизации на "Севмашпредприятии" и оснащения самолетами российского производства общей стоимостью около 1,5 млрд долл. Данная сумма включала в себя 970 млн долл. на восстановление и модернизацию судна и 530 млн долл. на поставку 16 истребителей МиГ-29 (12 палубных истребителей МиГ-29К и 4 МиГ-29КУБ), а также морских противолодочных вертолетов Ка-31 и Ка-28.

*источник: АРМС-ТАСС
20.05.08*

BOEING НАМЕРЕН ПОСТАВИТЬ ИНДИИ ВЕРТОЛЕТЫ АН-64 АРАШЕ

Делегация компании Boeing намерена посетить Индию с целью проведения переговоров о возможной поставке индийскому Министерству обороны ударных вертолетов Apache в преддверии объявления индийскими ВВС международного тендера на закупку машин, предназначенных для замены стареющего парка ударных Ми-35, сообщает "Файнэншл экспресс" со ссылкой на заявление представителя компании, сделанное в ходе посещения предприятия компании Boeing в Меса (шт. Аризона) группой представителей индийских СМИ.

В начале текущего года Boeing уже высказал свою заинтересованность в освоении индийского вертолетного рынка. Компания сделала предложение о продаже Индии последней версии ударного вертолета AN-64D Apache Longbow block-3, а также тяжелых транспортных вертолетов CH-47F Chinook. По заявлению руководства Boeing, в случае заинтересованности ВВС Индии в вертолетах Apache block-3, компания могла бы организовать их продажу одновременно с первыми поставками для американских Вооруженных сил уже в 2011 году. Индийские журналисты и оборонные специалисты были приглашены на предприятие компании для более детального знакомства с предлагаемой Boeing продукцией.

По информации представителя Boeing, делегация компании прибудет в Нью-Дели 18 мая и встретится с руководством индийского МО для проведения презентации вертолетов Apache.

Boeing заявил о готовности выполнить все требования "Процедуры приобретения вооружений — 2006" (DPP-2006), включающие в себя реинвестирование 30 % стоимости контракта в индийский ОПК. Кроме того, Boeing предлагает заключить соглашение о материально-техническом обеспечении вертолетов на территории Индии. В случае если это предложение не будет принято, МТО может обеспечиваться на базе развернутых вокруг Индии технических центров. Компания гарантирует замену в течение 24 ч. дефектных частей и компонентов вертолетов.

В настоящее время AN-64 является основным боевым вертолетом армии США и, как планируется, останется им на ближайшие десятилетия. Кроме армии США, AN-64D состоит на вооружении ВС Израиля, Египта, Греции, Японии, Кувейта, Нидерландов, Сингапура и Великобритании.

*источник: АРМС-ТАСС
13.05.08*

FALCON 7X: ПРЕОДОЛЕН РУБЕЖ В 1000 ЧАСОВ НАЛЕТА

Бизнес-джет Falcon 7X с серийным номером 04 налетал более 1000 часов с момента ввода в эксплуатацию в июле прошлого года. Самолет находится в управлении швейцарской компании Dasnair. За 9 месяцев бизнес-джет перевез более 1000 пассажиров и совершил 415 посадок в аэропортах 110 стран. Falcon 7X преодолел расстояние в 750 тыс. км и совершил несколько беспосадочных перелетов Европа — Западное побережье США. Трехдвигательный бизнес-джет Falcon 7X является одной из немногих пол-

ностью новых моделей на рынке деловой авиации.

Впервые представленный на Парижском авиасалоне в 2001 г., самолет был сертифицирован авиационными властями Европы и США 27 апреля 2007 г. 13 июля 2007 г. первый бизнес-джет покинул завод Dassault Falcon в Литл-Рок и был доставлен владельцу — господину Жильберу Шагори, основателю и владельцу Chagoury Group.

*источник: сайт JETS.ru
14.05.08*

КОНГРЕСС США ОБСУДИТ ПЕРСПЕКТИВУ КОНСЕРВАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА C-17 И F-22

Как сообщает Flight Global, Конгресс США 13 мая 2008 года приступит к обсуждению проекта, предусматривающего увеличение финансирования программ производства тяжелых военно-транспортных самолетов C-17 Globemaster (компания Boeing) и истребителя пятого поколения F-22A Raptor (Lockheed Martin). Это позволит сохранить производство машин от консервации.

Ранее, в конце апреля 2008 года, профильный комитет Сената рекомендовал выделить дополнительно \$ 497 млн на производство F-22A, однако отказался выделить дополнительные средства на

производство C-17. Палата представителей, наоборот, рекомендовала выделить \$ 3,9 млрд дополнительно на приобретение еще 15 C-17 и \$ 523 млн — на закупку материалов, необходимых для производства 20 истребителей F-22A Raptor, дополнительно.

В настоящее время в рамках уже заключенных контрактов ВВС США должны получить в общей сложности 187 истребителей F-22A Raptor. Две машины уже потеряны в катастрофах или авариях.

*источник: сайт CNews
12.05.08*

САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ В МИРЕ ОДНОМЕСТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ СОЗДАН В ЯПОНИИ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАМЫСЛОМ ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ

Самый маленький в мире одноместный вертолет весом 75 кг создан в Японии в соответствии с замыслом Леонардо да Винчи и вскоре совершит испытательный полет на родине гения Ренессанса — в городе Винчи около Флоренции. Об этом сообщил в Токио создатель машины инженер Гэннай Янагисава. Созданный им вертолет ГЭН Н-4 — это открытое крыло, над которым прикреплен мотор и два ротора, вращающиеся в противоположных направлениях.

Вертолет уже успешно прошел испытания в японской горной префектуре Нагано и может развивать скорость до 50 км в час, передает ИТАР-ТАСС. В минувшем феврале Книга рекордов Гиннеса заре-

гистрировала этот аппарат как самый маленький в мире вертолет, способный нести человека. Он не имеет хвоста, как и машина, предложенная Леонардо да Винчи. Инженер Янагисава уже посетил город Винчи и договорился с его мэром о проведении там испытательного полета 25 мая, сообщает газета Japan Times.

Леонардо да Винчи создал набросок своего вертолета в 1493 году. Рисунок был найден в XIX веке и признан сейчас первым проектом аппарата вертикального взлета и посадки.

*источник: NEWSru.com
15.05.08*

QATAR AIRWAYS ХОЧЕТ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА СРЫВ ПОСТАВОК НОВЫХ BOEING

Катарская авиакомпания Qatar Airways намерена потребовать компенсацию у компании Boeing Co. (BA) за срыв графика поставок самолетов Boeing 787 Dreamliner, сообщает MarketWatch.

Ближневосточная авиакомпания разместила заказ на поставку 12 таких авиалайнеров, но в связи с проблемами с производством на заводах Boeing американская компания уведомила своих клиентов о том, что поставка этих самолетов будет задержана.

"Естественно, мы потребуем компенсацию. Мы всегда оговариваем крупные неустойки при размещении заказов", — заявил главный исполнительный директор Qatar Airways Акбар аль-Бейкер (Akbar al Baker). Он отметил, что проблемы с поставками кос-

нулись не только Qatar Airways, но и многих других заказчиков. В общей сложности Qatar Airways разместила заказы на поставку 200 различных авиалайнеров до 2017 года. Сюда входят несколько суперлайнеров Airbus A380, 32 самолета Boeing 777 и другие лайнеры. Катарская авиакомпания очень обеспокоена переносом графика поставок самолетов Boeing, так как это может нанести ущерб ее планам расширения географии полетов. В настоящее время авиакомпания совершает полеты по 82 маршрутам. Qatar Airways намерена наладить воздушное сообщение с Австралией и Южной Америкой.

*источник: сайт K2Kapital
08.05.08*

ИРАК ПОДПИСАЛ КОНТРАКТЫ НА ЗАКУПКУ 50 ЛАЙНЕРОВ BOEING И BOMBARDIER НА 5 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Ирак подписал контракты с американской корпорацией Boeing и канадской компанией Bombardier на закупку соответственно 40 и 10 авиалайнеров для обновления авиапарка национальной компании Iraq Airways.

Стоимость контракта — 5 млрд долларов. Об этом объявил в Каире министр финансов Ирака Баян Джабер. Контракты подписаны в присутствии премьер-министра Ирака Нури аль-Малики, а также предст-

авителей Boeing и дипломатов США, Великобритании и Канады на церемонии 5 мая. От Ирака его подписал Баян Джабер. Министр финансов Ирака уточнил, что первый самолет корпорации Boeing будет поставлен в 2013 году, а Bombardier начнет поставки в течение этого года.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
07.05.08*

CESSNA РАСШИРИТ СВОЕ ПРИСУТСТВИЕ НА EBACE

Компания Cessna Aircraft намерена представить всю производственную линейку бизнес-джетов на Европейской конференции и выставке бизнес-авиации EBACE 2008, которая пройдет в период с 20 по 22 мая в Женеве. На статической экспозиции Cessna Aircraft продемонстрирует самолеты следующих моделей: Citation Mustang, Citation CJ1+, Citation CJ2+, Citation CJ3, Citation Encore+, Citation XLS, Cita-

tion Sovereign и Citation X. На выставке также будут показаны поршневого самолета Cessna 400 и турбовинтовой Grand Caravan. Помимо этого, Cessna привезет на EBACE макет салона своего нового бизнес-джета большого класса Citation Columbus.

источник: сайт JETS.ru
15.05.08

США ПОСТАВИЛИ АФГАНИСТАНУ УКРАИНСКИЕ САМОЛЕТЫ

На вооружение армейской авиации Афганистана поступили первые два из четырех заказанных военно-транспортных самолетов (ВТС) Ан-32, сообщает Defense-aerospace.

Поставка техники организована командованием авиационных систем ВМС США (NAVAIR) в рамках программы содействия развитию афганской военно-транспортной авиации.

Четыре ВТС Ан-32 были приобретены у частной киевской компании после тщательной инспекции их технического состояния. Стоимость сделки не разглашается. Процедура закупки была проведена в кратчайшие сроки — со времени утверждения программы до поставки техники заказчику прошло всего чуть более 60 дней.

По оценкам представителей NAVAIR, приобретенные ВТС Ан-32 полностью соответствуют предъявляемым требованиям и идеально подходят для суровых природно-климатических условий Афганистана. К тому же летный и технический состав афганской армейской авиации имеет значительный опыт эксплуатации самолетов данного типа.

Военно-транспортный самолет Ан-32 адаптирован для применения в условиях жаркого и высокогорного климата и может совершать взлет с аэродромов, расположенных на высоте 4600 метров над уровнем моря. Его максимальная грузоподъемность равна шести тоннам.

источник: LENTA.RU
13.05.08

"Я РАССЧИТЫВАЮ НА ВЫХОД ХАРЬКОВСКОГО АВИАЗАВОДА ИЗ КРИЗИСА В 2009 Г." — А. АВАКОВ

"Я рассчитываю на выход Харьковского авиазавода из кризиса, когда он будет выпускать минимум 12 самолетов в год, в следующем году", — заявил 12 мая журналистам председатель Харьковской облгосадминистрации Арсен Аваков.

Он выразил уверенность в том, что этому будет способствовать назначение генеральным директором Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП) Анатолия Мяслицы, поддержка завода государством и зарубежными инвесторами. А. Аваков подчеркнул, что он против распродажи завода по частям для погашения его задолженности банкам, которая составляет около 1 млрд грн.

"Мое предложение заключается в том, что государство должно изыскать 1 млрд грн., забрать завод из рук кредиторов и обеспечить программу развития

производства", — отметил губернатор. Он сообщил, что заявки на харьковские самолеты есть, но пока заказчики в условиях финансовой нестабильности предприятия "боятся идти на серьезные отношения с заводом". А. Аваков сообщил, что задолженность по зарплате в Харьковской области составляет 70,4 млн грн., 60 % которой приходится на государственные предприятия. Наибольшая задолженность по зарплате — на ХГАПП (17,1 млн грн.) и ГП "Завод им. Малышева" (11,5 млн грн.). Губернатор выразил уверенность в том, что проблема задолженности по зарплате в регионе исчезнет после решения проблем этих двух предприятий, которые сейчас проходят процедуру санации.

источник: сайт STATUS QUO
12.05.08

PHENOM 100: ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПРОХОДЯТ УСПЕШНО

Компания Embraer сообщает о завершении очередного этапа в программе летных испытаний сверхлегкого реактивного самолета Phenom 100. 14 апреля четвертый бизнес-джет успешно выполнил испытания при низких температурах. Тестирование проходило в известной лаборатории американских воздушных сил во Флориде. Испытания прошли по запланированному графику: в условиях экстремальных температур — в холодильной камере температура достигала -40 град С — были проверены двигате-

ли, системы и аккумуляторы. В ближайшие месяцы тестирование Phenom 100 продолжится в Бразилии.

В настоящее время Embraer продолжает проводить летные испытания первых трех Phenom 100. В рамках тестирования, которые предусматривают 530 часов налета, уже проверены летно-технические характеристики и автоматическая бортовая система управления полетом.

источник: сайт JETS.ru
07.05.08

БУМ РЫНКА БИЗНЕС-ДЖЕТОВ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

На прошлой неделе Ассоциация производителей АОН (GAMA) представила данные по объему и сумме поставок самолетов авиации общего назначения за первый квартал 2008 г. Согласно данным, общая стоимость поставок выросла на 16,1% и составила 5,3 млрд долл. США — небывало высокий показатель для первого квартала. Однако общий объем поставок снизился на 7,5%. За прошедший квартал показатели по сумме переданных покупателям самолетов остались впечатляющими, в частности, в сегменте машин с газотурбинными двигателями отмечен значительный рост. GAMA также отмечает тенденцию к увеличению доли присутствия на мировом рынке покупателей за пределами Северной Америки.

Очевидно, что продолжающаяся нестабильность на американском рынке внесла коррективы в некоторые предложения в сегменте поршневых самолетов, где объем поставок сократился на 28%, с 554 единиц в первом квартале прошлого года до 399 в аналогичном периоде 2008 г. Показатели по турбовинтовым самолетам, напротив, увеличились с 79 машин в первом квартале прошлого года до 85 в этом году.

Сегмент бизнес-джетов по-прежнему демонстрирует динамику роста — доля поставок здесь увеличилась на 40,8% и составила 297 единиц против 211 в аналогичном периоде 2007 г.

*источник: сайт JETS.ru
13.05.08*

ГЛАВНЫЙ ПОСТАВЩИК ВЕРТОЛЕТОВ ДЛЯ ПЕНТАГОНА

В 2007 году портфель заказов компании Sikorsky Aircraft достиг внушительной величины \$ 11,4 млрд, которая после утверждения правительственных контрактов вырастет до \$ 20 млрд. Для сравнения, в 2003 году заказы на вертолеты Sikorsky составили лишь \$ 2,4 млрд. Доходы компании в 2007 году составили \$ 4,8 млрд, а в 2003 году — \$ 2,2 млрд. Компания Sikorsky подписала 5-летний контракт на поставку 500 вертолетов для СВ и ВМС США. Кроме того, она заключила контракт на \$ 1 млрд на поставку 40 вертолетов для МВД Саудовской Аравии.

По существу, Sikorsky превратилась в главного поставщика вертолетов для Пентагона и добилась серьезных успехов на внутреннем и внешнем рынках. В этом году компания уже поставила 80 вертолетов. Новый S-92 победил в конкурсе береговой охраны Великобритании на поисково-спасательный вертолет. Подразделение компании Schweizer, занимающееся выпуском небольших легких вертолетов, также поставило в этом году 80 единиц. Новые разработки привели к новым контрактам и продажам. Правительство США одобрило закупку 1800 вертолетов UH-60 Black Hawk и 160 CH-53K.

Компания Sikorsky упростила стратегию производства. Несколько лет назад подгонка вертолетов под требования заказчиков производилась непосредственно на сборочной линии, что отрицательно влияло на объемы производства. Сейчас компания

выпускает "зеленые" вертолеты, которые доводятся под требования заказчиков в специальных центрах.

По прогнозам специалистов компании, рост на рынке военных вертолетов сохранится в течение ближайших 15–20 лет. Активность на рынке коммерческих вертолетов будет поддерживаться благодаря спросу на перевозки на платформы в нефтегазовом секторе, а также поисково-спасательное обеспечение. В этот период потребности на замену и поставку новых вертолетов превысят 500 вертолетов.

Компания сохранила свои позиции в Латинской Америке. В Колумбии эксплуатируются 65 Black Hawk и заказано еще 15, вооруженные силы Бразилии заказали более 25 Black Hawk, и Мексика собирается в ближайшее время закупить такие же машины.

Компания добилась успехов в Китае, Польше и Индии. В Китае Sikorsky создала совместное предприятие с AVIC II по строительству легких вертолетов Schweizer и фюзеляжей для S-72. В Польше Sikorsky купила завод в г. Милек, который будет выпускать кабины Black Hawk. В Индии компания подписала меморандум о взаимопонимании с группой Tata по производству фюзеляжей S-92. По замыслу руководства компании выбор местного производителя позволит пробиться на индийский рынок.

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.08*

НЕСМОТЯ НА ЗАДЕРЖКУ, ФИННЫ ДОВОЛЬНЫ NH90

В 2001 году Финляндия заказала 20 военно-транспортных вертолетов NH90 на общую сумму \$ 790 млн в рамках совместного со Швецией и Норвегией скандинавского соглашения. По соглашению вертолеты должны были поступить на вооружение еще в 2004 году. Однако не поступили, задержка поставок произошла, в основном, потому, что во время заказа новая концепция вертолета еще находилась на стадии разработки.

И тем не менее финские специалисты утверждают, что это удачная сделка. NH90 — наилучший

выбор с точки зрения всего срока службы, в течение которого вертолеты будут использоваться. В то же время они обращают внимание на то, что необходимо совершенствовать процесс организации закупок. Прежний механизм слишком сложный, поэтому вертолетная программа, включающая в себя министерство обороны, группу Patria, СВ и ВВС, оказалась без четкого управления.

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.08*

МЕСАЕР АМЕРИКА ПРИСОЕДИНЯЕТСЯ К РАБОТЕ НАД D-JET

Компания Mesaer America, специализирующаяся на производстве приборов и систем для управления полетом, официально выбрана компанией Diamond Aircraft в качестве поставщика шасси для сверхлегкого реактивного самолета D-JET. Mesaer America возьмет на себя весь комплекс работ по конструированию, сертификационным испытаниям, производству и послепродажному обслуживанию передней и основной стойки шасси. Комментируя контракт, генеральный директор Mesaer Ame-

rica Армандо Сассоли заявил, что долгосрочное соглашение с Diamond Aircraft является важным шагом на пути становления компании мировым лидером в области производства шасси для сегмента легких самолетов.

Оборудование бизнес-джета D-JET с серийным номером 004 колесными посадочными приспособлениями будет завершено уже к 2008 г.

*источник: сайт JETS.ru
13.05.08*

ВВС ЮАР ПРИНЯЛИ НА ВООРУЖЕНИЕ ПЕРВЫЙ JAS-39D GRIPEN

ВВС ЮАР официально приняли на вооружение первый двухместный истребитель JAS-39D Gripen с бортовым номером SA01.

В 1999 году по результатам проведенного годом ранее тендера ЮАР заключила с фирмами SAAB и BAe Systems контракт стоимостью 2,2 млрд долл. на поставку истребителей JAS-39 Gripen и учебно-тренировочных самолетов Hawk. Контракт предусматривает поставку в общей сложности 26 многоцелевых истребителей четвертого поколения Gripen (17 одноместных JAS-39C и 9 двухместных JAS-39D) стоимостью около 1,8 млрд долл. и 24 УТС углубленной летной подготовки Hawk Mk.120.

Новые JAS-39 предназначены для замены истребителей Chita C/D, являющихся глубокой модернизацией французских Mirage-3. Последний из них был снят с вооружения 2 апреля текущего года.

Состоявшаяся поставка является результатом двухлетней обширной программы по интеграции на базу шведского истребителя созданной в ЮАР авионики, боевых и оборонительных систем. Первый полет изготовленного для южноафриканских ВВС JAS-39 состоялся 11 ноября 2005 года в Линчепинге (Швеция). В середине 2006 года один из двухместных истребителей JAS-39D был отправлен в испытательный исследовательский центр ВВС ЮАР в Бредасдорпе, где были проведены работы по установке изготовленного в ЮАР оборудования, а также обширные летные испытания перед принятием его на вооружение. В январе 2008 года программа испытаний, состоявшая из 199 полетов, была завершена.

До конца 2008 года ВВС ЮАР должны получить еще один двухместный Gripen. Подготовка пилотов

Gripen, как планируется, начнется в октябре. Поставка одноместных самолетов JAS-39C начнется только после завершения передачи двухместных JAS-39D. Все самолеты Gripen будут поставлены заказчику до конца 2012 года.

К настоящему времени истребители JAS-39, помимо ЮАР, эксплуатируются и заказаны пятью государствами. 151 самолет Gripen различных версий находится в составе ВВС Швеции. Чехия имеет на вооружении 14 JAS-39 Gripen (12 версии C и 2 версии D), полученных в лизинг на 10-летний срок, с 2005 по 2015 г. В декабре 2007 года в Венгрию прибыли последние из 14 заказанных истребителей. Контракт стоимостью около 924 млн долл. на поставку 14 истребителей JAS-39EBS Gripen (12 версии C и 2 версии D) был заключен правительством Венгрии с шведским агентством FMV в 2003 году. ВВС Таиланда, согласно принятому в октябре 2007 года решению, двумя партиями с 2011 по 2017 г. получат в общей сложности 12 истребителей Gripen версий C и D вместе с 2 самолетами ДРЛОиУ SAAB-340 и 1 ВТС SAAB-340. Несколько самолетов эксплуатируется школой летчиков-испытателей в Великобритании. Кроме того, истребитель участвует в проводящихся в настоящее время тендерах на поставку новых самолетов в Индии, Хорватии, Норвегии и Румынии. 23 апреля компания продемонстрировала на аэродроме в Линчепинге истребитель Gripen NG нового поколения. Ожидается, что первый испытательный полет этого самолета будет выполнен до конца текущего года.

*источник: АРМС-ТАСС
13.05.08*

РК РАЗРАБОТАЛА КЛЮЧЕВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ "СТЕЛС" ДЛЯ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

Южная Корея самостоятельно разработала ключевые элементы технологии "стелс". Испытания первого национального боевого самолета, малозаметного для радаров, пройдут в ближайшее время. Об этом заявили сегодня в министерстве обороны республики. Исследования в области технологий "стелс" начались в Южной Корее в 1999 году преимущественно на базе национального Агентства оборонных разработок. В прошлом году его эксперты успешно провели испытания миниатюрного прототипа самолета, малозаметного для радаров. В настоящее время идет подготовка к началу опытных полетов истреби-

теля F-4, перестроенного с использованием технологической "стелс". Южнокорейские власти не сообщают, на чем они основаны — на использовании особых покрытий или же на изготовлении корпуса из специального сплава. Завершить разработку всех технологий такого рода в стране предполагается к середине будущего десятилетия. Помимо этого Сеул планирует закупить за рубежом, в частности в США, до 60 боевых самолетов "стелс" — например, американские F-22 Raptor, пишет ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
13.05.08*

НАТО ЗАКУПИТ ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ НА 700 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Власти США рассматривают запрос Североатлантического альянса о возможности поставки двух военно-транспортных самолетов (BTC) C-17 Globemaster III и сопутствующего оборудования. Об этом сообщает Defense-аerospace. Стоимость сделки оценивается в 700 миллионов долларов.

Всего в рамках программы развития стратегической военно-транспортной авиации НАТО планирует принять на вооружение три-четыре самолета C-17, которые будут базироваться на территории Венгрии. В реализации программы совместной закупки и эксплуатации BTC C-17 участвуют тринадцать стран

Североатлантического альянса — Болгария, Венгрия, Италия, Латвия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Румыния, Словения, США, Чехия и Эстония, а также Швеция и Финляндия, которые в НАТО не входят.

Стратегический военно-транспортный самолет C-17 Globemaster III разработан и производится компанией Boeing. Самолет способен перевозить груз массой до 78 тонн. Дальность полета с нормальной нагрузкой составляет 8710 километров.

источник: LENTA.RU
13.05.08

ПАРТНЕР "СУХОГО" ПОКУПАЕТ ВОЕННЫЙ АКТИВ В США

Итальянская Finmeccanica — крупнейшая в Европе машиностроительная и оборонная группа — покупает американского производителя военной техники DRS Technologies за \$ 5,2 млрд, сообщает Reuters. В сумму сделки включено также \$ 1,2 млрд чистого долга DRS. Finmeccanica заплатит деньгами \$ 81 за каждую акцию американской компании.

Итальянцы аккумулируют сумму в \$ 5,2 млрд за счет кредитов. На новость о сделке рынок отреагировал негативно: акции Finmeccanica на 14:15 МСК подешевели на 2,3 % — до 20,8 евро за штуку. У Finmeccanica есть бизнес-интересы и в России: компа-

ния ведет переговоры с "Северсталью" о создании совместного предприятия, которое займется строительством электростанций, а ее "дочка" Alenia Aeronautica имеет блокирующий пакет в компании "Гражданские самолеты Сухого" (реализует проект Sukhoi Superjet 100), а также контрольный — в отдельном СП с АХК "Сухой".

Выручка Finmeccanica в 2007 г. составила 13,43 млрд евро, чистая прибыль — 521 млн евро. 33,73 % акций группы находится у правительства Италии.

источник: газета «Ведомости»
13.05.08

ИТАЛИЯ ПОСТАВИТ ФИЛИППИНАМ УЧЕБНЫЕ САМОЛЕТЫ

Итальянская компания Alenia Aermacchi подписала контракт с ВВС Филиппин на поставку 18 учебно-тренировочных самолетов (УТС) SF-260F/PAF, оснащенных поршневыми двигателями. Об этом сообщает Defense News.

Стоимость сделки составляет 13,8 миллиона долларов. Помимо самолетов контрактом предусматривается поставка вспомогательного наземного оборудования и запасных частей, а также обучение летного и технического состава.

Сборка самолетов будет осуществляться филиппинской компанией Aerotech Industries Philippines. Начало поставок намечено на следующий год. Все УТС будут переданы заказчику в течение двух с

половиной лет с момента подписания контракта. Ранее ВВС Филиппин уже закупили самолеты данного типа, в том числе 46 единиц с поршневыми и 18 — с турбовинтовыми двигателями.

SF-260 представляет собой двухместный самолет, предназначенный для начальной летной подготовки. Он считается одним из наиболее успешных в своем классе на международном рынке. На данный момент компания Alenia Aermacchi поставила военным и гражданским заказчикам около 900 самолетов данного типа.

источник: LENTA.RU
13.05.08

HAWKER BEECHCRAFT ПОДВОДИТ ИТОГИ КВАРТАЛА

Компания Hawker Beechcraft опубликовала отчет по первому кварталу 2008 года, в котором отметила продолжающийся высокий спрос на свою продукцию. За первый квартал, который закончился 30 марта 2008 г., Hawker Beechcraft пополнила свой портфель заказов рекордной суммой в 6,8 млрд долл. США. Чистая сумма продаж за первые три месяца 2008 года составила 576,5 млн долл. США. Компания передала 72 самолета в сегмент деловой авиации и АОН. Поставки распределились следующим образом: 20 бизнес-джетов, 29 турбовинтовых самолетов и 23 поршневых. В частности, Hawker

Beechcraft передала покупателям 5 бизнес-джетов Hawker 900XP и 1 Hawker 850XP. Помимо этого, американскому правительству было поставлено 17 учебно-тренировочных самолетов T-6A.

В течение первого квартала компания реконструировала производственные мощности в г. Литл-Рок. Программа преобразования завода нацелена на подготовку будущего производства двух новых моделей бизнес-джетов — Hawker 750 и Hawker 4000, которое, как ожидается, начнется в этом году.

источник: сайт JETS.ru
13.05.08

ПОКА РАНО ГОВОРИТЬ О ГРАФИКЕ РАЗРАБОТКИ КРУПНЫХ САМОЛЕТОВ — ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КККС

Генеральный директор Китайской корпорации коммерческих самолетов (КККС) Цзинь Чжуанлун 12 мая заявил, что пока еще рано говорить о графике самостоятельной разработки крупных самолетов или вырабатывать стратегию развития этой компании.

11 мая в Шанхае официально создана Китайская корпорация коммерческих самолетов, которая станет первой в стране по производству крупных самолетов собственной китайской разработки. По словам Цзинь Чжуанлуна, этой новой авиастроительной компании предстоит затратить еще долгое время на проектирование и постройку самолетов и на подготовку технического персонала. Цель компании на ближайшие несколько лет заключается в выполнении первого полета и в передаче самолета ARJ-21, а также в установлении операционной системы и подготовке персонала. "Так как крупный самолет невозможно сде-

лать за один или два дня, КККС может составить конкуренцию мировым самолетостроительным гигантам Boeing и Airbus", — подчеркнул генеральный директор. По его словам, КККС надеется на тесное сотрудничество с этими иностранными коллегами.

Уставный капитал компании составляет 19 млрд юаней (2,7 млрд долл. США), из них 6 млрд юаней инвестирует Комитет по контролю и управлению государственным имуществом при Госсовете КНР, который стал крупнейшим акционером. Создание компании санкционировано Госсоветом КНР в феврале 2007 г. Таким образом, Китай будет способен производить самолеты с взлетным весом свыше 100 т, рассчитанные на 150 и более пассажиров.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
12.05.08*

EMBRAER ОТКРОЕТ ЛИНИЮ СБОРКИ ВО ФЛОРИДЕ

Бразильская компания Embraer сообщает о дальнейших планах реализации программы разработки бизнес-джетов семейства Phenom. Производитель откроет первую линию сборки самолетов Phenom 100 и Phenom 300 в штате Флорида. В строительство производственных мощностей планируется инвестировать 50 млн долл. США. Завод также объединит цех

по покраске самолетов и центр передачи бизнес-джетов заказчикам. Если местные власти одобряют проект, Embraer рассчитывает создать около 200 рабочих мест к 2011 г.

*источник: сайт JETS.ru
15.05.08*

ПРОГНОЗЫ "ФОРКАСТ ИНТЕРНЭШНЛ" ПО МИРОВОМУ РЫНКУ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ НА 2008—2012 ГОДЫ

Финансовые показатели мирового рынка гражданских самолетов постепенно улучшаются. Рынок оживает после катастрофы 2001 г., но едва ли оправдают надежды на его супервозрождение. По всей вероятности, можно считать, что этот сектор мирового рынка в 2007 и текущем годах находится на пике своего возрождения, отмечается в журнале "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи".

По прогнозам фирмы "Форкаст интернэшнл", мировой рынок гражданских самолетов в 2008—2012 гг. оценивается в 549,4 млрд долл. В этот период всего будет поставлено 6893 изделия. Доли фирм на рынке гражданских самолетов и стоимость произ-

водства гражданских самолетов распределятся следующим образом: Boeing — 57,0 проц. (313,4 млрд долл.), Airbus — 34,0 проц. (187,0 млрд долл.), Embraer — 3,7 проц. (20,5 млрд долл.), Bombardier — 2,9 проц. (16,2 млрд долл.), ATR — 0,7 проц. (3,9 млрд долл.), все другие фирмы — 1,5 проц. (8,4 млрд долл.). Объемы поставляемых фирмами на рынок изделий будут таковы: Boeing — 2776 самолетов (40,3 проц.), Airbus — 2235 (32,4 проц.), Embraer — 647 (9,4 проц.), Bombardier — 528 (7,7 проц.), ATR — 218 (3,2 проц.), все другие фирмы — 489 (7,1 проц.).

*источник: АРМС-ТАСС
07.05.08*

МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ НА БОРТУ САМОЛЕТА — ПОКА ПРОБЛЕМА

Тестовая эксплуатация доступа к мобильной связи и Интернету в самолетах авиакомпании Air France столкнулась с некоторыми проблемами. Сервис доступен пассажирам отдельных самолетов Airbus A318, летающих на коротких европейских и внутрифранцузских линиях. Попробовавшие новинку пассажиры рассказывают о плохой слышимости и искажениях голоса. Кроме того, часто с борта самолета не удается дозвониться с первого раза, отмечают также задержки связи из-за того, что сигнал передается через спутник, сообщает Times.

Услуга работает на высотах более 3000 метров — таким образом, пользоваться ей при взлете и посад-

ке нельзя. С борта одного самолета одновременно может производиться до шести звонков. Оплачиваются они по довольно высоким роуминговым тарифам. Доступны также прием и отправка SMS и e-mail, в том числе с приложенными файлами. Никакого дополнительного оборудования пассажиру при этом иметь не надо — достаточно телефона или GPRS-устройства. О наличии доступа к услуге в данном самолете оповещают бортпроводники и буклеты в спинках кресел. На рейсах в Россию самолеты Airbus A318 не используются.

*источник: сайт Travel.ru
05.05.08*

СЕРИЙНАЯ МОДЕЛЬ CESSNA SKYCATCHER ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

По сообщению компании Jet Transfer, официального представителя Cessna Aircraft в Российской Федерации и Республике Казахстан, первый полет серийной модели Cessna SkyCatcher состоялся 1 мая в г. Вичита, Канзас.

Полет продолжался 30 минут, в течение которых были совершены маневры, чтобы специалисты могли оценить управляемость и стабильность самолета. SkyCatcher приземлился по графику на взлетном поле Cessna, где пройдет окончательные испытания.

Помимо двух самолетов, проходящих испытательную программу, Cessna намерена начать испытания корпуса самолета в середине мая.

Модель SkyCatcher 162 ориентировочной стоимостью 111 500 долл. США рассчитана на полеты со скоростью 220 км/ч на расстояние до 870 километров. Самолет будет оснащен трехопорным шасси и оборудован системой авионики Garmin G300.

*источник: компания Jet Transfer
14.05.08*

EASA ОДОБРИЛО HAWKER 750

30 апреля компания Hawker Beechcraft Corporation получила сертификацию от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) для новейшего самолета семейства Hawker — Hawker 750. Помимо этого, были получены одобрения от авиационных властей Индии, Мексики и Саудовской Аравии. Напомним, что сертификация Федерального авиационного агентства США (FAA) была выдана 8 февраля 2008 г. Самолет пополнил нишу средних

бизнес-джетов наряду с Learjet 45XR и Citation XLS. От других самолетов данного класса Hawker 750 будет выгодно отличаться большим объемом салона, рассчитанного на перевозку 8 пассажиров, а также увеличенной дальностью полета, которая составит 3919 км. Цена бизнес-джета в стандартной комплектации составит 12,2 млн долл. США.

*источник: сайт JETS.ru
14.05.08*

НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ ОТМЕЧАЕТСЯ НЕКОТОРОЕ ОСЛАБЛЕНИЕ

Аналитики инвестиционного банка JP Morgan отмечают признаки ослабления рынка бизнес-джетов, тем не менее они ожидают, что растущий спрос за пределами США компенсирует понижающие тенденции на рынке Нового Света.

По данным аналитика JP Morgan Джозефа Недола, число выставленных на продажу бывших в эксплуатации бизнес-джетов по отношению к активному флоту увеличилось в апреле до 7,2 % против 6,8 % в марте и 6,2 % в январе. Это вызвано увеличением на вторичном рынке числа самолетов среднего и легкого класса. Средняя запрашиваемая цена на бизнес-джет с налетом с марта упала на 1 %, до 16 млн

долл. США, но до сих пор остается выше, чем год назад. Стоимость средних бизнес-джетов снизилась с марта на 2,1 %, тогда как на самолеты большого и дальнемагистрального класса — только на 0,5 %.

В целом Недол полагает, что относительно стабильное развитие мировой экономики внушает уверенность, что устойчивый спрос на самолеты в странах с формирующимися рынками нивелирует негативные последствия ослабления американской экономики.

*источник: сайт JETS.ru
07.05.08*

КОМПАНИЯ LOCKHEED MARTIN ПОСТАВИЛА ВВС США 100-Й ВТС C-130J SUPER HERCULES

Компания Lockheed Martin поставила ВВС США 100-й средний военно-транспортный самолет C-130J Super Hercules, который поступил на вооружение 41-й транспортной эскадрильи. Как планируется, всего эскадрилья должна получить 16 новых самолетов.

Новый C-130J обладает улучшенными характеристиками по сравнению с предыдущими версиями C-130, имеет большую надежность, грузоподъемность и увеличенный радиус действия. Новая модель проще в обслуживании и легче в управлении.

C-130J Super Hercules — военно-транспортный самолет нового поколения, оснащенный двигателями AE 2100D3 компании Rolls-Royce и новейшим радиоэлектронным оборудованием. Крейсерская скорость самолета составляет 645 км/ч, максимальная взлетная масса — 79 380 кг, потолок — 8535 м, дальность полета с грузом 15 876 кг — 5244 км. C-130J пилотируется тремя членами экипажа, способен

взлетать и приземляться с коротких неподготовленных ВПП и перевозить 92 военнослужащих с полной выкладкой или 64 десантника (в модификации C-130J-30 — 128 пехотинцев или 92 десантника). Цена одного самолета может колебаться в пределах от \$ 70 до \$ 150 млн в зависимости от конфигурации.

Помимо США, ВТС C-130J эксплуатируются ВВС Великобритании, Австралии, Италии, Норвегии и Дании. В январе 2008 г. решение о закупке 17 ВТС C-130J общей стоимостью \$ 1,4 млрд приняло правительство Канады. Одновременно правительство Индии подписало письмо о принятии предложения по закупке 6 ВТС C-130J общей стоимостью \$ 962,45 млн. C-130J примет участие в тендерах на поставку новых средних ВТС для ВВС Чехии и Словакии.

*источник: АРМС-ТАСС
04.05.08*

ИНДИЯ ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ MIRAGE-2000

МО Индии подписало с компанией Dassault Aviation контракт стоимостью 1 млрд евро (1,57 млрд долл.) на модернизацию 51 истребителя Mirage-2000H. Об этом, как сообщает "Индия дифенс", заявил министр обороны А. К. Энтони в ответе на запрос парламента. По информации министра, техническое задание на проект был направлено Dassault 9 апреля после получения разрешения комитета правительства по безопасности. В настоящее время ВВС Индии имеют на вооружении 3 эскадрильи истребителей Mirage-2000H, которые, согласно плану, должны быть модернизированы к версии Mirage-2000-5. Главными подрядчиками проекта станут Mirage-2000H и HAL.

Переговоры с участниками программы по поводу модернизации парка истребителей Mirage-2000 ВВС Индии начали в 2005 году. В соответствии с запросом ВВС, будет обновлено БРЭО и увеличены оперативные возможности самолетов, включая применение высокоточного оружия класса "воздух — воздух" и "воздух — поверхность". Dassault выполнит модернизацию фюзеляжа, механических систем, неавиационного оборудования и двигателей, а также обеспечит сертификацию самолета. Проект модернизации будет включать в себя установку двух бортовых компьютеров, импульсной доплеровской радиолокационной станции, способной обнаруживать цели на расстоянии 70 морских миль (130 км) в условиях помех, систему передачи данных и усовершенствование навигационной системы.

Кабина пилота будет оборудована двумя боковыми цифровыми дисплеями и усовершенствованной нижней панелью приборов. Системы связи, навигации и идентификации будут заменены, чтобы соответствовать стандартам "стеклянной кабины". Модернизация комплекса радиоэлектронной борьбы вклю-

чает в себя установку интегрированного приемника предупреждения о приближении ракет противника, обеспечивающего непрерывную выдачу информации с целью своевременного принятия мер противодействия, полностью интегрированной стационарной системы радиоэлектронного подавления и передатчика помех.

Истребители предполагается вооружить израильскими ракетами класса "воздух — воздух" дальнего радиуса действия Derbi (до четырех ракет), ракетами класса "воздух — воздух" среднего/малого радиуса действия Piton-5 (до двух ракет) и дальнебойными боеприпасами увеличенной мощности. Стандартные топливные баки будут увеличены. Система герметизации самолета будет изменена с целью улучшения функционирования в условиях тропического и пустынного климата. Система заправки жидким кислородом будет заменена бортовой системой производства кислорода, двигатели будут оснащены цифровой системой управления.

Планируется, что программа модернизации завершится в течение пяти лет и будет включать в себя изготовление опытного образца самолета в сотрудничестве с ВВС, HAL и Dassault. Гарантия на проведенную модернизацию составит 24 месяца, или 360 эксплуатационных часов. В результате модернизации самолеты смогут эксплуатироваться еще в течение 25 лет.

Это второй контракт на проведение модернизации самолетов ВВС, заключенный Индией за последние недели. Ранее ВВС подписали соглашение стоимостью 964 млн долл. с РСК "МиГ" на проведение модернизации 63 истребителей МиГ-29.

источник: АРМС-ТАСС
04.05.08

ВВС США ПРИОСТАНОВИЛИ ПОЛЕТЫ T-38C TALON

Командование ВВС США временно приостановило полеты самолетов T-38C Talon до выяснения причин крушений двух летательных аппаратов этого типа за последние восемь дней, сообщает Associated Press.

Напомним, в четверг, 1 мая, в штате Техас разбился самолет T-38C Talon, приписанный к базе ВВС США "Шеппард". Оба пилота, находившиеся на борту, погибли, их имена пока не сообщаются. Ранее, 23 апреля, такой же самолет разбился на базе ВВС "Коламбус" в штате Миссисипи, оба пилота также

погибли. Что стало причиной обеих катастроф, пока неизвестно.

T-38C Talon — двухместный сверхзвуковой самолет, который используется для тренировки пилотов. Экипаж летательного аппарата, как правило, состоит из двух человек — стажера и инструктора. Всего, по данным издания, в распоряжении ВВС США находится около 500 самолетов этого типа.

источник: LENTA.RU
04.05.08

ECLIPSE ВНЕДРЯЕТ ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Столкнувшись с высоким спросом на сверхлегкие реактивные самолеты Eclipse 500, компания Eclipse Aviation решила ввести интенсивное обучение новых сотрудников с помощью видеоинструкций, которые заменят текстовую документацию. Компания стала одним из первых заказчиков новой версии пакета Deep Exploration 5.5, разработанного Right Hemisphere. Deep Exploration 5.5 предназначен для создания визуальных инструкций по производственным и сборочным операциям с трехмерным изображением.

Переход к двумерным и трехмерным визуальным инструкциям поспособствует Eclipse Aviation ускорить цикл производства.

Пакет Deep Exploration 5.5 поддерживает двумерные слои, что позволяет разместить на экране различные символы, значки и цифры, чтобы инструкция была понятна любой аудитории независимо от национального языка.

источник: сайт JETS.ru
04.05.08

НАЧИНАЕТСЯ РАЗРАБОТКА "ВЕЧНОГО" БПЛА-РАЗВЕДЧИКА

В США начата разработка высотного разведывательного БПЛА, способного барражировать над контролируемым районом в течение пяти лет без посадки. Как сообщает Defense Tech, министерство обороны США заключило 21 апреля 2008 года с компаниями Aurora Flight Sciences (Boeing) и Lockheed Martin контракт, предусматривающий проведение предварительных (Phase 1) работ по программе Vulture. Работы по программе осуществляются под контролем Агентства передовых оборонных исследований США DARPA.

Техническое задание по программе Vulture предусматривает создание БПЛА, способного, взяв на борт 500 кг (1 тыс. фунтов) полезной нагрузки, находиться в воздухе без посадки не менее пяти лет непрерывно, вырабатывая при этом не менее 5 кВт для энергообеспечения целевого оборудования. Аппарат должен находиться в пределах определенной для него патрульной зоны не менее 99 % общей продолжительности полета.

Беспрецедентные требования, предъявляемые к будущему аппарату, предполагают разработку инновационных технологий выработки энергии в полете, а

также создание высоконадежных бортовых систем либо комплексов, способных автоматически осуществлять ремонтно-восстановительные операции в полете.

Второй этап работ по программе Vulture предусматривает создание прототипа аппарата, способного осуществить беспосадочный полет длительностью 3 месяца. В рамках третьего этапа продолжительностью один год предполагается создание полномасштабного БПЛА, удовлетворяющего требованиям ТЗ.

Предполагается, что в работах по программе Vulture будет реализован опыт, накопленный при реализации проекта высотного беспилотного БПЛА Helios. Совершивший первый полет 14 июля 2001 года Helios был оснащен 14 электромоторами с воздушными винтами, энергия для которых вырабатывалась установленными на крыле солнечными батареями. Аппарат совершил ряд успешных полетов продолжительностью до 10 часов 17 минут; максимальная высота полета составила около 30 км. Аппарат потерпел аварию в 2003 году.

*источник: сайт CNews
04.05.08*

БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ AERYON SCOUT ДЛЯ ТРУДНОДОСТУПНЫХ МЕСТ

Aeryon Scout – новое изобретение Aeryon Labs из Ватерлоо. Прототип представляет собой четыре связанных воедино кольца с ротором внутри, каждое диаметром 30 см, а в нижней части установлена камера. На создание устройства ушел целый год. Летательный аппарат управляется дистанционно, он предназначен для полетов в тех местах, до которых людям по какой-то причине трудно добраться, будь то связано с трудностями, опасностью или просто крупными тратами времени.

Прототип уже готов для полноценных испытаний, его целевыми потребителями могут стать полиция, различные службы безопасности или проектные

фирмы. Также устройство можно использовать для осмотра состояния линий электропередач, мостов или зерновых культур.

И еще один момент. В Канаде и США каждый полет такого устройства должен быть сертифицирован надзирающими органами, хотя в обеих странах в скором времени должны пройти реформы, упрощающие данную процедуру. А будет ли в таких реформах смысл, ведь какой козырь может попасть в руки бессовестных папарацци!

*источник: сайт «Беспилотная авиация»
04.05.08*

КОНВЕРТОПЛАНЫ V-22 OSPREY ПРОШЛИ БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ В ИРАКЕ

Транспортно-десантные конвертопланы V-22 Osprey, сочетающие характеристики самолета и вертолета, достойно прошли боевое испытание в Ираке. Как отметил подполковник Пол Рок, возглавляющий эскадрилью Osprey, дислоцированную в провинции Анбар, "они показали хорошие эксплуатационные качества". По его словам, конвертопланы совершили свыше 2,5 тыс. вылетов на различные задания с сентября 2007 года по апрель нынешнего.

V-22 способны взлетать и приземляться как вертолет и летать подобно самолету за счет перевода двух своих винтовых двигателей в горизонтальную плоскость. Корпорации Boeing и Bell Helicopter Textron приступили к разработке Osprey еще 25 лет назад. Они должны были заменить вертолеты времен вьетнамской войны CH-46. Конструкторам пришлось преодолеть немало трудностей, в частности, возникали серьезные проблемы с аэродинами-

ческой разбалансировкой при посадке. Несколько прототипов и первых произведенных машин разбилось при испытаниях. Только в 2000 году погибли при крушениях Osprey 23 морских пехотинца. Пентагон постоянно отодвигал дату их сертификации, требуя доработок. Наконец, в прошлом году 10 машин было отправлено в Ирак. Сейчас в строю находится 59 V-22, в том числе 30 – в распоряжении морпехов. В конце марта Минобороны США подписало контракты на производство еще 167 Osprey, что обойдется в \$ 10,4 млрд. Корпус морской пехоты должен получить к октябрю 2014 года 141 конвертоплан, Сухопутные войска – 26. Osprey могут доставлять на расстояние до 900 км 24 человека, развивая максимальную скорость 620 км/ч. Каждая машина стоит от \$ 70 до 89 млн, уточняет ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Известия»
04.05.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Винтокрылая Россия	47
Росавиапром: полеты во сне и наяву	49
Энергетический прорыв "Сатурна"	50
Состоялось заседание совета директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация"	52
"Руслан" принесет Украине на своих крыльях \$ 100 млн в год	53
С конвейера — в небо	54
Общество авиастроителей обеспокоено ростом цен на авиатопливо	55
Опасный конкурент	56
Аргументы контрафакта	56
"Климов" заработает на недвижимости	57
"Сатурн" взяли в кольцо	58
"Оборонпром" залетает в совет "Авиадвигателя"	59
Pratt & Whitney Canada и "Вертолеты России" подписали протокол о намерениях по разработке двигателя PW127TS для российского вертолета Ми-38	60
"Ишим" пересох	61
Бронетанковое ВТО	62
Летать будем на роботах-трансформерах	62
Дмитрий Медведев и Уго Чавес станут товарищами по оружию	63
Самолеты КАПО получат саратовское оперение	64
Ми-34 — на международной выставке HeliRussia-2008	65
Куда ведет многострадальный турецкий тендер?	66
Вертолет должен быть доступным!	66
Полет "лайнера мечты" задерживается более чем на два года	67
"Оборонпром" блокировал уфимские моторы	68
Вертолет по имени Серега	69
SuperJet встал на крыло	70
Agusta приземлилась в России	71
Некоторые итоги испытаний авиадвигателей SaM146 опытной партии	72
"ЭйрЮнион" залетел в "Ростехнологии"	73
Среднемагистральный диалог	74
На очереди — истребители уже 6-го поколения	75

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за май 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ВИНТОКРЫЛАЯ РОССИЯ

В Москве на территории международного выставочного центра прошла первая в истории России Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia-2008.

На площади 10 750 кв. метров около 130 компаний, в том числе 22 зарубежные из Белоруссии, Великобритании, Германии, Италии, США, Франции, Швейцарии, Чехии и Украины, рассказывали о своих возможностях в вертолетостроительной отрасли, предоставляемых сервисных услугах. В павильоне демонстрировалась продукция таких грандов, как "Камов", "КВЗ", "МВЗ им. М. Л. Миля", Agusta Westland, Bell Helicopter, Eurocopter, MD, Robinson. В выставке принимала участие и международная вертолетная ассоциация (NAI).

ПЕРВАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ...

Специализированные вертолетные выставки регулярно проводятся в различных регионах мира. Самая крупная и старейшая из них Heli-Expo – в Америке, в Европе – Helitech, в Азии – Dubai Helishow и HeliAsia. В 2008 году стартуют выставки в России (HeliRussia-2008), Австралии (Heli-Pacific) и Португалии. Все это говорит о наметившейся тенденции регионализации вертолетного выставочного движения.

Выход России с самостоятельной международной выставкой на рынок вертолетной индустрии означает, что наша страна хочет вернуть утраченные позиции в одной из самых престижных и технологически перспективных ниш на мировом рынке и готова к международному сотрудничеству.

Инициатором проведения в Москве Международной специализированной выставки выступила Ассоциация вертолетной индустрии, организатором – Федеральное агентство по промышленности. В церемонии открытия приняли участие заместитель

Председателя Правительства РФ Сергей Иванов, заместитель министра промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус и другие официальные лица, а также представитель известной авиационной династии и член совета директоров Sikorsky Aircraft Сергей Сикорский.

HeliRussia-2008 вызвала огромный интерес не только у зарубежных производителей. На выставке прошли международная конференция "Развитие российского рынка вертолетов и его место в современной международной кооперации", международный семинар "Использование новейших технологий и комплексный интегрированный подход к оборудованию вертодромов – путь к успешному развитию вертодромов России. Тенденции развития вертодромов США и Европы", круглый стол "Вертолет класса VIP".

HeliRussia-2008 стала прекрасной демонстрационной площадкой, на которой прошли презентации российских легких многоцелевых вертолетов "Ансат", "Актай", Ка-226, Ми-2А, Ми-34С, среднего многоцелевого вертолета Ка-60/Ка-62, глубоко модернизированного Ми-8М, транспортного вертолета увеличенной грузоподъемности Ми-38 и других вертолетных проектов. Мероприятия вызвали большой интерес у специалистов и посетителей выставки. Конструкторов, представлявших проекты, буквально засыпали вопросами. Все использовали возможность получить информацию о машинах из первых рук.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ БИЗНЕС

На открытии выставки HeliRussia-2008 Сергей Иванов заявил: "Страна нуждается в массовом производстве современных вертолетов. Достаточно назвать одну цифру: у нас на 1 млн населения приходится всего 14 гражданских вертолетов, это очень мало". Действительно мало, например, в Канаде эта цифра равна 56.

Сегодня в мире эксплуатируются более 50 тысяч вертолетов, учитывая, что самолетов около 47 тысяч, цифра довольно внушительная. В том числе свыше 5200 российских вертолетов эксплуатируются более чем в 80 странах мира. Во времена союзного государства наши отечественные винтокрылые машины занимали 30 процентов мирового вертолетного рынка. Из-за экономического кризиса Россия ослабила свои позиции, но сейчас имеются предпосылки вернуть утраченные позиции. Правда, западные компании тоже строят планы по освоению российского вертолетного рынка, который становится все более перспективным.

Вице-президент Bell Helicopter Скотт Фитцджеральд считает, что в скором времени компания будет продавать в России ежегодно 60–70 вертолетов. Список машин, закупленных у западных производителей, растет, в ближайшее время, по оценке специалистов, Россию ждет вертолетный бум.

Причем если раньше это касалось только двигателей и только в отсутствующем у нас сегменте легких вертолетов, то теперь начинается интервенция по направлениям, в которых наша страна всегда имела приоритетные позиции.

Порой иностранным компаниям завоевывать привлекающий их сегмент российского вертолетного рынка помогают организации, которые призваны радовать за интересы отечественного производителя. Чиновники РОСТО под лозунгом заботы о развитии отечественного вертолетного спорта помогли приобрести зарубежные вертолеты... бизнесменам. Около 200 машин западного производства были закуплены в частное пользование, но числились как закупленные на нужды РОСТО. Теперь организация, содействующая реализации продукции иностранных фирм на российском рынке, лишена такой возможности.

Другое дело, когда западные фирмы идут официальным путем. Так, на российский рынок вышла компания Eurocopter. Ее дочерняя компания Eurocopter Vostok подписала с авиаперевозчиком России Utair контракт на поставку вертолетов EC135 и протокол о намерениях приобретения 20 Ecoreuil AS350 B3. В мае состоялась первая поставка модификации вертолета AS355NP. В России уже эксплуатируются 11 машин модели AS355, а всего фирма продала более 50 вертолетов.

ДВИГАТЕЛЬНЫЙ ТОРМОЗ

Главной проблемой для российских вертолетостроителей стали двигатели. Еще в апреле этого года заместитель министра промышленности и торговли России Денис Мантуров заявил, что вертолетных двигателей российского производства как таковых просто нет. Объединенная двигателестроительная корпорация, которая создается у нас в стране, обязательно будет участвовать в международном разделении труда с зарубежными компаниями, в том числе украинскими.

На высшем уровне принято беспрецедентное для нашей страны решение. Учебно-тренировочные вертолеты "Ансат-У", разработанные по заказу Минобороны, будут оснащаться двигателями PW-207K, изготавливаемыми фирмой Pratt & Whitney Canada. Как сообщил главный конструктор Казанского вертолетного завода (КВЗ) Алексей Степанов, в Генштабе

Вооруженных Сил РФ до последнего момента отказывались от такого варианта. Однако другим образом выполнить заказ на поставку 100 вертолетов для обучения курсантов Сызранского ВВАУЛ просто невозможно. В дальнейшем, когда будет разработан российский двигатель, он будет устанавливаться на машины, поставляемые в Российскую армию, и по желанию заказчика. Ежегодно на КВЗ планируют выпускать 10–15 вертолетов "Ансат-У".

Порой с разработкой двигателей для отечественных вертолетов ситуация складывается, мягко говоря, анекдотичная. После вхождения ОАО "АвтоВАЗ" в государственную корпорацию "Российские технологии" принято решение избавить автостроителей от балласта ненужных функций и программ. В итоге прекратили разработку роторно-поршневого двигателя ВАЗ-4265 для вертолета "Актай".

Неужели проект, оцениваемый экспертами приблизительно в 1500 машин, неперспективен? Своеобразный ответ дала французская фирма Turbomeca, приступившая к проектированию требуемого двигателя мощностью 500 л. с. Очевидно, ее специалисты лучше знают, что с каждым годом спрос на машины стоимостью около 500 тысяч долларов стремительно растет.

Вертолет "Актай", оснащенный втулкой с эластомерными шарнирами, лопастями несущего и рулевого винтов, выполненными из композиционных материалов с высокими летно-техническими характеристиками, не потребует больших затрат в эксплуатации. По оценке экспертов, его главным преимуществом станет использование в качестве топлива бензина Аи-91. По крайней мере, авиационного двигателя, использующего специальное авиатопливо, в мире не существует. В настоящее время на российском рынке присутствует только вертолет аналогичного класса разработки компании Robinson с двигателем, работающим на авиационном бензине.

Конечно, можно не замечать вопиющих проблем в этом сегменте российской экономики или ввести жесточайшие пошленные налоги в ожидании благополучного решения проблем с созданием необходимых отечественных авиадвигателей. По мнению специалистов, более выгодно для российских производителей найти партнеров для взаимовыгодного сотрудничества. Генеральный директор ЦИАМ Владимир Скибин считает, что только в кооперации можно создать надежный и перспективный двигатель.

На выставке подписан протокол о намерениях между ОАО "Вертолеты России", ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение", ФГУП ЦИАМ и канадской авиадвигательной компанией Pratt & Whitney Canada по сотрудничеству в проведении программы турбовального двигателя PW 127T/S для вертолета Ми-38. Как сообщил вице-президент канадской фирмы Джозеф Таркетти, уже готовы 5 комплектов, которые будут собраны в Уфе и установлены на опытные машины Ми-38.

Не меньшую активность в укреплении своих позиций на российском рынке двигателестроения проявляет украинская фирма "Мотор Сич". Генеральный директор компании Вячеслав Богуслаев заявил о планируемом переносе части сборочных производств вертолетных двигателей на территорию России. В качестве претендентов рассматриваются под-

московные Быково и Дубна. В создание и развитие производства только одной площадки компания готова вложить около 80 млн долларов.

При этом глава украинской фирмы отметил, что данный проект будет ориентирован на производство вертолетных двигателей для российских военных вертолетов. По его словам, производство будет зарегистрировано и организовано по всем законам, которые предусматривают производство военной продукции на территории России.

По мнению экспертов, если "Мотор Сич" реализует программу, то ОАО "Вертолеты России" скорректирует свои планы и сможет значительно увеличить выпуск вертолетов.

УЧЕНИКИ ИЛИ УЧИТЕЛЯ?

Корпорация "Оборонпром" и AgustaWestland подписали соглашение, предусматривающее долгосрочное сотрудничество в сфере вертолетостроения. ОАО "ОПК "Оборонпром" стало эксклюзивным дистрибьютором всей линейки продукции итальянской компании. До 2012 года в России планируется продать итальянские вертолеты на сумму 400 млн евро. Запланировано создание сервисных центров по обслуживанию всех вертолетов, выпускаемых AgustaWestland.

По мнению генерального конструктора ОАО "Камов" Сергея Михеева, выход на российский рынок итальянской фирмы AgustaWestland будет полезен для отечественного вертолетостроения. Казалось бы, дана слишком оптимистичная оценка положению дел, а некоторые специалисты посчитали, что якобы принято решение отказаться от отечественного вертолета Ка-62, который словно брат-близнец итальянской машины. На деле это совсем не так.

Необходимо пояснить, что в начале 1990-х годов был подписан соответствующий документ. Выполняя договоренность, конструкторы и специалисты фирмы "Камов" несколько лет работали над созданием вертолета в Италии. В дальнейшем из-за экономического кризиса Россия прервала свое участие в проекте. Фирма "Камов" продолжила работы в инициативном порядке в Подмосковье. В итоге на свет появились итальянский AW139 и российский Ка-60, он же Ка-62.

В рамках подписанного соглашения планируется к 2010 году запустить в России совместное сборочное производство вертолетов AW139 в Люберцах на вертолетном заводе ОАО "Камов". Значит, фактически

Италия и Россия возвращаются к сотрудничеству по реализации совместно разработанного вертолета. По мнению генерального директора "Оборонпрома" Андрея Реуса, совместное партнерство с AgustaWestland позволит российским вертолетостроителям использовать эту модель и на других направлениях деятельности. Остается добавить, что эксперты видят тут только одну проблему: будет ли налажено производство отечественных двигателей РД-600В для Ка-60 или нашим военным и в данном случае придется согласиться на оснащение машины зарубежным двигателем, выпускаемым в России?

Кроме проектов, нацеленных на сотрудничество с западными фирмами, наши отечественные производители имеют и другие планы, направленные на развитие отрасли.

Глава ОАО "ОПК "Оборонпром" сообщил, что в ближайшее время Индия и Россия создадут совместное предприятие (СП) на территории Индии по техническому обслуживанию вертолетов. Принято решение об участии России в тендере по созданию и поставке в Индию вертолета легкого класса.

Главный конструктор фирмы "Камов" Леонид Ширяев сообщил, что для участия в тендере определен вертолет Ка-226Т, оснащенный двигателями французской фирмы Turbomeca. Базовая модель вертолета Ка-226 прошла сертификацию по отечественным и международным стандартам. "Во время летных испытаний вертолет выполнял висение на высоте 7,5 тыс. м, что пока недоступно ни одной зарубежной винтокрылой машине этого класса", — подчеркнул главный конструктор. Сертификацию Ка-226Т с зарубежными двигателями планируется завершить в 2010 году.

Ведутся переговоры и с Китаем, который, по оценке Андрея Реуса, настроен на сотрудничество по организации СП по совместному производству вертолетов на своей территории.

Аналогичное производство будет создано в Иране. Подписаны документы, конкретизирующие план работ по совместному производству вертолетов на территории этой страны.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета «Красная звезда»
21.05.08*

РОСАВИАПРОМ: ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ

По производству самолетов и объему авиаперевозок Россия в десятки раз отстает от ближайших конкурентов.

По производству самолетов и объему авиаперевозок Россия в десятки раз отстает от ближайших конкурентов. При этом даже московские авиакомпании

вынуждены отменять немногочисленные рейсы из-за нехватки топлива. Однако эти факты не помешали чиновникам заявить вчера, что отечественный авиапром обязательно войдет в тройку мировых лидеров к 2025 году. Эксперты называют такие заявления очковтирательством.

Чтобы выйти на третье место в мире по числу производимых самолетов, России придется обогнать

не только Канаду и Бразилию, но и Китай, который уже развернул у себя массовое производство "аэробусов" и готовится начать выпуск собственного широкофюзеляжного самолета.

Вчера в столичном аэропорту Внуково были сорваны все вылеты самолетов авиакомпании "Атлант-Союз" — официального перевозчика московской мэрии, которая не смогла обеспечить свои машины авиатопливом. Рейсы "Атлант-Союз" задержаны из-за отсутствия авиакеросина, необходимого для заправки воздушных судов", — сообщил "Интерфаксу" в среду пресс-секретарь авиакомпании "Атлант-Союз" Георгий Баутин. На момент сдачи номера были отменены или отложены около пяти чартерных рейсов, на которых должны были вылететь около 700 пассажиров.

Дефицит и резкое подорожание авиатоплива — это еще один удар по российской гражданской авиации, которая более чем в три раза сократила объем авиаперевозок и в десятки раз — выпуск гражданских самолетов. Так, в период с 2003 по 2005 год в России ежегодно производилось всего от 11 до 18 гражданских самолетов. Между тем американская компания Boeing и европейская Airbus производят по 350–400 машин ежегодно.

Канадская Bombardier и бразильская Embraer, которые вместе контролируют примерно две трети рынка региональных самолетов, выпускают ежегодно от 120 до 230 машин каждая. Стремительно врывается в группу лидеров по производству гражданских самолетов и Китай, который в ближайшее время доведет у себя объем сборки самолетов Airbus A320 до 40 единиц в год. Еще более мощное производство ожидает китайский региональный турбореактивный самолет ARJ-21, который является прямым конкурентом надежде российского авиапрома — Sukhoi SuperJet 100. Через несколько лет Китай развернет производство собственного самолета уже на 150 мест.

Однако, несмотря на туманные перспективы, российские чиновники продолжают выступать с оптимистическими заявлениями, обещая светлое будущее отечественному авиапрому — правда, теперь уже за горизонтом 2020 года. "Россия на рубеже 2020–2025 годов намерена войти в тройку мировых лидеров авиастроения", — заявил ИТАР-ТАСС глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров на международной авиакосмической выставке ИЛА-2008, проходящей в берлинском аэропорту Шенефельд.

По его словам, перед ОАК поставлены очень амбициозные задачи по вхождению в глобальный

рынок" и приоритетным направлением для компании является гражданская авиация, ибо "в военном секторе рынка мы давно присутствуем и занимаем достаточно весомую долю". Российский менеджер сообщил, что в феврале нынешнего года была утверждена соответствующая стратегия развития ОАК. В секторе гражданской авиации, отметил он, Россия планирует "завоевать рынок от 10 до 15 % в нескольких сегментах магистральных самолетов, включая и региональные самолеты".

"Россия в ближайшие годы может развернуть выпуск нескольких десятков региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100 и Ан-148, а также десятков самолетов семейства Ту-204, однако говорить о конкуренции с Boeing и Airbus даже в отдаленной перспективе нам не приходится", — считает руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

"Российские авиазаводы находятся в жутком состоянии, и ОАК не занимается их модернизацией, без которой мы будем производить в лучшем случае по 5–7 самолетов Ту-204 в год. Пока только идет деградация основных фондов авиапрома и очковитательство со стороны представителей ОАК", — заявил совладелец "Аэрофлота" и российской бюджетной авиакомпании Red Wings Александр Лебедев. По его словам, он не может получить давно заказанные на российских заводах самолеты Ту-204, которые должны составить основную часть парка компании Red Wings.

Между тем на период 2008–2012 годов в планах ОАК — производство 431 самолета, в том числе 15 Ил-96, 84 Ту-204/214, 236 Sukhoi SuperJet 100 или Ту-334 и 96 Ан-148. Согласно решению рабочей группы, государственная поддержка авиастроения в рамках плана будет осуществляться путем субсидирования процентных ставок по долгосрочным кредитам, предоставления государственных субсидий по лизинговым платежам и оплаты допэмиссий ОАО "ОАК". На оплату увеличения уставного капитала из госбюджета до 2010 года будет выделяться около 6 млрд руб. ежегодно. Запланированный объем субсидий по лизинговым платежам должен обеспечить эффективную лизинговую ставку для авиакомпаний на уровне 0,8–0,9 % от стоимости самолета.

Михаил СЕРГЕЕВ

источник: газета «Независимая газета»
29.05.08

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ "САТУРНА"

Первая полностью российская парогазовая электростанция вступила в строй.

В последние несколько лет в сфере отечественного оборонного комплекса, да и всей промышленности в целом происходят события, которые принято называть

"знаковыми". Состоявшийся на прошлой неделе торжественный пуск новой парогазовой электростанции в городке Комсомольск Ивановской области — это именно такое знаковое событие. Оно свидетельствует прежде всего о том, что двигателестроение перестает эксплуатировать советский задел, вновь встает на ноги и приобретает твердую уверенность в завтрашнем дне.

В ходе торжественной церемонии открытия электростанции, в которой приняли участие руководители РАО "ЕЭС России", Ивановской и Ярославской областей, НПО "Сатурн", проект создания в Ивановской области нового масштабного энергетического комплекса назван его учредителями прорывным проектом российской энергетики, энергомашиностроения и экономики в целом.

Основу запущенного в опытно-промышленную эксплуатацию 20 мая парогазового энергетического блока мощностью 325 МВт ОАО "Ивановские ПГУ" составляют две газотурбинные энергоустановки ГТЭ-110 производства НПО "Сатурн". Пуск блока № 1 — это первый этап создания на территории Ивановской ГРЭС нового 650-мегаваттного энергетического комплекса, являющегося одним из самых крупных проектов отечественной энергетики. В рамках всего проекта НПО "Сатурн" поставит заказчику — РАО "ЕЭС России" — четыре установки ГТЭ-110.

В последнее время в России запущено несколько новых электростанций, имеющих парогазовый цикл. Это Северо-Западная ТЭС, третий блок ТЭС-27 "Мосэнерго", несколько раньше, в конце 2004 г., введена в строй Сочинская ТЭС. "Сердца" парогазовых установок этих станций — немецкие газотурбинные двигатели фирмы Siemens. И лишь Ивановская ПГУ имеет в своем составе полностью российский продукт — ГТЭ-110 производства НПО "Сатурн".

Надо отметить, что большая часть новых электростанций в мире имеет именно парогазовый цикл. Это объясняется тем, что КПД таких установок составляет 50–54 %, в то время как у традиционных паросиловых турбин КПД — около 35 %.

Большая часть российских электростанций оснащена именно паросиловыми установками, значительная часть которых к тому же фактически выработала свой ресурс. Поэтому коэффициент полезного действия большинства объектов отечественной энергетики не превышает 20 %. Этим объясняется высокая энергоемкость российской экономики, снижающая ее конкурентоспособность на мировом рынке. С учетом постоянного роста цен на энергоносители такое положение дел можно назвать совершенно непроизводительным расходом природных ресурсов.

Надо отметить, что в США и Европе парогазовые электростанции начали строить еще 50 лет назад. В СССР же этому направлению энергетики не придали должного значения. Проекты создания энергоблоков на основе мощных ГТД стали появляться лишь к концу 80-х годов, однако последовавший развал СССР и общий системный кризис экономики надолго поставили крест на этих начинаниях. Работы по проектированию советского ГТД большой мощности начались в Николаеве на НПП "Машпроект".

Однако после того как Украина стала независимым государством, работы в этом направлении постепенно были перенесены в Россию. Первый полностью российский ГТЭ-110 был построен в 2000 г. в Рыбинске. Затем последовал продолжительный период испытаний и доводки. И, наконец, в 2005 г. НПО "Сатурн" получило заказ на изготовление двух ГТЭ-110 для парогазовой установки ПГУ-325, которая и была введена в строй 20 мая.

Понятно, что столь масштабный проект, как создание мощного отечественного ГТД, имеет смысл раз-

вивать лишь в случае наличия заказов. Одновременно, для того чтобы развернуть полноценное серийное производство двигателей такого типа, требуются серьезные инвестиционные проекты.

На широкое применение в российской энергетике современных газотурбинных установок ГТЭ-110 и освоение их серийного выпуска направлено соглашение о сотрудничестве между РАО "ЕЭС России" и НПО "Сатурн". Соглашение, подписанное в июне 2007 г., предполагает использование двенадцати установок ГТЭ-110 производства ОАО "НПО "Сатурн" при модернизации и строительстве новых энергоблоков. На сегодняшний день с учетом заключенных договоров с ОАО "Ивановские ПГУ" (блоки №№ 1, 2), ОАО "ОГК-6" (Новорязанская ГРЭС-24), ОАО "ТГК-6" (блоки №№ 1, 2, 3 Нижегородской ТЭЦ) стороны практически завершили выполнение совместных взятых обязательств.

Контракты с применением ГТЭ-110 обеспечивают ввод энергоблоков мощностью 325 МВт и реализацию проектов по надстройке существующих паросиловых блоков (ГРЭС-24). То есть в настоящее время законтрактовано 11 турбин ГТЭ-110, которые должны быть поставлены заказчикам до 2011 г. с ритмичностью поставок 3–4 машины в год. Общая стоимость этих контрактов, по словам генерального директора НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, составляет 500 млн долларов. Как отметил руководитель "Сатурна", реализация соглашения с РАО "ЕЭС России" позволит окупить вложения в основные фонды. Таким образом, соглашение позволяет решить вопрос запуска специализированного серийного производства ГТЭ-110 в НПО "Сатурн".

Энергоустановка ГТЭ-110 имеет широкие перспективы для формирования целой гаммы промышленных газовых турбин с применением единого газогенератора в диапазоне мощности от 65 до 160 МВт с требуемыми характеристиками и рассматривается РАО "ЕЭС России" как основа технического перевооружения большой энергетики страны, а также как один из перспективных экспортных продуктов российского энергетического машиностроения.

А экспортные перспективы у ГТЭ-110 действительно неплохие. Ожидается, что не менее половины выпущенных турбин этого типа будет продаваться на экспорт. В частности, заметный интерес к новой энергетической продукции "Сатурна" сейчас проявляет Индия. А РАО "ЕЭС России" спрос на парогазовые установки на базе ГТЭ-110 в период до 2015 г. оценивает в размере 100 единиц.

Пуск ПГУ-325 в Комсомольске — это начало большого пути. Как заявил на церемонии открытия энергоблока № 1 руководитель Федерального агентства по энергетике Дмитрий Аханов, в ближайшие 15 лет в России необходимо ввести в строй порядка 160 ГВт новых энергоустановок. Значительную их часть составят парогазовые установки на основе ГТЭ-110. И это действительно настоящий прорыв в будущее для всего российского машиностроения.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
28.05.08*

СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"

В Доме Правительства РФ под председательством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, председателя совета директоров ОАО "ОАК" С. Б. Иванова состоялось очередное заседание совета директоров корпорации. В повестку дня заседания входили вопросы, касающиеся итогов деятельности ОАО "ОАК" в 2007 году, планов на 2008 год и другие.

Совет директоров в ходе подготовки к годовому общему собранию акционеров ОАО "ОАК" предварительно утвердил годовой отчет за 2007 год и годовую бухгалтерскую отчетность корпорации, а также рекомендовал собранию акционеров ОАО "ОАК" утвердить годовой отчет за 2007 год и годовую бухгалтерскую отчетность корпорации по результатам прошлого финансового года.

Советом директоров было отмечено, что в прошлом году корпорация начала свою работу с капиталом в 97 млрд рублей. К концу 2007 года капитализация ОАО "ОАК" оценивалась уже в 110 млрд рублей, т. е. стоимость одной акции выросла на 13 процентов. По предварительным данным, консолидированная выручка ОАО "ОАК" за 2007 год составила около 100 млрд рублей, что является лучшим результатом отрасли с 1991 года. Общая прибыль, полученная входящими в корпорацию предприятиями, составила почти 8,5 млрд рублей. Согласно бухгалтерской отчетности корпорации чистая прибыль головной компании без учета входящих в ОАО "ОАК" дочерних обществ за 2007 год составляет более 121 млн рублей. В самолетостроении на долю предприятий, интегрированных в ОАО "ОАК", приходится более 90 % от общего объема производства в России и СНГ.

Совет директоров утвердил повестку дня годового общего собрания акционеров ОАО "ОАК" и рекомендовал собранию акционеров утвердить следующее распределение чистой прибыли общества: 10 процентов от чистой прибыли направить на выплату дивидендов по обыкновенным акциям; 10 процентов от чистой прибыли направить на формирование резервного фонда корпорации; оставшуюся нераспределенную прибыль оставить в распоряжении ОАО "ОАК" в целях финансирования расходов корпорации в 2008 году.

Также совет директоров рассмотрел и одобрил список кандидатур для голосования по выборам в совет директоров общества на годовом общем собрании акционеров. Общее годовое собрание акционеров ОАО "ОАК" согласно решению совета директоров должно быть проведено 30 июня 2008 года.

Совет директоров утвердил бюджет ОАО "ОАК" на 2008 год в размере более 42,4 млрд рублей. В 2008 году в деятельности корпорации определены три основных направления, предусмотренные бюджетом: организация поставок гражданских самолетов, управ-

ление НИОКР и инвестициями. Бюджет корпорации на 2008 год составлен также исходя из необходимости реализации оперативных задач и стратегической миссии ОАО "ОАК".

Среди главных задач, определивших основные параметры бюджета корпорации на 2008 год, предусмотрена реализация значительной части программы производства самолетов гражданской авиации, включая действия по техническому перевооружению и стабилизации финансового состояния авиастроительных заводов ЗАО "Авиастар-СП" и ОАО "ВАСО"; увеличение роли ОАО "ОАК" в управлении программами НИОКР в области гражданского авиастроения; исполнение обязательств ОАО "ОАК" по предъявлению обязательного предложения (оферты) по выкупу акций у акционеров ОАО "Корпорация "Иркут"; продолжение процесса формирования корпоративной структуры и системы управления самолетостроительным комплексом для реализации текущих и перспективных задач, определенных стратегией развития ОАО "ОАК", а также реструктуризация имеющихся активов и повышение их эффективности и капитализации.

Учитывая начало реализации программы консолидации бизнеса в гражданской авиации, совет директоров корпорации разрешил А. И. Федорову совмещать должности президента, председателя правления ОАО "ОАК" и генерального директора ООО "Управляющая компания "ОАК – Гражданские самолеты".

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 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % 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 "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", 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»
28.05.08*

"РУСЛАН" ПРИНЕСЕТ УКРАИНЕ НА СВОИХ КРЫЛЬЯХ \$ 100 МЛН В ГОД

Самолеты Ан-124 ("Руслан"), которые собираются вновь запустить в серийное производство, будут востребованы в мире, принося Украине \$ 100 млн ежегодно. Об этом пишет "Газета по-киевски".

Серийное производство самого большого в мире коммерческого транспортного самолета Ан-124 стартует уже через три месяца, отмечает издание, поясняя, что, однако, вряд ли следует ожидать, что так скоро появятся новенькие "Русланы", т. к. за это время Украина и Россия только подготовят документацию о партнерстве в проекте. Если уложатся в сроки, украинский самолет уже через пару лет станет монополистом на международном рынке грузовых авиаперевозок — аналогов в мире не существует.

Как рассказал генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива, в серийное производство планируют запустить модернизированные Ан-124. У нового "Руслана" грузоподъемность 150 тонн, ресурс вырос с 24 до 40 тысяч часов. Увеличилась дальность полета и усовершенствована система навигации, обеспечивающая полет по траектории с отклонением от курса не более чем на 600 м.

"То количество груза, которое может перевезти Ан-124, ни один самолет больше не способен поднять в небо. Разве что "Мрия", но на АНТК им. Антонова в наличии лишь одно такое воздушное судно. Есть еще у американцев самолет С-5 Galaxy. Но его грузоподъемность лишь 112 тонн", — рассказал Дмитрий Кива. Авиастроитель уверен, каковы бы ни были затраты на производство Ан-124, они с лихвой окупятся уже через пару лет. Правда, пока окончательно не решено, где будут выпускать "Руслан" — на ульяновском заводе "Авиастар" в России или на украинском "Авианте".

"Этот проект, скорее всего, будет запускаться в России, на Украине его производить не смогут. К тому же сотрудничество с РФ повысит не только техническую, но и экономическую мощь Украины", — предположил генеральный директор Харьковского авиазавода Анатолий Мьялица.

Сотрудничество с Украиной не менее важно для РФ. Ведь АНТК им. Антонова — сильнейшее конструкторское бюро на постсоветском пространстве в области военно-транспортной и транспортной авиации, отмечает газета. А "Руслан" интересен и Киеву, и Москве, потому что он сам себе уже создает рынок. На АНТК им. Антонова уверяют, что возобновить производство Ан-124 до конца года, как это решили премьеры Украины и России на встрече в минувший понедельник, реально. Правда, речь идет не более чем о начале подготовки серийного выпуска и изготовлении деталей. Чтобы выкатить готовый "Руслан", по подсчетам специалистов, потребуется не менее двух лет.

Летчик-испытатель первого класса Виталий Горюнов, работавший в АНТК им. Антонова, уверен: "Руслану" не надо бороться за заказчиков, он уже завоевал рынок. Спрос на такую технику высокий в любой стране. Даже с учетом того, что во многих государствах есть

преференции только для национальных авиаперевозчиков, иногда приходится перевозить такие грузы, с которыми может справиться только наш Ан-124".

Как сообщалось, 29 апреля глава Правительства РФ Виктор Зубков по завершении третьего заседания Комитета по вопросам экономического сотрудничества Украинско-российской межгосударственной комиссии в Киеве сообщил о том, что Россия и Украина договорились в третьем квартале этого года возобновить производство самолета Ан-124/100 "Руслан".

Первый полет Ан-124 "Руслан" выполнил в 1982 г. Его собирали на заводах Ульяновска и Киева. Всего выпущено 56 таких машин. Соглашение о возобновлении серийного производства Ан-124 "Руслан" приостановлено в 1995 г. Сегодня на коммерческих перевозках в мире работают 25 таких самолетов. Цена каждого перевалила за \$ 100 млн. Реально выпускать по три Ан-124 в год. Доход Украины от продаж составит минимум 35–40 % стоимости каждого самолета.

В январе 2007 года запорожским ОАО "Мотор Сич" и российской группой компаний "Волга-Днепр" создано совместное предприятие по модернизации самолета Ан-124 ("Руслан"), которое будет осуществлять выпуск воздушных судов этой марки.

Государственный авиастроительный концерн (ГАК) "Авиация Украины" и компания Luftfahrttechnik-Projektentwicklung GmbH (Австрия) 5 октября 2007 года в городе Грац (Австрия) подписали меморандум о партнерстве и сотрудничестве. Компания Luftfahrttechnik заявила, что готова инвестировать 700 млн евро в проект производства модернизированных самолетов Ан-124-100М-150 "Руслан".

В августе 2007 года на авиасалоне МАКС-2007 Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) России и ГАК "Авиация Украины", куда входит АНТК имени О. К. Антонова, подписали меморандум, в частности, о возобновлении серийного выпуска самолетов Ан-124 "Руслан" и кооперации по программе военно-транспортного самолета Ан-70.

Тяжелый военно-транспортный самолет Ан-124 является крупнейшим грузоподъемным серийным самолетом в мире. Самолет предназначен для перевозки на большие расстояния тяжелых и крупногабаритных грузов, разной специальной техники.

источник: ИА «РосБалт»
04.05.08

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

С КОНВЕЙЕРА — В НЕБО

Сотрудники российского холдинга "Сухой" перенимают опыт у корпорации Boeing, японских автопроизводителей и американских военных.

Первый полет нового российского регионально-пассажирского лайнера Sukhoi SuperJet 100 запланирован в мае 2008 г., а в ноябре SuperJet должен поступить первому заказчику — "Аэрофлоту". До конца 2008 г. в Комсомольском-на-Амуре авиационно-промышленном объединении (КнААПО) соберут четыре самолета. Затем объемы производства должны значительно возрасти: к 2010 г. планируется собирать 60–70 пассажирских авиалайнеров ежегодно, говорит Алексей Акимов, старший вице-президент по административным вопросам.

ТОЧНЫЙ ПРОГНОЗ

Earned Value Management System (EVMS) — это инструмент, позволяющий на любой стадии проекта рассчитывать отклонения фактических затрат и сроков от плановых. Применяется министерством обороны США и его подрядчиками с 1960-х гг. В идеале менеджер, использующий EVMS, в любой момент времени должен быть в состоянии достоверно спрогнозировать, сколько времени и средств потребуется для завершения проекта.

Вплоть до конца 80-х гг. EVMS рассматривалась как специализированный инструмент финансового контроля и поэтому редко использовалась на уровне топ-менеджеров. Ситуация изменилась в 1989 г., когда систему начали активно использовать на уровне замминистра обороны США по закупкам.

АВИАЦИОННЫЙ ХОЛДИНГ "СУХОЙ"

Включает в себя компанию "Сухой" (военные и гражданские самолеты), ОКБ "Сухого", ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (разработка и производство самолетов гражданского назначения), ТАНТК им. Бериева (разработка, опытное строительство гидросамолетов морской авиации), НПК "Иркут" (военная и гражданская авиация, разработка и производство), авиазаводы КнААПО им. Гагарина в Комсомольске-на-Амуре и НАПО им. Чкалова в Новосибирске.

Выручка ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" за 9 месяцев 2007 г. — 236,05 млн руб. Чистый убыток — 140,37 млн руб.

При этом количество сотрудников, занятых на сборочном производстве, существенно не увеличится, говорит Сергей Ряковский, директор корпоративного университета "Сухой". Такое увеличение производительности станет возможным благодаря применению принципов "бережливого производства", внедрением которых сейчас занимаются в холдинге.

УСТРАНИТЬ ПОТЕРИ

Технологии "бережливого производства" появились на "Сухом" одновременно на нескольких предприятиях и из нескольких источников. На новосибирском заводе этот проект реализуется совместно с российской компанией ProgressTech и американской Spirit AeroSystems, а на заводе в Комсомольске-на-Амуре — совместно с компанией Boeing, рассказал Ряковский.

С конца 2007 г. специалисты Boeing провели пять учебных мероприятий: три в Комсомольске-на-Амуре и два в Москве. В самом продолжительном из них — "Lean-академии" — в общей сложности приняли участие около 50 человек, в основном руководители среднего звена, т. е. те, кому предстоит доносить суть этой идеологии до остальных сотрудников холдинга. На занятиях лучшие специалисты Boeing обучали российских партнеров находить и устранять потери в управленческих процессах, передал через пресс-службу Сергей Кравченко, президент Boeing в России и СНГ. Соглашения об обмене опытом между Boeing и российскими авиастроителями — "Гражданскими самолетами "Сухого" и Объединенной авиационной корпорацией — были заключены в июне 2007 г. По словам представителя Boeing, обучение для его российских партнеров бесплатное.

Осваивать технологии "бережливого производства" придется всем сотрудникам "Сухого", говорит Ряковский: "Эта идеология должна охватывать все предприятие, в противном случае ею не нужно заниматься вовсе". График мероприятий, направленных на передачу навыков и знаний, по его словам, составлен до конца 2008 г. Ряковский надеется, что за это время лучшие сотрудники "Сухого" смогут посетить Boeing и российские предприятия, накопившие большой опыт применения "бережливых технологий": "ВСМПО-АВИСМА", ГАЗ и "АвтоВАЗ". Внешних тренеров в ближайшее время привлекать не планируют. За подготовку 50 сотрудников внешние консультанты требуют сумму, сопоставимую с годовым бюджетом холдинга на обучение, говорит он.

УЧЕНИКИ ТОУОТА

Принципы "бережливого производства" руководители Boeing подсмотрели у японского автогиганта Toyota, говорит Ряковский. И не пожалели времени и сил на их внедрение. Теперь производственный процесс, используемый при создании Boeing 787 Dreamliner, во многом напоминает автомобильный конвейер. "Конвейерная", или поточная производственная система заработала на заводе Boeing пять лет назад, а до этого около пяти лет ушло на подготовку к внедрению.

В 1995 г. Boeing наняла японскую консалтинговую компанию Shingijutsu Consultants, основанную в 1987 г. Йошики Ивата, учеником автора концепций "бережливого производства" и "производственной

системы Toyota" Таичи Оно. Более 1000 менеджеров были командированы в Японию изучать принципы и практику бережливого производства, а японские тренеры (или сенсеи) провели на предприятиях Boeing несколько сотен недель, рассказывала в октябре 2007 г. на встрече со студентами Массачусетского технологического института вице-президент Boeing Кэролин Корви. Применение принципов "бережливого производства" позволило Boeing сократить время сборки Boeing 737 на 50 %, а производственные площади — на 41 %, утверждает представитель компании. В годовом отчете Boeing за 2004 г. экономия от использования технологий "бережливого производства" оценивается в \$ 210 млн.

ВОЕННЫЙ ПОРЯДОК

Самой полезной системой из внедренных на "Сухом" за последнее время бывший топ-менеджер компании, входящей в холдинг, считает систему управления освоенным объемом, или Earned Value Management System (EVMS). "Круче нее [на "Сухом"] ничего нет", — говорит топ-менеджер.

Перенимать эту систему, по словам источника, пришлось у американских военных. Разобраться в

американских методах управления проектами сотрудникам "Сухого" помог Интернет. После принятия американского акта о раскрытии информации найти описания даже самых сложных управленческих систем не составляет особого труда, рассуждает топ-менеджер. Описания EVSM размещены в открытом доступе на сайтах министерства обороны США и NASA. Такие системы работают, если охватывают не только все подразделения компании, но и ее субподрядчиков и поставщиков. В этом главная трудность, возникающая при ее внедрении, рассказывает он.

В России принципы EVMS хорошо известны (они описаны в стандартных учебниках по управлению проектами), но практически не используются, говорит Григорий Ципес, главный консультант департамента управленческого консалтинга компании IBS. Главная сложность, по его словам, заключается в выборе набора конкретных показателей, с помощью которых измеряется прогресс выполнения проекта. В этом отношении американские менеджеры гораздо скрупулезнее российских, считает Ципес.

Григорий МИЛОВ,
Оксана ГОНЧАРОВА

источник: газета «Ведомости»
13.05.08

ОБЩЕСТВО АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ОБЕСПОКОЕНО РОСТОМ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО

Общество авиастроителей подготовило и направило в Государственную думу Российской Федерации обращение "О проблемах с топливом в гражданской авиации страны". Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил президент Общества авиастроителей Александр Батков.

По его словам, обращение также будет направлено в Министерство промышленности и энергетики, а также, возможно, в Совет Федерации РФ.

В документе отмечается озабоченность авиационной общественности в связи с тем, что в стране происходит неуправляемый рост цен на авиационное топливо. За три месяца (январь — март) текущего года цена на авиационный керосин возросла в среднем на 30 %, а в некоторых регионах, например в Магадане, на 45 % и составляет 25–30 тысяч рублей за тонну.

"В связи с последним решением правительства предыдущего состава резко поднять тарифы, в том числе на энергоносители, в ближайшие месяцы ожидается рост цен еще на 20 %. По заявлению авиакомпаний, эксплуатация до 60 % парка воздушных судов страны становится нерентабельной. В настоящее время средний тариф на авиаперевозки, по нашим сведениям, составляет до 100 % от среднемесячного дохода работников промышленности. В развитых странах он составляет 15–20 %. До 60 % тарифа составляет стоимость топлива, и его удорожание приведет к росту тарифов и сделает авиацию еще менее доступной для населения страны", — говорится в обращении. В нем также отмечено, что рост цен на топливо, по заявлению ряда авиакомпаний, приведет к

выводу из эксплуатации неэкономичных по топливу отечественных самолетов советского периода и замене их на подержанные, но более экономичные зарубежные самолеты. Это создаст дополнительные проблемы в развитии производства отечественных самолетов, объемы закупок которых отечественными авиакомпаниями уже составляют менее 10 % от общего числа приобретаемых машин. В 2007 году авиакомпания приобрела порядка 70–72 самолетов зарубежного производства, в основном подержанных, и всего 6–7 новых самолетов отечественного производства.

Также, по мнению авиастроителей, для реализации конституционного права граждан страны на свободное перемещение необходимо предусмотреть в федеральном бюджете субсидии авиакомпаниям, осуществляющим авиаперевозки на внутренних и, в первую очередь, на местных авиалиниях. "Во всем мире такие меры принимаются, но у нас никаких серьезных субсидий для авиакомпаний местных авиалиний нет, а количество таких авиакомпаний продолжает уменьшаться, несмотря на общий рост объемов перевозок", — подчеркнул А. Батков.

"Считаем, — говорится в обращении, — что эти меры будут иметь временный характер, необходимый для развертывания производства отечественных высокоэкономичных гражданских самолетов, обеспечат рост авиационных авиаперевозок в стране и развитие отечественной авиационной промышленности, которая, безусловно, необходима для обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны".

Дмитрий КОЗЛОВ

источник: AVIAPORT.RU
20.05.08

ОПАСНЫЙ КОНКУРЕНТ

По мнению многих представителей авиапрома, создание на территории Китая мощностей по сборке вертолетов Ми-171 может стать серьезной угрозой российской промышленности.

Противники этого проекта вспоминают, как разработанный истребитель J-11В стал аналогом Су-27СК, который производился в Китае с 1996 года. Мощность создаваемого вертолетостроительного производства составляет 100 машин в год. По некоторым данным, у китайской стороны уже есть заказчики из восьми стран, а на территорию завода поставлено 53 комплекта.

В защиту российского вертолетостроения выступили украинские поставщики комплектующих. "Организация на территории Китая лицензионного производства Ми-171 может создать серьезную конкуренцию российской авиационной промышленности. В случае успеха этого проекта китайцы могут потеснить Россию на внешних рынках", — говорит РБК daily глава совета директоров "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев (компания поставляет авиационные двигатели). По его словам, Россия не застрахована от появления в Китае собственного разработанного аналога Ми-171, как это произошло после продажи лицензии на производство самолета Су-27СК.

Напомним, производство самолетов Су-27СК в Китае началось в 1996 году. Китайская промышленность к тому моменту работала над созданием подобного самолета долгое время. Из-за этого был подписан контракт на производство по лицензии на Шэньянском авиационном заводе 200 дополнительных Су-27СК. Но в 2004 году китайские военные объявили, что в самолетах, которые Китай производил по лицензии, отпала необходимость, так как их боеспособность слишком ограничена и у китайской промышленности есть собственная разработка J-11В. Производство русской техники было остановлено после выпуска 95 штук. Теперь с разрешения российской стороны Китай может приступить к лицензионному производству вертолетов семейства Ми-171 на базе расположенного в Чэнду военного ремзавода № 5701. Первый собранный в Китае вертолет уже испытан. В 2008 году планируется собрать 20 машин, проектная мощность предприятия составит 100 вертолетов в год. По словам источника РБК daily в авиа-

ционных кругах, на сегодняшний день у Китая имеются контракты на поставку этой техники в восемь стран. По его словам, российская сторона частично или полностью поставила запасные части на 50 машин.

"Лицензионное сборочное производство транспортных вертолетов Ми-171 может быть организовано в Китае", — признает генеральный директор ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" Леонид Белых. "Но контракта такого пока еще нет", — добавляет он журналистам. По его словам, уже собран один вертолет, который сейчас проходит испытания. В 2008 году должен быть собран еще один.

Представители "Рособоронэкспорта" — основного продавца военной техники — не опасаются того, что китайская промышленность может составить конкуренцию российской. По словам начальника департамента экспорта специмущества и услуг ВВС ФГУП "Рособоронэкспорт" Александра Михеева, сейчас китайцы создают собственную авиационную технику и их промышленность готова выпускать подобную продукцию. "За последние пять лет у "Рособоронэкспорта" поставки вертолетной техники увеличились в несколько раз, мы за четыре года поставили более 200 вертолетов семейства на сумму более 1,5 млрд долл. Сейчас портфель заказов еще больше", — говорит он РБК daily.

По словам гендиректора ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрея Реуса, Китай сейчас итак является крупнейшим покупателем российской техники. По его словам, 24 мая сертификат типа в Китае получит другой вертолет — Ка-32 1 БС, после этого сразу будет подписан контракт на поставку четырех таких машин. "Дальше будем обсуждать вопрос по передаче технологий и обслуживанию поставленной техники. Сейчас разрабатывается совместный меморандум, который будет подписан в июне. Помимо этого мы будем предлагать и продажи, и техническое обслуживание ранее купленной техники. В рамках этого можно поднимать вопрос по созданию сборочного производства российских вертолетов", — говорит он РБК daily.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
22.05.08*

АРГУМЕНТЫ КОНТРАФАКТА

История с созданием нелегальной китайской копии российского Су-27СК не испортила отношения авиахолдинга "Сухой" с Китаем.

В конце минувшей недели гендиректор компании Михаил Погосян заявил о том, что его холдинг заинтересован в создании гражданского самолета совместно с Китаем, а также в продажах SuperJet 100 на китайском рынке. "Мы ориентируемся на создание продукта, предназначенного для мирового рынка. Совместная работа

перспективна, поскольку конкуренция на мировом рынке требует интеграции большого количества участников", — сказал он.

Стоит отметить, что интеграция при изготовлении новых самолетов дала положительные результаты западным авиастроителям. Компания Boeing на территории США осуществляет только сборку и окончательный монтаж лайнеров Boeing 787 (Dreamliner), а изготовление и производство деталей происходит в Японии, Китае, Италии и Германии. А европейский концерн Airbus распределил производство A380 среди стран —

участниц EADS (Франция, Германия, Великобритания, Испания). В свою очередь российский SuperJet 100 создавался при участии итальянской Alenia Aeronautica, французских Snecma и Thales, американских Boeing и Goodrich, британской В/Е Aerospace. Даже принимая во внимание тот факт, что новый китайский среднемагистральный лайнер ARJ-21 является непосредственным конкурентом SuperJet 100 на мировом рынке, китайцы заинтересованы в возможном приобретении нового российского самолета. "Мы ведем предварительные переговоры по этому вопросу, — отметил Михаил Погосян, добавив, что "недавние испытания самолета дадут толчок к результативности переговоров". "Китайский рынок настолько широк, что найдется возможность, не конкурируя напрямую с местной программой ARJ-21, найти потенциальных заказчиков", — заявил он. Что касается создания нового самолета, то, по словам Михаила Погосяна, здесь Китай в первую очередь инте-

ресуют "технологические направления сотрудничества", а Россию — "комплексное развитие взаимодействия, создание продукта, ориентированного на мировой рынок". "Сухой" сотрудничает с Китаем уже более 15 лет. Несколько лет назад Китай приобрел лицензию на сборку 200 истребителей Су-27СК, однако после постройки 105 машин китайская сторона в одностороннем порядке приостановила выполнение контракта, после чего в СМИ появились сообщения о том, что Китай приступил к выпуску собственного истребителя. Вскоре появились и фотографии нового самолета, который фактически является копией российского Су-27. По мнению некоторых экспертов, именно возможность создания пиратских копий имел в виду гендиректор "Сухого", говоря о том, что Китай интересуется только технологическим направлением сотрудничества.

источник: газета «Газета»
26.05.05

"КЛИМОВ" ЗАРАБОТАЕТ НА НЕДВИЖИМОСТИ

Компания намерена создать девелоперскую "дочку".

Питерское ОАО "Климов", производитель авиационных двигателей, вскоре может запустить еще один источник доходов. Для застройки своих освобождающихся территорий компания намерена создать "дочку", которая впоследствии будет также заниматься управлением возведенных бизнес-центров.

Сейчас ОАО "Климов" располагается на двух площадках в Выборгском районе Санкт-Петербурга — на улицах Кантемировской (8 га) и Белоостровской (2 га). Кроме того, недалеко от этих объектов 2 га занимает стадион, принадлежащий заводу. Третья площадка расположена в районе Шувалово (15 га).

Девелоперские проекты связаны с проектом строительства нового производства на третьей площадке. Как сказал РБК daily гендиректор "Климова" Александр Ватагин, менеджмент компании представил совету директоров проект концепции реструктуризации производственных площадей ОАО "Климов". "Мы предложили произвести перенос предприятия на третью площадку и застройку коммерческой недвижимостью двух других, — рассказал г-н Ватагин. — В производственную часть будет вложено порядка 30 млн долл. Это будет современное предприятие, которое аккумулирует функции разработчика с присутствием финального продукта. Здесь сосредоточатся новые технологии, которых нет в России. Сейчас ждем одобрения или корректировки наших предложений по застройке".

Заместитель гендиректора по стратегическому развитию и корпоративным вопросам "Климова" Александр Вознесенский, курирующий данный проект, пояснил РБК daily, что на первой и второй площадках предлагается построить бизнес-центры. "По первой проект еще окончательно не просчитан, — отметил он. — На второй планируется бизнес-центр класса Б площадью 58 тыс. кв. м и стоимостью 120 млн долл. Застройка всех площадок по плану будет завершена в течение пяти-шести лет". По его словам, у компании есть желание застраивать все площадки за свой счет, с учетом привлечения части кредитных средств. Предваритель-

ные переговоры с обслуживающими компанию банками уже проведены. Под реализацию девелоперских проектов может быть создано дочернее предприятие.

В администрации города также слышали об этих проектах. Первый заместитель председателя комитета экономического развития, промышленной политики и торговли администрации Санкт-Петербурга Сергей Фивейский добавляет, что одним из соинвесторов компании по освоению освобожденных территорий может стать ЗАО "Строительный трест". А Игорь Горский, управляющий партнер Агентства развития и исследований в недвижимости (Санкт-Петербург), добавляет, что "территорией завода уже интересовались крупные банковские структуры". По его словам, переговоры пока ни к чему не привели. "Есть хороший пример, которому хочется следовать, — предприятие "Рубин" своими силами реализовало успешный проект БЦ "Нептун". Есть и финансовый ресурс, поскольку "Климов" — известный и крепкий бренд, под который можно привлекать средства", — отмечает участник рынка.

Это первый проект авиационного предприятия по переносу мощностей из центра города, который будет сопровождаться сохранением за предприятием земель и строительством на них коммерческих зданий. Объединенная авиационная корпорация продаст свои территории в центре Москвы под застройку. По словам источников РБК daily, этим проектом займутся структуры "Рособоронэкспорта", которые за вырученные средства приступят к реализации грандиозного проекта — строительству национального авиационного центра в Жуковском. Как говорил ранее РБК daily гендиректор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, в конце 2009 года компания построит современное здание вертолетного инженерного центра стоимостью 1,7 млрд руб. в Панках Московской области. "Основным источником финансирования строительства станут средства, которые будут получены от реализации московских площадок", — сказал он.

Сергей СТАРИКОВ,
Наталья КОВТУН

источник: газета RBC Daily
05.05.08

"САТУРН" ВЗЯЛИ В КОЛЬЦО

Скупив 30 процентов акций ведущего российского производителя авиадвигателей — УМПО, "Оборонпром" может заблокировать объединение НПО "Сатурн" с уфимским предприятием в одну компанию.

На прошлой неделе входящая в госкорпорацию "Ростехнологии" ОПК "Оборонпром" приобрела 20 % акций Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) — крупнейшего отечественного производителя авиадвигателей для истребителей семейства Су-27/Су-30. Эксперты считают, что этот пакет обошелся госхолдингу почти в 4 млрд рублей. По словам представителей "Оборонпрома", акции были приобретены у компании "Объединенные финансы". Именно эта структура летом прошлого года продала дружественной "Оборонпрому" компании еще около 10 % акций УМПО. Таким образом, в общей сложности "Оборонпром" сейчас контролирует около 30 % акций УМПО. В госхолдинге считают, что эта доля позволит ему провести на очередном собрании акционеров УМПО не менее четырех своих представителей в совет директоров предприятия, состоящий из 15 человек. Впрочем, это, судя по всему, лишь промежуточная цель. Стратегическая задача "Оборонпрома" — установить контроль не только над УМПО, но и вообще над всеми независимыми российскими производителями авиадвигателей, включив их в Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК).

ТИХИЙ ХОД НА МАЛОЙ ТЯГЕ

Впервые идею консолидации двигателестроительных предприятий России руководство "Оборонпрома" выдвинуло почти год назад. И на первых порах эта идея получила поддержку двигателистов, что легко объяснимо. Системный кризис в отечественном двигателестроении не удается преодолеть уже много лет. Рентабельность предприятий в последние годы сократилась с 27 до 7 %, а прибыль упала почти вдвое. В стране действуют не менее 40 двигателестроительных заводов, из них семь выпускают финальную продукцию. Но производимые ими двигатели в подавляющем большинстве уступают западным аналогам практически по всем ключевым параметрам — ресурсу, расходу топлива, шуму и проч. Например, широко разрекламированный пермский двигатель ПС-90А, который устанавливается на дальнемагистральные авиалайнеры Ту-214 и Ил-96, — всего лишь модернизированная копия двигателя Pratt & Whitney 60-х годов прошлого века. В результате суммарный объем продаж всех российских авиадвигателей почти в 15 раз меньше, чем у двигателестроительного подразделения General Electric.

Но самое главное, что в России крайне мало перспективных разработок новых силовых установок. По словам Владимира Путина, "нынешнее технологиче-

ское, финансовое и структурное состояние отрасли не способно удовлетворить спрос, предъявляемый мировым рынком". В результате в августе прошлого года Владимир Путин одобрил идею создания сразу нескольких двигателестроительных холдингов. Первый из них появился на базе ММПП "Салют" (производит силовые установки для Су-27 и Су-30), второй объединил активы предприятия "Климов" и завода имени Чернышева (выпуск двигателей для МиГ-29), третий — самарские и пермские двигателестроительные предприятия, занимающиеся преимущественно выпуском гражданских авиадвигателей. Наконец, четвертый холдинг — "Сатурн-УМПО" — был создан частными акционерами этих предприятий.

Из всех российских двигателестроительных интегрированных структур альянс НПО "Сатурн" и УМПО обладает наибольшим научно-техническим потенциалом. Так, например, НПО "Сатурн" вместе с французской корпорацией Snecma сделал совершенно новый авиадвигатель SaM146 для нового российского регионального самолета Superjet 100. Суммарные инвестиции в этот проект составили почти 500 млн долларов. В результате в Рыбинске фактически с нуля был построен современный двигателестроительный завод, отвечающий всем мировым стандартам. А в военной сфере "Сатурн" вместе с УМПО не только модернизировал двигатель АЛ-31, которым оснащаются все истребители фирмы Сухого, но и разработал прототип двигателя пятого поколения (изделие 117С), который после доводки будет устанавливаться на новое поколение самолетов "Су". Кроме того, "Сатурн" создал СП с General Electric по выпуску газовых турбин мощностью 40, 78 и 126 МВт. В общей сложности "Сатурн" намерен вложить в развитие газовых турбин более 5 млрд рублей. На днях банк Sumitomo открыл "Сатурну" кредитную линию в 700 млн долларов на закупку оборудования.

Успехи "Сатурна" и УМПО просто не могли не привлечь внимание руководителей "Оборонпрома", которые открыто объявили в конце прошлого года о намерении включить эти частные предприятия в создаваемый госхолдинг. Впрочем, тогда главе "Сатурна" Юрию Ласточкину притязания "Оборонпрома" удалось отбить. В самом конце декабря "Сатурн" приобрел около 20 % акций УМПО за 2 млрд рублей и объявил о создании ЗАО "Управляющая компания "Сатурн-УМПО". По словам г-на Ласточкина, эта сделка совершена в целях реализации меморандума о стратегическом партнерстве, предусматривающего конечной целью создание единой компании — национального лидера в области газотурбинных двигателей авиационного и промышленного применения. Есть все основания полагать, что руководство рыбинского предприятия вместе с менеджментом УМПО сейчас контролируют более 51 % акций уфимского завода. Получение контроля над УМПО существенно укрепило позиции Ласточкина и его партнеров в спорах с "Оборонпромом".

Сам Юрий Ласточкин решительно против вхождения образующейся единой компании в состав гос-

корпорации. "Если создается структура, где над производителем будет две-три надстройки, то, на мой взгляд, это сложная громоздкая структура, которая будет требовать много денег на свое содержание и будет очень бюрократической", — не раз заявлял г-н Ласточкин. Он также отмечал низкий уровень управления менеджерами "Ростехнологий": "Вручать же активы, которые мы десять лет развивали и структурировали, случайным людям, — это даже за гранью юмора. Ведь не просто об активах идет речь — на УМПО и "Сатурне" работают 40 тысяч высококлассных специалистов, — говорил нам г-н Ласточкин. — А создание и производство такой сложнейшей техники, как двигатель, — это очень тонкая материя: легко разрушить, но очень трудно создать и сделать эффективным". Тем не менее новую атаку на свои активы владельцы "Сатурна" и УМПО отбить уже не смогли.

ОБОРОННАЯ НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов 16 апреля, то есть примерно за три недели до прекращения президентских полномочий Владимира Путина, убедил его подписать указ "О дальнейшем развитии "Оборонпрома". В соответствии с этим документом "Оборонпрому" были переданы различные пакеты акций десяти двигателестроительных предприятий России, в том числе и 37 % акций НПО "Сатурн", принадлежащих государству. Но главное — данный указ де-факто означает национализацию "Сатурна" и его передачу под контроль "Оборонпрома". Эта компания в течение 15 месяцев должна сформировать из переданных ей активов стопроцентную "дочку" — управляющую компанию "Объединенная двигателестроительная корпорация" (УК ОДК). К концу этого срока контрольные пакеты акций двигателестроительных предприятий должны быть сконцентрированы в ОДК. Общая схема реорганизации, в результате которой контроль над участниками ОДК получит "Оборонпром", определена в указе. Она состоит из двух параллельных процессов. Один из них — допэ-

миссия акций "Оборонпрома", размещаемая по закрытой подписке: часть этих ценных бумаг получит Росимущество, предоставив взамен принадлежащие ему акции предприятий — участников ОДК. Второй — увеличение как минимум до контрольного пакета доли "Оборонпрома" в капитале передаваемых ему предприятий.

Тем не менее очевидно, что, если частные акционеры "Сатурна" откажутся менять свои бумаги на акции ОДК, выполнить президентский указ, не нарушая законодательство, будет невозможно. А пойти на открытый конфликт с владельцами и партнерами "Сатурна", в числе которых государственная французская группа Safran, швейцарский банк UBS и ряд других известных структур, Сергей Чемезов почти наверняка не решится. И понятно почему. Одно дело конфликтовать с Юрием Ласточкиным, и совсем другое — с Николя Саркози. А вот разрушить альянс "Сатурна" с УМПО руководству "Оборонпрома" вполне по силам. Консолидовав 30 % УМПО, "Оборонпром" может заблокировать процесс объединения "Сатурна" с уфимским предприятием в одну компанию. Если же этого по каким-то причинам сделать не удастся, в запасе у "Оборонпрома" есть еще один ход. С 2006 года Росимущество оспаривает законность приватизации УМПО. В связи с рассмотрением его иска Федеральный арбитражный суд Уральского округа 3 марта наложил обеспечительные меры на пакет, принадлежащий "Сатурну", — бумаги не могут быть отчуждены или обременены. Очередной этап рассмотрения дела состоится в конце мая в арбитражном суде Башкирии. Если суд признает приватизацию незаконной, то "Оборонпром" имеет все шансы получить УМПО вообще без борьбы. Правда, никакого положительного эффекта ни для предприятия, ни для отрасли в целом от этого не будет.

*Алексей ХАЗБИЕВ,
Владислав ТЮМЕНЕВ*

*источник: журнал «Эксперт»
13.05.08*

"ОБОРОНПРОМ" ЗАЛЕТАЕТ В СОВЕТ "АВИАДВИГАТЕЛЯ"

Вчера годовым собранием акционеров ОАО "Авиадвигатель" завершилась серия корпоративных мероприятий по вхождению в советы директоров пермских моторных компаний представителей нового собственника — ОПК "Оборонпром".

Во всех обществах, кроме "Авиадвигателя", топ-менеджеры ОПК заняли лидирующие позиции. Итоги собрания "Авиадвигателя" еще не опубликованы. Но, по данным "Ъ", с помощью мажоритария компании — Росимущества — в совете конструкторского бюро мог оказаться гендиректор "Оборонпрома" Андрей Реус. Также из-за неявки миноритарных акционеров по итогам собрания государство впервые может получить большинство в совете директоров "Авиадвигателя".

Вчера пресс-служба ЗАО "УК "Пермский моторостроительный завод" сообщила, что в управляемых обществах завершились годовые собрания акционеров. Определяющие позиции в советах директоров всех обществ ПМК получили представители нового собственника — ОАО "ОПК "Оборонпром", говорится в сообщении. В основном представительство нового владельца в советах пермских моторных компаний ограничилось стандартным набором топ-менеджеров "Оборонпрома" — помимо гендиректора Андрея Реуса в советы вошли его заместители Василий Лапотыко и Дмитрий Леликов, а также ряд начальников отделов ОПК. В ряде советов АО при поддержке ОПК появилась и Ольга Федонюк, бывший куратор "Пермских моторов" в ХК "Интерроса", а ныне член совета директоров ОАО "МАК "Ильюшин". По словам и. о. гендиректора ПМК Юрия Решетникова, в ближайшее время пройдут выборы председателей советов, будет проа-

нализировано выполнение бизнес-планов и инвест-программ моторных обществ.

ЗАО "УК ПМК" управляет порядка 15 моторных АО, ряд из них является акционерами ПМК. Основные АО пермской моторной площадки: ОАО "Пермские моторы", ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ". Также общество управляет сервисными и вспомогательными АО, как, например, ЗАО "Металлист-ПМ", ОАО "Ремос-ПМ", ОАО "Энергетик-ПМ". В 2007 году выручка предприятий ПМК составила более 16 млрд руб. Чистая прибыль по итогам года — 267,7 млн руб.

Напомним, этой весной "Оборонпром" выкупил у АФК "Система" за \$ 190 млн 100 % акций ЗАО "Салес", которому принадлежат контрольные пакеты в пермских моторных компаниях. В дальнейшем пермские моторные активы будут управляться Объединенной двигателестроительной корпорацией, которую создает ОПК. Стоит отметить, что не все годовые собрания на предприятиях, управляемых ПМК, завершились по сценарию. Собрание "Авиадвигателя", начавшееся 14 мая, закончилось только вчера, сообщили "Ъ" в ПМК. Его итоги в управляющей компании намерены раскрыть в течение 10 дней. Причиной затянувшегося собрания, по версии ПМК, стала не согласованная с правительством директива по кандидатам в совет директоров основного собственника АО — Росимущества (владеет 45 % акций).

Источник, близкий к "Авиадвигателю", выдвинул иную версию. По его информации, на собрание явилось лишь 75 % акционеров "Авиадвигателя", проигно-

рировали собрание доверенные лица ООО "Юникс" (владеет 10 % акций АО, контролируется структурами ВТБ) и Коу LTD (11,6 % акций, оффшор группы "Гута"), а также ряд других миноритариев. При этом государству со своим пакетом при традиционной явке в более 90 % в прошлые годы удавалось проводить в СД "Авиадвигателя" пять директоров из 11. Остальные места делили представители Pratt & Whitney (США, владеет 25 % акций) и другие миноритарии.

По данным собеседника, на этом собрании государство, воспользовавшись отсутствием миноритариев, получило возможность провести в совет "Авиадвигателя" шестерых представителей. Для этого акционеру понадобилось дополнительное время для согласования кандидатур. В "Авиадвигателе" не смогли вчера уточнить, была ли получена правительственная директива. Таким образом, после вчерашнего собрания государство впервые может получить большинство в совете "Авиадвигателя". А в составе органа может появиться гендиректор "Оборонпрома" Андрей Реус, также значившийся в списке кандидатов от государства. В дальнейшем, как уже сообщал "Ъ", 45 % "Авиадвигателя" государство планирует внести в уставный капитал ОПК "Оборонпром".

Вячеслав СУХАНОВ

источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
16.05.08

PRATT & WHITNEY CANADA И "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О НАМЕРЕНИЯХ ПО РАЗРАБОТКЕ ДВИГАТЕЛЯ PW127TS ДЛЯ РОССИЙСКОГО ВЕРТОЛЕТА МИ-38

Pratt & Whitney Canada подписала протокол о намерениях по производству двигателя PW127TS для российского двухдвигательного вертолета среднего класса нового поколения Ми-38. Pratt & Whitney Canada (P&WC) входит в состав корпорации United Technologies (NYSE: UTX).

В соответствии с соглашением, подписанным в Москве с ОАО "Вертолеты России", ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) и Центральным институтом авиационного моторостроения (ЦИАМ), P&WC будет отвечать за создание турбовальной версии двигателя PW127 и ее сертификацию по стандартам Министерства транспорта Канады и российским стандартам.

"Вертолеты России" совместно с УМПО инвестируют в разработку и локализацию двигателя PW127TS, лицензионную сборку которого для вертолета Ми-38 будет осуществлять УМПО. Изготовителем Ми-38 будет Казанский вертолетный завод.

"Этот выдающийся проект в России очень интересен для нас, так как будет развиваться на основе бога-

того опыта двух авиационных компаний мирового класса", — сказал Джозеф Торкетти, вице-президент по развитию международного бизнеса P&WC.

"Мы очень рады вступить в этот инновационный проект с Pratt & Whitney Canada, который соединит в себе безупречную репутацию и надежность ее двигателей и растущие возможности российского аэрокосмического сектора", — добавил Андрей Шибитов, генеральный директор "Вертолетов России".

Двигатели PW127TS будут поставляться "Вертолетам России" в виде комплектов для сборки. Уникальные модули, конвертирующие и адаптирующие PW127TS в турбовальный двигатель, будут изготавливаться в России под техническим надзором "Пратт энд Уитни Рус" — филиала компании Pratt & Whitney Canada в Санкт-Петербурге, который также будет обеспечивать техническую поддержку двигателей и поддержку заказчика.

Вертолет Ми-38 разрабатывается Московским вертолетным заводом им. Миля и принадлежит к винтокрылым машинам повышенной грузоподъемности. Вертолет Ми-38 вмещает до 30 пассажиров, грузоподъемность составляет 5 тонн при перевозке в грузовой кабине, на внешней подвеске могут перевозиться

крупногабаритные грузы массой до 7 тонн. Ми-38 является вертолетом общего назначения и также предназначен для нефтяной разведки, перевозки тяжелых грузов и VIP-перевозок. Соответствие российским нормам АП-29, европейским JAR-29 и американским FAR-29 обеспечивает высокую безопасность эксплуатации. Заложенные большие ресурсы, обеспечение эксплуатации по состоянию, высокий комфорт для экипажа и пассажиров делают вертолет исключительно перспективным на мировом рынке.

Сертификация двигателя PW127TS в России запланирована на 2011 г., а ввод в эксплуатацию вертолета Ми-38 намечен на 2012 г.

Pratt & Whitney Canada (г. Лонгей, провинция Квебек, Канада) является мировым лидером в проектиро-

вании, производстве и обслуживании двигателей для авиации общего назначения, корпоративных и региональных самолетов и вертолетов. Компания также предлагает вспомогательные силовые установки и промышленные газовые турбины.

United Technologies (г. Хартфорд, штат Коннектикут) — это диверсифицированная компания, предлагающая высокотехнологичную продукцию и услуги для аэрокосмической и строительной промышленности во всем мире.

*источник: компания Pratt & Whitney Canada
16.05.08*

"ИШИМ" ПЕРЕСОХ

Казахстан отказался от амбициозного космического проекта.

Россия и Казахстан сокращают космическое сотрудничество. Казахстан полностью отказался от проекта "Ишим", который предполагал использование российских истребителей МиГ-31Д, доставшихся Казахстану в наследство после распада СССР, для доставки на орбиту легких космических аппаратов. Проект признан нецелесообразным как по техническим, так и по экономическим причинам. В Казахстане уже завели уголовное дело по факту неэффективного расходования бюджетных средств по проекту "Ишим". Счетный комитет Казахстана оценил потери бюджета в 2,8 млрд тенге (560 млн рублей).

НЕРЫНОЧНЫЙ ПРОДУКТ

Проект российско-казахстанского космического запуска был с самого начала сомнителен. "У меня сразу были сомнения в отношении реализуемости данного проекта", — признается первый казахстанский космонавт Токтар Аубакиров. По его словам, для реализации проекта нужен другой самолет либо должны появиться какие-то новые космические ракеты воздушного базирования. Есть и другие причины. "Мы должны, к сожалению, закрыть этот проект из-за слабой маркетинговой проработки и невозможности выхода на рынок", — заявил глава Казкосмоса Талгат Мусабаев.

Система воздушных пусков — действительно экзотика. Она существует только в США. Там уже запускают ракеты АСАТ "воздух — космос", которые предназначены для поражения орбитальных систем с высоколетящих истребителей. Тем не менее гражданского рынка для этой продукции пока не существует.

"Теоретически тенденция к тому, чтобы масса аппаратов снижалась, есть. Уже есть аппараты наблюдения весом меньше 100 кг, а научные спутники доходят до массы меньше 1 кг, — поясняет эксперт "РОЭЛ Консалтинг" Андрей Ионов. — Однако заказчиками таких аппаратов являются научные или исследовательские институты, которые не могут заказать полноценный пуск, они отправляют свои спутники в качестве попутной нагрузки — совместно с каким-нибудь другим

аппаратом". Возможно, это не дешевле запуска с истребителя, однако гораздо надежнее. По словам Ионов, стоимость при запуске космических аппаратов часто играет роль лишь финансового ограничения, однако главный фактор — это надежность запуска. "Если спутник делается несколько лет, то уверенность в том, что аппарат окажется на орбите, — это основной аргумент", — подчеркивает эксперт.

"БАЙТЕРЕК" ВМЕСТО "ИШИМА"

Несмотря на то что проект "Ишим" разрабатывался Казахстаном совместно с Россией (основной разработчик — Московский институт теплотехники), в Роскосмосе к инициативе казахстанской стороны отнеслись с пониманием. "Для Казахстана и России лучше биться в одном русле — над проектом "Байтерек", — заявили корреспонденту "Газеты" в Роскосмосе.

Программа "Байтерек" — база российско-казахстанского космического сотрудничества. В январе 2004 года Президент РФ Владимир Путин и Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев подписали соглашение об эффективном использовании комплекса "Байконур". Срок аренды Россией космодрома "Байконур" продлили до 2050 года. В ответ Россия обязалась создать новый, экологически более безопасный космический ракетный комплекс. Им и должен стать "Байтерек", он будет действовать на базе ракеты-носителя тяжелого класса "Ангара", которая создается в России.

Однако разработка проекта "Байтерек" затягивается. Глава Роскосмоса Анатолий Перминов в марте заявил, что пока завершается лишь эскизная и техническая проработка, только к концу этого года стороны определят стоимость и сроки строительства. Возможно, нетерпимость российской стороны и стала одной из причин отказа от проекта "Ишим". Ведь в условиях, когда экономика Казахстана переживает не лучшие времена, связанные с кризисом ликвидности, ипотечным кризисом и разгоном инфляции, еще одного космического долгостроя Казахстан не выдержит.

Евгений БЕЛЯКОВ

*источник: газета «Газета»
05.05.08*

БРОНЕТАНКОВОЕ ВТО

Саудиты обратили внимание на российское оружие и трубопроводы.

В ближайшее время, как сообщил корреспонденту "Газеты" осведомленный источник в российском ОПК, может быть подписан контракт на \$ 4 млрд о поставках крупных партий оружия в Саудовскую Аравию.

В "Рособоронэкспорте" пока отказываются от комментариев. Однако еще в ноябре 2007 года во время встречи в Кремле Владимира Путина с наследным принцем Саудовской Аравии Султаном ибн Абдель Азизом Аль Саудом была достигнута предварительная договоренность о закупках боевой техники в России. Сообщалось даже, что контракт на поставку военной техники будет подписан уже до конца 2007 года. Однако работа над ним затянулась: слишком много российского оружия и боевой техники потребовалось Эр-Рияду. Саудиты заинтересованы в поставках 150 танков Т-90С на сумму около \$ 500 млн, крупной партии боевых машин пехоты БМП-3, ранее экспортировавшихся Россией в ОАЭ и Кувейт, более 100 вертолетов Ми-35 и Ми-17, а также около 20 зенитных ракетных комплексов средней дальности "Бук-М2Э". По данным экспертов, только заказ на поставку вертолетов оценивается примерно в \$ 2 млрд. Примечательно, что Россия перебила этот контракт у Франции, которая рассчитывала поставить хранителям исламских святынь Мекки и Медины 148 вертолетов на общую сумму \$ 2,2 млрд. Как говорят источники, саудиты отказались от контракта после того, как французы начали требовать включения в нагрузку нескольких фрегатов и корветов, а также танков Leclerc и самолетов Rafale.

Эксперты уверены, что помимо объявленного перечня Эр-Рияд может быть заинтересован и в закупках комплексной системы ПВО, причем для нужд не только Саудовской Аравии, но и всех стран Персидского залива. В регионе уже есть проект интеграции всех систем обмена военной информацией в рамках Совета сотрудничества арабских государств

Персидского залива. Россия может предложить комплексное решение в области систем ПВО: маленький и мобильный "Панцирь", средние "Торы" и "Буки", а также большие С-300.

Интерес стран Персидского региона к новым поставщикам вооружений и военной техники объясним. С одной стороны, арабы опасаются Ирана. С другой — арабские правительства, даже самые лояльные Вашингтону, не прочь диверсифицировать закупки оружия, чтобы не зависеть исключительно от военно-политических решений, принимаемых в западных столицах. В этом случае наличие, например, незападной системы ПВО будет хорошим бонусом. Тем не менее даже если контракт с Саудовской Аравией будет подписан, это не означает, что Россия вытеснит с этого рынка США. Скорее всего, речь идет о том, что Россия в состоянии получить небольшой сегмент саудовского рынка военной техники, 90 % которого до сих пор контролируют США и Великобритания. Кроме того, все больше вопросов у экспертов вызывает готовность российской промышленности выполнять серьезные экспортные обязательства. В феврале Алжир отправил назад 15 российских МиГ-29, указывая на наличие бывших в употреблении или низкого качества отдельных узлов и деталей в составе самолетов. Саудовская Аравия — не менее придирчивый клиент.

Кстати, оружейный контракт с саудитами может ускорить вхождение России во Всемирную торговую организацию (ВТО). Сейчас с Эр-Риядом ведутся соответствующие двусторонние переговоры. Пока саудиты требуют невозможного — свободного доступа к российским месторождениям и трубам. Однако недавно директор департамента торговых переговоров МЭРТа Максим Медведков заявил, что в июне договоренность с Эр-Риядом, возможно, будет достигнута.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»
13.05.08

ЛЕТАТЬ БУДЕМ НА РОБОТАХ-ТРАНСФОРМЕРАХ

России не хватает как минимум двух тысяч вертолетов, без которых, увы, попросту не добраться до многих отдаленных регионов. Поэтому в их создание и производство в ближайшие годы будет вложено 150 млрд рублей.

Об этом было объявлено на престижной международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2008, впервые прошедшей в России.

"На один миллион человек у нас приходится 14 гражданских вертолетов! — сетовал вице-премьер

Сергей Иванов. — В той же Канаде на то же количество населения их 56!"

Специалисты считают, что по уровню наукоемкости и интеллектуальным затратам вертолетостроение занимает четвертое место в ряду высокотехнологичных отраслей — после космонавтики, авиадвигателестроения и электроники. Объем экспортных продаж вертолетов давно превысил соответствующий показатель по самолетам. Но при этом внутри страны их катастрофически не хватает.

Программа развития вертолетостроения до 2015 года ставит весьма амбициозные задачи: число предприятий вертолетной отрасли должно вырасти в 3

раза, годовой выпуск машин должен увеличиться до 500 штук, а, в принципе, Россия должна занять не менее 15 % мирового рынка в этой сфере, доведя свою прибыль до 400 млрд рублей. И, как заявил заместитель министра промышленности и энергетики России Денис Мантуров, на эту программу будет выделено 150 млрд рублей — половину из них даст бюджет, еще половину государство намерено привлечь в виде частных инвестиций.

На HeliRussia-2008 отечественные предприятия как раз демонстрировали свои технологические возможности для достижения этих целей. Причем делали это в рамках недавно созданного холдинга "Вертолеты России", который должен сконцентрировать ресурсы вертолетных КБ и предприятий. Глава холдинга Андрей Шибитов говорит, что в комплексную целевую программу формирования научно-технического задела компании уже вложено 15 млрд рублей. И через 3–5 лет начнутся практические испытания новой техники. Перспективных моделей как минимум две. Это проект соосного вертолета Ка-92 фирмы "Камов" и Ми-Х1 КБ им. Милы. Обе машины пока существуют в макетах. Главная задача, которая стоит перед разработчиками, — скорость. Современный вертолет летает не быстрее 300 км в час. Вертолет будущего должен иметь почти самолетную скорость — не менее 500 км в час. Достичь таких показателей конструкторы надеются за счет новой системы управления (толкающий винт с изменяемым вектором тяги) и собственно

самых винтов модернизированной конструкции.

Но это в будущем. Пока же речь идет о начале массового производства уже разработанных машин: легкого спортивного Ми-34, легких многоцелевых Ка-226 и "Ансат", среднего транспортного и многоцелевого Ми-8/17, тяжелого транспортного вертолета Ми-26, транспортно-боевого вертолета Ми-24/35, ударных боевых вертолетов Ми-28Н и Ка-52, палубных и многоцелевых вертолетов семейства Ка-27, -28, -29, -31, -32.

Среди всех этих машин самым забавным и новаторским выглядит Ка-226. Это не просто вертолет, а будто робот-трансформер из комикса. За пилотской кабиной, в отличие от обычных вертолетов, у него не грузопассажирский салон, а заменяемый модуль. Всего их может быть несколько видов: от VIP-салона, отделанного дорогой кожей, до обычного пассажирского или специального медицинского — для перевозки двух пострадавших на носилках вместе с двумя врачами. А если модуль не стыковать, то машина может легко перевозить небольшие контейнеры. По словам заместителя главного конструктора фирмы "Камов" Вениамина Касьяникова, замена одной кабины на другую силами двух-трех человек занимает не более двух часов.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: газета «Финансовые известия»
19.05.08*

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ И УГО ЧАВЕС СТАНУТ ТОВАРИЩАМИ ПО ОРУЖИЮ

Венесуэла закупит военной техники на \$ 2 млрд.

Нового президента РФ Дмитрия Медведева ожидает в мае военно-технический дебют. Венесуэла намерена в ближайший месяц закупить военную авиационную и морскую технику у России на общую сумму около \$ 2 млрд. Ожидается, что президент Венесуэлы Уго Чавес посетит Москву с официальным визитом в конце мая, чтобы заключить соответствующее соглашение с президентом Медведевым.

Для подписания новых российско-венесуэльских военно-технических соглашений президент Венесуэлы Уго Чавес планирует прибыть в Москву до конца мая. "Президент Чавес после президентских выборов в России уже разговаривал и с Владимиром Путиным, и с Дмитрием Медведевым. Это свидетельство его намерения вновь увидеть русский народ, — заявил в конце апреля чрезвычайный и полномочный посол Венесуэлы в РФ Алексис Рафаэль Наварро Рохас. — Очень вероятно, что Чавес вернется в Россию для того, чтобы увидеться с Путиным, своим другом, и с избранным президентом Медведевым". По словам посла, еще в марте Дмитрий Медведев и Уго Чавес договорились об обмене визитами.

Видимо, соглашения с Венесуэлой станут первыми крупными оружейными контрактами, подписанными под патронажем нового президента РФ Дмитрия Медведева. Прежний президент Владимир

Путин в международных контактах уделял военно-техническому сотрудничеству особое внимание наравне с топливно-энергетической сферой. За время его нахождения у власти экспорт российского оружия вырос с \$ 3,68 млрд в 2000 году до примерно \$ 7,5 млрд в прошлом году.

За три последних года одним из крупнейших покупателей российских вооружений и военной техники стала Венесуэла. Каракас уже получил оружия на общую сумму более \$ 4 млрд. "Россия выполняет, и очень тщательно, все взятые на себя обязательства в области военно-технического сотрудничества", — заявил венесуэльский посол. В конце прошлой недели по окончании межвидовых учений вооруженных сил Венесуэлы, прошедших на военной базе Фуэрте Тиуна, главком венесуэльских военно-воздушных сил бригадный генерал Луис Хосе Берротеран Акоста объявил, что планы переоснащения военной авиации Венесуэлы успешно выполняются. "ВВС в текущем году получают последнюю партию из четырех истребителей Су-30МК2В. Таким образом, все 24 заказанных у России самолета поступят на вооружение ВВС страны", — заявил генерал.

Тем временем Венесуэла готова закупить новые партии оружия. По сообщению польского журнала *Altair*, венесуэльские ВВС завершили испытания двух российских военно-транспортных самолетов Ил-76МД-90 и остались ими довольны. Оба самолета останутся в Венесуэле в составе 12-й воздушно-транс-

портной группы. В ближайшее время будет заключен контракт на закупку этих двух машин и еще восьми Ил-76МД-90 и двух самолетов-заправщиков Ил-78МК. Эти самолеты должны заменить шесть старых американских военно-транспортных Lockheed C-130H Hercules и два заправщика Boeing 707-320С. Сумма контракта оценивается в \$ 600 млн. Поставки должны быть завершены в следующем году.

Это будет первый крупный контракт на продажу Ил-76/78 после фиаско с планами поставки в Китай 38 таких машин (34 Ил-76МД и четырех Ил-78МК). Российско-китайский контракт на общую сумму \$ 1,045 млрд был подписан между Минобороны Китая и "Рособоронэкспортом" в сентябре 2005 года, поставка планировалась на 2008–2012 годы. Однако в марте 2006 года серийный производитель самолетов этого типа — Ташкентское авиапроизводственное объединение — отказался подписать договор комиссии с "Рособоронэкспортом" по согласованной с Китаем цене. Источники в правительстве РФ объяснили это тем, что у ташкентского завода с конца 1990-х годов не было крупных заказов и без значительных субсидий он был не в состоянии выполнить столь крупное соглашение. По оценке завода, реальная стоимость сборки 38 китайских машин была более чем на \$ 400 млн дороже цены контракта, оговоренной с Пекином. В итоге российская сторона не смогла подтвердить Пекину вступление контракта в силу. Теперь, по мнению компании "МАК "Ильюшин", "ташкентский завод в состоянии собрать десять машин для Венесуэлы в оговоренные сроки". Между тем Каракас выразил намерение приобрести новые российские ударные вертолеты Ми-28НЭ

"Ночной охотник". По планам ВВС Венесуэлы, эти машины должны дополнить уже закупленные десять ударных вертолетов Ми-35М. Ожидается, что Каракас приобретет не менее десяти "Ночных охотников" на общую сумму более \$ 200 млн с началом поставки во второй половине 2009 года. Венесуэльские ВВС предполагают включить Ми-28НЭ в 15-ю воздушную группу специальных операций в качестве замены морально устаревших американских легких штурмовиков Rockwell OV-10 Bronco, закупленных еще в начале 1970-х годов. Это будет первая экспортная поставка Ми-28НЭ. В начале этого года гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов сообщил, что "переговоры о поставках экспортного варианта Ми-28НЭ ведутся более чем с тремя государствами". Ранее сообщалось, что "Ночные охотники" могут быть экспортированы в две страны Латинской Америки, а также в Саудовскую Аравию. Вертолет Ми-28НЭ лишь в сентябре прошлого года был принят на вооружение российскими ВВС. В этом году первые четыре машины должны поступить в ВВС РФ. Кроме того, Москва и Каракас согласовали условия контракта на закупку четырех подлодок проекта 636, оцениваемых как минимум в \$ 1,2 млрд. Тем самым весь новый пакет российско-венесуэльских военно-технических контрактов может достичь \$ 2 млрд.

Константин ЛАНТРАТОВ

*источник: газета «Коммерсантъ»
12.05.08*

САМОЛЕТЫ КАПО ПОЛУЧАТ САРАТОВСКОЕ ОПЕРЕНИЕ

Казанское авиапредприятие подбирает партнеров по проектам.

Генеральный директор ОАО "КАПО им. Горбунова" Васил Каюмов заявил, что дальнейшие планы предприятия по увеличению выпуска самолетов предполагают более тесную кооперацию с другими отечественными авиазаводами. Такое сотрудничество согласуется со стратегией развития казанской авиастроительной компании, находящейся в процессе акционирования и вхождения в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК).

Генеральный директор ОАО "КАПО им. Горбунова" Васил Каюмов сообщил, что в последнее время более интенсивно стали проводиться переговоры о развитии кооперации с авиазаводами России. Он подчеркнул, что сегодня кооперация является директивным направлением для предприятий, входящих в ОАК. (Напомним, что сейчас ОАО "КАПО им. Горбунова" находится в процессе акционирования и вхождения в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Корпорация нацелена на консолидацию всех активов российских авиастроительных компаний.)

Так, около месяца назад по инициативе Ростпрома состоялась встреча с руководством Саратовского авиационного завода (САЗ) и министром промышленности и энергетики Саратовской области. На встрече обсуждалась возможная кооперация КАПО с САЗом и улья-

новским "Авиастаром" в производстве самолетов Ту-214. По итогам состоявшейся встречи руководители КАПО и САЗа подписали протокол о намерениях. "Сейчас саратовский завод занимается в основном ремонтом и поддержанием парка самолетов Як-42, и при этом обладает еще определенным потенциалом и мобильным производством", — пояснил вчера руководитель КАПО.

Васил Каюмов добавил, что КАПО рассматривает перспективу сотрудничества с САЗ в производстве ближнемагистрального Ту-334. В Саратове, возможно, будут выпускать для Ту-334 фюзеляж, хвостовое оперение, стабилизатор и киль. "Сегодня этот вопрос находится в проработке", — подчеркнул генеральный директор казанского предприятия.

В программу кооперации КАПО может войти Воронежское авиастроительное объединение (ВАСО). Однако детали возможного взаимодействия с этим предприятием на КАПО пока не раскрывают.

Васил Каюмов также отметил, что первоначально в кооперацию по изготовлению Ту-334 предполагалось вовлечь зарубежного партнера — украинское предприятие "Авиант". "В этом году Киев от этого предложения отказался и рассматривает возможность нашего сотрудничества только в части продажи имеющейся у "Авианта" оснастки", — уточнил руководитель КАПО. Напомним, что год назад в Киеве был подписан прото-

кол о намерениях по организации совместного серийного производства самолета Ту-334-100 между ОАО "Туполев" и ФГУП "КАПО им. Горбунова" с российской стороны и госпредприятием "Киевский авиационный завод "Авиант" — с украинской.

Конкретные объемы участия завода "Авиант" должны были быть согласованы до конца мая 2007 года. Предполагалось, что "Авиант" возьмет на себя производство центроплана крыла с монтажами систем, кессонов крыла с монтажами систем, носков крыла, предкрылков и концевых поверхностей крыла. Кроме того, украинское предприятие могло производить для Ту-334 отсек фюзеляжа Ф-4, киль и другие агрегаты.

Помимо этого было договорено, что "Авиант" подготовит предложение по передаче партнерам по кооперации на договорной основе имеющейся оснастки и ее чертежей, копий технологических процессов на изготовление узлов и агрегатов, а также окажет помощь другим участникам кооперационного производства в освоении серийного производства самолетов. Отметим, что прежде "Авиант" имел опыт производства Ту-334 и успел выпустить несколько самолетов.

*источник: газета «Время и деньги»
08.05.08*

МИ-34 — НА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ HELIRUSSIA-2008

2008 г. является юбилейным в истории отечественного вертолетостроения.

В этом году исполняется 50 лет вертолетному спорту, впервые созданному в нашей стране. На протяжении всей истории сборная команда Отечества выступала на чемпионатах на вертолетах марки "Ми". Специально для сборной в 1986 г. Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля создал легкий спортивный вертолет Ми-34. По пилотажным качествам винтокрылый летательный аппарат не имеет равных в мировом вертолетостроении. На вертолете можно выполнять все фигуры высшего пилотажа, в том числе "бочку" и "мертвую петлю". Уровень допустимых перегрузок и эффективность управления превосходят аналогичные показатели большинства других вертолетов. Многие летчики оценивают управляемость вертолета как превосходную. Для его пилотирования не требуется специальной подготовки.

Сконструированный как спортивный, Ми-34 обладает также всеми необходимыми параметрами для многоцелевого применения, перевозки людей и грузов, обучения и переподготовки пилотов, выполнения поисково-спасательных операций, воздушного наблюдения и патрулирования, обеспечения связи, обслуживания VIP-пассажира, корпоративного и т. д. В 1995 г. вертолет Ми-34С сертифицирован по отечественным нормам летной годности. Серийно выпускается на ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина.

Вертолет Ми-34С в оригинальной современной окраске демонстрируется на статической стоянке выставки HeliRussia-2008.

В настоящее время ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" проводит комплексную программу модернизации вертолета Ми-34 с целью улучшения его летных характеристик и потребительских свойств. На его базе создается семейство перспективных легких машин. В первую очередь за счет демонтажа части второстепенного оборудования и замены его на более легкое и современное будет значительно снижена масса конструкции и, таким образом, повышены летно-технические характеристики. Демонтаж оборудования, кроме того, позволит снизить стоимость вертолета до уровня, конкурентоспособного с лучшими образцами

винтокрылых машин аналогичного назначения. Одновременно проведенные работы позволят повысить назначенный ресурс основных агрегатов не менее чем до 600 часов, с перспективой его дальнейшего доведения до 2500 часов.

Следующим этапом модернизации вертолета Ми-34С станет замена двигателя М-14 на более совершенный М-9ФВ взлетной мощностью 375 л. с. Повышение мощности силовой установки значительно улучшит технико-экономические характеристики базовой модели. Модернизированный вертолет Ми-34СМ поступит в серийное производство в 2010 г. По совокупности своих качеств он не будет уступать другим вертолетам аналогичного класса разработки компаний Robinson, Schweizer, Enstrom и т. п.

Параллельно с переходом на более мощный поршневого двигателя программа модернизации Ми-34 предусматривает создание на его базе модификации Ми-34АС с газотурбинной силовой установкой. Наиболее перспективным считается использование французского двигателя Turbomeca Arrius 2 мощностью 450—500 л. с. В качестве альтернативы рассматривается возможность использования российского двигателя ВК-450Х или украинского АИ-450. Базовая газотурбинная модификация по характеристикам будет соответствовать вертолетам аналогичного класса разработки компаний Eurocopter, Bell, MD и т. п.

Базовые модели Ми-34СМ и Ми-34АС послужат основой для создания легких вертолетов различного назначения, в том числе и беспилотных летательных аппаратов.

На выставке HeliRussia-2008 впервые демонстрируется полноразмерный макет вертолета Ми-34АС повышенной комфортности, предназначенного для обслуживания VIP-пассажира и обеспечения корпоративных перевозок. Демонстрируемый VIP-вариант может служить и в качестве представительского вертолета личного пользования. Макет выставлен на стенде промышленного вертолетостроительного объединения "Вертолеты России".

*источник: компания «ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля"»
07.05.08*

КУДА ВЕДЕТ МНОГОСТРАДАЛЬНЫЙ ТУРЕЦКИЙ ТЕНДЕР?

Более десяти лет продолжался известный даже в России турецкий тендер на боевой вертолет, в котором участвовал камовский Ка-50-2 "Эрдоган".

В конце прошлого года Турция наконец-то определилась, сделав свой выбор в пользу итальянской A129 Mangusta. Однако страсти вокруг тендера никак не улягутся. Очередным возмутителем спокойствия стала администрация США, отклонившая итальянское предложение по передаче технологий производства в Турции американских двигателей T800, которые должны устанавливаться на турецкий ударный вертолет совместного с итальянской AgustaWestland производства. В отличие от первоначального заявления, сделанного турецкой стороной, что Италия гарантирует передачу лицензии на производство T800 в Турции на заводе компании Tusas Engine Industries Inc., местные источники, близкие к проекту, заявили, что США согласились только на передачу технического сопровождения эксплуатации двигателей, а не на производство.

Двигатели, которые должны устанавливаться на турецкие вертолеты, имеют большое значение, так как они должны существенно повысить эффективность вертолетов для удовлетворения требований командования СВ Турции.

США отказались подписывать с Италией соглашение на лицензионное производство двигателей LH Tech T800, согласившись подписать соглашение на техническое сопровождение, предусматривающее техническое обслуживание двигателей, установленных на турецкие ударные вертолеты.

Напомню, что в сентябре 2007 года Турция подписала с итальянским производителем соглашение на совместное производство на заводе компании Tusas Aerospace Industries в Анкаре 51 разведывательно-ударного вертолета A129. Проект общей стоимостью \$ 2,7 млрд получил обозначение T-129. Местное производство включает в себя программное обеспечение и

интеграцию авионики. И вот теперь, из-за задержек с получением лицензии США, а также самого итальянского правительства на передачу турецкой стороне необходимых технологий, производство вертолетов в Турции не начинается. Турция надеется, что препятствия будут преодолены и проект начнет работу в апреле, после исполнительного комитета, который должен был состояться 9 апреля и принять решения по ряду важных военных проектов.

Недовольные выбором модели AW, турецкие военные для ведения боевых действий против боевиков Курдской рабочей партии изыскивают возможности для передачи из США около десятка бывших в эксплуатации боевых вертолетов Cobra. Дальновидные американцы вместо Cobra предлагают боевые вертолеты Black Hawk и даже ударные Apache. Одновременно командование СВ Турции отказывается от предложения Италии на передачу собственных итальянских ударных вертолетов, несмотря на тот факт, что они были выбраны для совместного производства. В самой Турции поднимается волна спекуляций, что планы совместного турецко-итальянского ударного вертолета могут быть сорваны из-за сложностей с удовлетворением требований турецкой стороны.

В это же время (5 декабря 2007 года) Турция аннулировала проект закупки многоцелевых вертолетов и вроде бы приняла решение о переговорах с производителями вертолетов Sikorsky и AgustaWestland по соглашению на 80 вертолетов стоимостью около \$ 1,5 млрд. Однако, как стало известно СМИ, вместо тендера Турция может закупить американские вертолеты на безальтернативной основе. Если сюда добавить, что Турция сворачивает связи с Францией из-за признания геноцида армянского народа во время Первой мировой войны, становится совершенно ясно, на каких вертолетах будут летать турецкие военные, и не только военные.

Наталья АВТУШКО

*источник: AVIAPORT.RU
04.05.08*

ВЕРТОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ДОСТУПНЫМ!

Не могу согласиться с появившимся тезисом, что "Вертолет не может быть дешевым"! В нашей стране вертолетные услуги не только не имеют права быть дорогими, а, напротив, должны быть доступны для большинства населения.

Здесь необходимо сделать небольшое уточнение, почему вертолетные услуги. "Стоимость вертолета" — это слишком узко, ибо он не может существовать вне системы летной и технической эксплуатации. Поэтому, во-первых, в "стоимость вертолета" кроме стоимости

самого воздушного судна входит стоимость специального оборудования и снаряжения, подготовка летного и технического экипажа, начальный комплект запасных частей и пакет логистического (технического) сопровождения эксплуатации (как договоритесь) и т. д. Во-вторых, "стоимость вертолета" — это лишь видимая часть айсберга. Основные затраты — расходы на эксплуатацию, которые в несколько раз превышают первоначальную стоимость. Наконец, сегодня можно купить только "часть" вертолета.

Однако продолжим. Не может население страны, обладающей мировыми запасами газа, жить без газа. Так и с вертолетами. В стране, предрасположенной к

использованию вертолетов, не может подавляющая часть населения быть лишена вертолетных услуг. Каждая российская семья должна быть уверена, что в случае несчастного случая или заболевания, требующего срочной медицинской помощи, винтокрылая скорая (и не только скорая, пожарная, милиция...) обязательно придет на помощь, вне зависимости от достатка родителей. Богатые купят свои вертолеты, сколько бы они не стоили. А остальные 90 % населения? Нужно позаботиться о тех, кто не может себе позволить персональный винтокрыл, только за то, что разрешили летать над своей головой. Нужны специальные механизмы обеспечения доступности дорогих вертолетных технологий для всего населения. "Вертолет должен стоить" столько, сколько он должен стоить! Что касается высокой "стоимости полетов на вертолетах из-за стоимости горючего" и необходимости "задавать вопрос цены перевозок эксплуатантам, а не производителям". Следует напомнить, что в эксплуатационных расходах затраты на топливо занимают лишь 5 % в отличие от самолетов, где эта доля составляет 23 %. Основная часть расходов на эксплуатацию вертолетов приходится на амортизацию — 36 %, страхование — 29 %, техническое обслуживание и ремонт — 24 %. А это прямая "заслу-

га" разработчика и производителя (не соответствующий времени уровень живучести/выживаемости, невысокая надежность, небольшие ресурсы, расточительная и неповоротливая система продления, низкая эксплуатационная технологичность, избыточная рабочая нагрузка на экипаж, отсутствие элементарного комфорта и т. д.). Более того, стратегические цели светлого будущего невозможно достичь без решения тактических задач: повышения безопасности полетов, снижения высоких эксплуатационных расходов, искоренения 30 % контрафакта... Без использования "третьего" измерения не может двинуться вперед ни экономика, ни транспорт, без вертолетов бессильна современная армия. Вертолеты нужны всем нам, поэтому главная задача — не будущие проценты мирового рынка, а доступность вертолетных услуг для населения, экономики и транспорта и, конечно, для национальной безопасности. Вертолеты строят для людей, а не ради процентов рынка! Россиянам нужны вертолетные услуги, и услуги качественные и безопасные. Вертолет должен быть доступным!

Наталья АВТУШКО

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.08*

ПОЛЕТ "ЛАЙНЕРА МЕЧТЫ" ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ БОЛЕЕ ЧЕМ НА ДВА ГОДА

Американский авиастроитель Boeing объявил об очередном сдвиге сроков поставок дальнемагистрального лайнера B787 Dreamliner.

Поставки самолета задерживаются еще на 9 месяцев. Это уже четвертое изменение в графике. Ранее руководство концерна говорило о возможной задержке на 1,5 года (18 месяцев), теперь речь идет о просрочке заказов более чем на два года (до 27 месяцев). Boeing уже вряд ли удастся избежать штрафных санкций. Первой подать судебный иск готовится австралийская авиакомпания Qantas.

Boeing начал сборку "лайнера мечты" ровно год назад — в мае 2007 года, в июне состоялась торжественная выкатка самолета. Испытательный полет, намеченный на конец лета, перенесли на четыре месяца. С тех пор прошло уже восемь месяцев, но Boeing 787 Dreamliner так и не взлетел. Руководству концерна приходится уже четвертый раз сообщать об изменении сроков поставок. Первый Dreamliner поступит заказчику только летом 2010 года (по первоначальному графику — в мае 2008 года), то есть коммерческий полет самолета задерживается более чем на два года, передает агентство France Press. Строительство самолета во многом зависит от огромного числа поставщиков, что и привело к возникновению технических и логистических проблем и серьезному отставанию от первоначального графика.

ПРИДЕТСЯ ЖДАТЬ

Если первый клиент — японская авиакомпания All Nippon Airlines, которая должна была получить свои

самолеты в мае 2008 года, — оказался покладистым, то другие будут менее терпеливы к просрочкам. На All Nippon Airlines, которая заказала 50 самолетов Dreamliner, задержка просто не окажет существенного влияния. Как говорил ранее представитель японской компании, авиалинии будут просто продолжать использовать Boeing 767 до того, как поступят новые самолеты.

Но другим авиакомпаниям, которым нужны новые самолеты в срок для обновления авиапарка, задержки поставок могут серьезно навредить. Больше всех пострадают те, кто ждет самолеты с 2012 года. В первую очередь речь идет о таких крупных заказчиках, как испанская Air Europe, ближневосточная Gulf Air, Vietnam Airlines и British Airways.

Dreamliner можно было бы заменить только на аналогичную модель конкурента Airbus — A350. Но эта модель выйдет на рынок не ранее 2013 года. В итоге у клиентов Boeing фактически нет альтернативы и они вынуждены ждать "лайнера мечты". Нехватка воздушных судов сдерживает развитие авиакомпаний. Поэтому вряд ли пострадавшие перевозчики откажутся от своего права на компенсацию упущенной выгоды. Глава австралийской авиакомпании Qantas уже готовит судебный иск против Boeing, сообщает немецкая газета Handelsblatt. Скорее всего, это только начало. Отклонившись от графика более чем на два года, Boeing уже не удастся отделаться от штрафных санкций.

Согласно мировой практике, за просрочку поставок самолетов авиастроители выплачивают штрафы, которые прописываются в контракте. Так, главному конкуренту Boeing — европейской Airbus — пришлось заплатить штраф в размере 7 млрд евро из-за задержки поставок A380 на полтора года.

РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЖДУТ "ЛАЙНЕР МЕЧТЫ" В СРОК

В числе заказчиков Boeing два российских авиаперевозчика — "Аэрофлот" и S7 Airlines ("Сибирь"). Год назад S7 подписала контракт с Boeing на поставку 15 "лайнеров мечты", а затем оформила опцион еще на 10 самолетов. "Аэрофлоту" американский авиастроитель должен поставить 22 Dreamliner'a. Пока в российских авиакомпаниях не обеспокоены происходящим: у обеих начало поставок намечено только на 2014 год. Как сказали RB.ru в "Аэрофлоте" и в S7 Airlines, пере-

возчики надеются, что срывы графика Boeing не коснутся их заказов.

Правда, сказать с уверенностью, что это последняя корректировка графика Boeing, невозможно. За первым срывом графика последовала цепная реакция отсрочек. Всего месяц назад (в начале апреля) Boeing обещал выпустить первые самолеты в начале 2009 года, теперь — только в 2010 году.

источник: сайт *rb.ru*
04.05.08

"ОБОРОНПРОМ" БЛОКИРОВАЛ УФИМСКИЕ МОТОРЫ

ОПК "Оборонпром" приобрела 20 % акций крупнейшего российского производителя авиационных двигателей — ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО), консолидировав почти 30 % акций предприятия. Эксперты полагают, что "Оборонпром" в итоге получит контроль над УМПО, хотя этому могут противостоять другие акционеры, крупнейшими из которых являются менеджмент предприятия и НПО "Сатурн".

О том, что ОПК "Оборонпром" на днях завершила сделку по приобретению 20 % акций УМПО, "Ъ" рассказал источник в Минпромэнерго. По его словам, стоимость сделки составила \$ 160 млн, которые "Оборонпром" привлек у ВТБ. Капитализация УМПО на РТС вчера составляла \$ 417,79 млн, то есть сумма сделки вдвое превысила рыночную стоимость продаваемого пакета. В "Оборонпроме" "Ъ" подтвердили факт сделки, уточнив, что пакет выкуплен у московского ОАО "Объединенные финансы". В "Объединенных финансах" отказались комментировать сделку.

"Оборонпром" (51 % принадлежит Росимуществу, 31 % — "Рособоронэкспорту", 15 % — Татарии, 3 % — "Роствертолу") должен консолидировать контрольный пакет УМПО в соответствии с поручением президента от 11 августа 2007 года. Государство планирует включить предприятие наряду с НПО "Сатурн" (37 % принадлежит Росимуществу) в новый двигателестроительный госхолдинг. В августе 2007 года Roipco уже приобрела 9,98 % акций УМПО у "Объединенных финансов" в интересах "Оборонпрома". В "Оборонпроме" утверждают, что доля в 29,98 % акций позволит провести на годовом собрании акционеров не менее четырех своих представителей в совет директоров предприятия, состоящий из 15 человек. В УМПО "Ъ" уточнили, что годовое собрание пройдет в конце июня, но дата пока не назначена.

УМПО — серийный производитель авиадвигателей для самолетов "Су", портфель экспортных заказов оценивается в \$ 1,3 млрд. По отчетности за четвертый квартал 2007 года, 8,2 % акций УМПО принадлежали УК "Уфимские моторы", НПО "Сатурн" — 15,98 %, ООО "Машиностроитель" — 14,8 %, ООО "Союз АДС" —

17,99 %, в номинальном держании у ДКК — 33,2 %, "золотая акция" — у правительства Башкирии. Выручка УМПО в январе — сентябре 2007 года — 11,9 млрд руб., чистая прибыль — 1,4 млрд руб.

По данным участников рынка, до недавнего времени УМПО контролировал его топ-менеджмент, близкий к властям Башкирии (председатель совета директоров УМПО Юрий Пустовгаров является министром промышленности республики). Но инициатива федерального правительства по созданию госхолдинга столкнулась с противодействием акционеров УМПО и "Сатурна". На авиасалоне МАКС-2007 в августе прошлого года "Сатурн" и УМПО объявили о планах консолидации, а в конце декабря НПО приобрело 19,98 % акций партнера. Более того, источники в отрасли и Минпромэнерго утверждают, что руководство "Сатурна" через аффилированные структуры выкупило уже 48 % акций УМПО, хотя гендиректор НПО Юрий Ласточкин это отрицает.

Одновременно, стремясь получить госконтроль над УМПО, Росимущество еще в 2006 году начало в суде оспаривать законность приватизации предприятия. В связи с рассмотрением иска Росимущества федеральный арбитражный суд Уральского округа 3 марта наложил обеспечительные меры на пакет акций УМПО, принадлежащий "Сатурну": бумаги не могут быть отчуждены или обременены. Очередной этап рассмотрения дела пройдет 28 мая в арбитражном суде Башкирии. Телефоны руководителей "Сатурна" и гендиректора УМПО Александра Артюхова вчера не отвечали.

"Гонку за консолидацию УМПО пока выигрывает Юрий Ласточкин, но ее исход будет зависеть от позиции уфимского менеджмента, который может уступить долю либо руководству "Сатурна", либо "Оборонпрому", — полагает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Глава аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев считает, что "Оборонпром" получит контроль над УМПО. По словам эксперта, история консолидации "Оборонпромом" вертолетных заводов показывает, что даже наличие крупного пакета не позволяет частникам эффективно отстаивать свои интересы.

Александра ГРИЦКОВА

источник: газета «Коммерсантъ»
07.05.08

ВЕРТОЛЕТ ПО ИМЕНИ СЕРЕГА

На выставке в Москве показали, на чем будут летать россияне через десять лет.

Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia-2008, которая открылась вчера в Москве, обещает немало сюрпризов.

Многое тут происходит впервые. Впервые Россия обрела интернациональную площадку для показа самого передового, что есть на сегодня в мире вертолетных технологий. Сколь ни странно это звучит, но прежде мы только гостили на подобных выставках в США и Европе. Теперь наконец принимаем визитеров со всего мира у себя. На HeliRussia-2008 их собралось почти полторы сотни — компаний и фирм, которые занимаются разработкой, производством и продвижением на рынке вертолетов.

Отечественные предприятия, опять же впервые, представлены в Москве не как самостоятельные структуры, а как звенья единого государственного холдинга "Оборонпром" и его дочернего ОАО "Вертолеты России". Устроители выставки объяснили корреспонденту "РГ", что это дает национальной авиапромышленности. Образно говоря, проталкиваться в первые ряды вертолетостроителей, проводить взвешенную маркетинговую политику, конкурировать с западными коллегами в одиночку не по силам даже таким грандам отрасли, как "Миль" и "Камов".

В стране, где винтокрылые машины являются единственным средством передвижения на площадях, сопоставимых с территорией небольших государств, просто грех не развивать этот вид транспорта. Да что там говорить про глубину, если без них скоро начнут задыхаться даже мегаполисы. Интересный факт. Вице-премьер Сергей Иванов, который вчера должен был открывать выставку HeliRussia-2008, опоздал почти на полчаса из-за большой пробки на МКАД. Доехать быстрее ему не помогли ни "мигалки", ни милицееское сопровождение. Вертолетам такие транспортные коллапсы не страшны.

Вице-премьер озвучил на выставке статистику, которая произвела грустное впечатление. Сегодня на миллион россиян приходится всего 14 гражданских вертолетов. В не слишком продвинутой в авиационном плане Канаде этот показатель почти в три раза выше. По словам заместителя министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, уже разрабатывается долгосрочная программа развития национального вертолетостроения, на ее реализацию направят 150 миллиардов рублей.

Проектов и уже готовых машин под такую программу в России хватает. Гостям выставки показали кое-что из "запасников" линейки легких вертолетов. Они сегодня особенно востребованы и бизнесом, и государственными структурами, и обычными гражданами. Например, Сергей Иванов немало времени провел у многоцелевых Ка-226. Эта машина оказалась тезкой вице-преьера: разработчики ласково назвали ее "Серегга". Уникальность вертолета в том, что он является своеобразным трансформером. Под базовую часть,

куда входят кабина экипажа, двигатели и хвостовая балка, можно подцепить съемный модуль различного назначения — пассажирский, спасательный, медицинский, милицкий. Иметь под рукой такую машину не просто удобно, но и выгодно таким "экстремальным" ведомствам, как МВД или ФСБ.

Если Ка-226 — это сегодняшний день российского вертолетостроения, то его собратья Ка-90 и Ка-92 — это как минимум день послезавтрашний. На выставке в Москве их представили в макетном варианте, и у автора этих строк, признаться, первой мыслью было: да им место в магазине детских игрушек. Представьте себе вертолет... без винтов. Оказывается, могут быть и такие. На концепт-модели они складываются в специальный короб на "спине" машины. При взлете и посадке лопасти работают в привычном режиме, а когда машина поднимается на нужную высоту, они убираются типа самолетных шасси. Потом включается реактивный двигатель, и вертолет летит, словно ракета. У него и скорость, по вертолетным меркам, близка к реактивной — до 800 километров в час. А вот другой проект больше ориентирован на долгий маршрут. Жесткие и укороченные лопасти, двигатель в хвосте, похожий на винт подводной лодки, по утверждению разработчиков, обеспечит машине дальность полета до 1400 километров при скорости 400 км/ч. Для сравнения: сегодня вертолеты ходят без посадки километров на 250—300 и имеют примерно такую же максимальную скорость.

Как сказал корреспонденту "РГ" генеральный конструктор фирмы "Камова" Сергей Михеев, при соответствующем спросе на такие машины они могут завоёвывать небо уже через 10—12 лет.

Юрий ГАВРИЛОВ

источник: газета «Российская газета»
16.05.08



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

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

WWW.KSAN.RU

SUPERJET ВСТАЛ НА КРЫЛО

В понедельник в 9:50 по московскому времени (в 16:50 по местному) с заводского аэродрома в Комсомольске-на-Амуре совершил первый полет первый экземпляр среднемагистрального лайнера Sukhoi SuperJet 100.

Полет продолжался почти час, посадка произошла в 10:56. Таким образом, глава авиахолдинга "Сухой" Михаил Погосян выполнил данное обещание — поднять новую машину в воздух до конца этого месяца. Но по стечению обстоятельств полет мог и не состояться.

Очередное обещание, которое наконец удалось сдержать, Михаил Погосян, как сообщала газета "Взгляд", озвучил совсем недавно.

"Сегодня для нас самый главный день — мы в полном смысле слова обрели крылья. Мы долго шли к этому. В любой работе главное — результат, для авиастроителей единственно возможный реальный результат — это новый самолет в небе. Первый гражданский самолет "Сухого" сегодня в воздухе. И впервые в истории российского гражданского самолетостроения вместе с нами разделяют успех многие тысячи людей по всему миру. Мы сделали прекрасный самолет, и сегодня он проложил себе путь в небо. Впереди большой сложный этап — сертификационные испытания. И я уверен, что у нас все получится", — комментируя первый полет Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), сказал Михаил Погосян.

"Первый полет — волнительное событие для всех причастных к его созданию. Это очень сложное и ответственное дело, ведь Sukhoi SuperJet 100 — это суперпродукт, предлагающий лучшие летные и эксплуатационные характеристики. Мы гордимся тем, что первый полет уникального для России самолета состоялся", — поделился впечатлениями президент ЗАО "ГСС" Виктор Субботин. Очевидцы события утверждают, что нынешние испытания могли и не состояться, так как в Комсомольске-на-Амуре начала портиться погода. Кроме того, около 2,5 часа ушло на попытку запустить двигатели — подвела одна из сгоревших плат системы управления, которую оперативно заменили на новую. Из тех же источников известно, что при пробеге один из двигателей самолета самопроизвольно вышел на взлетный режим. Пилоты сажали машину в сложных метеоусловиях: под мелкий морозящий дождь и с сильным боковым ветром.

Официальный пресс-релиз компании "Гражданские самолеты Сухого" с отчетом по результатам испытаний пока не опубликован, однако известно, что самолет пилотировали старший летчик-испытатель "Гражданских самолетов Сухого" Александр Яблонцев и летчик-испытатель Леонид Чихунов. В соответствии с полетным заданием самолет поднялся на максимальную высоту 1200 м. В ходе полета самолет выполнил взлет, четыре прохода над полосой на разной высоте, пролет по заданному периметру ("коробочку") и заход на посадку. Посадка лайнера прошла успешно. Как отметил шеф-пилот ГСС Алек-

сандр Яблонцев, "самолет действительно отличный. И я совершенно уверенно могу сказать, что он ни в чем не уступает лучшим самолетам мира, которые мне доводилось пилотировать".

Напомним, что общая стоимость проекта, разрабатываемого с начала 2000-х, составляет 1,4 млрд долларов. В нем участвуют Франция (Snecma), Италия (Alenia) и США (Boeing).

Sukhoi SuperJet 100 — региональный самолет, который должен заменить эксплуатируемые сейчас воздушные суда типа Ту-134 и Як-42. Всего на данный момент компания "Сухой" имеет 73 твердых и 31 возможный заказ на SuperJet 100. Примерная стоимость одного самолета оценивается в 28 млн долларов, а общий объем заключенных контрактов превышает 50 млрд рублей.

Планируется, что после выхода на серийные объемы производства процесс окончательной сборки самолета будет занимать 28 дней. На разных участках цеха окончательной сборки будет одновременно находиться 6 самолетов (сейчас на заводе собирают еще две машины с серийными номерами 94003 и 94005, планер с номером 94001 используется для статических испытаний). Такая производительность обеспечит серийный выпуск до 70 самолетов в год. Общий прогноз рынка самолетов класса SSJ 100 до 2024 года составляет порядка 5700 лайнеров. До 2024 года планируется изготовить и продать 800 самолетов, из которых 300 лайнеров будет реализовано в России, еще 500 — за границей. Между тем сроки начала поставок серийной продукции пока не определены окончательно. Так, президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров считает, что "сроки по поставкам самолета очень напряженные", и не исключает, что они могут быть сдвинуты. При этом Федоров не уточнил, каковы могут быть возможные сроки задержки поставок самолета, но на испытания и сертификацию нового самолета, которые SSJ еще предстоят, обычно уходит около полутора лет. Например, первый полет Ан-148 состоялся еще в 2005 году, но начало серийного производства машины намечено только на конец нынешнего.

Обычная задержка для крупного проекта в год-два считается терпимой: этого не избежал ни Airbus с A380 Superjumbo, ни Boeing с B-787 Dreamliner, о которых писала газета "Взгляд". Причем для американской машины, не совершившей пока даже первого полета, задержка составляет уже около года.

Обычно заказчики с пониманием относятся к проблемам производителей. Однако источники в отрасли считают, что SSJ 100, оснащенный агрегатами и системами западного производства, надежными и испытанными на других самолетах, получит сертификат летной годности быстрее и легче, чем любой другой российский лайнер.

Геннадий Нечаев

*источник: газета «Взгляд»
19.05.08*

AGUSTA ПРИЗЕМЛИЛАСЬ В РОССИИ

Итальянцы займутся отверточной сборкой вертолетов в России.

Как ожидается, сегодня в рамках международной выставки HeliRussia-2008 корпорация "Оборонпром" и AgustaWestland объявят о начале крупномасштабного долгосрочного сотрудничества в сфере вертолетостроения. "Оборонпром" станет эксклюзивным дистрибьютором всей линейки продукции итальянской компании и создаст сервисный центр по обслуживанию ее техники, которой за пять лет в России планируется продать на 400 млн евро. Также в соответствии с соглашением уже в 2010 году будет создано местное сборочное производство вертолетов AW139.

AW139 имеет каталожную стоимость около 8,5 млн долл., правда, в России она увеличивается из-за таможенных пошлин на 40 %. При взлетной массе около 6,4 т он способен перевозить до 15 пассажиров или 2,8 т груза. Производится с 2003 года.

Как ожидается, в подписании примут участие гендиректор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус, глава AgustaWestland Джузеппе Орси и гендиректор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов. Как отмечает источник РБК daily, близкий к сделке, изначально стороны исходили из необходимости равноправного сотрудничества с западной компанией, чтобы не сделать Россию страной отверточной сборки, рассчитанной только на внутренний рынок. "Вертолетам России" нужны технологии, стандарты обслуживания техники, чтобы произведенные в России машины продавались по всему миру. В свою очередь AgustaWestland интересуется внутренним российским рынком. Итальянский производитель имеет в России, по некоторым оценкам, заказы на два десятка машин", — говорит источник РБК daily.

Сотрудничество с AgustaWestland будет многоэтапным. На первом этапе "Оборонпром" займется дистрибуцией гражданских вертолетов AW109, AW139 AgustaWestland в России. Об этом еще в 2007 году был подписан протокол о намерениях. По оценкам обеих компаний, до 2012 года в России будет продано итальянской техники на 400 млн евро. На втором этапе в Москве и Санкт-Петербурге обеими компаниями будут созданы сервисные центры по обслуживанию всего модельного ряда техники AgustaWestland.

На третьем этапе, который начнется в 2010 году, в России планируется создать совместное сборочное производство вертолетов AW139. Как говорил ранее занимавший в то время пост замглавы Минпромэнерго Денис Мантуров, сборка вертолетов будет организована в Люберцах, где на сегодняшний день расположен вертолетный завод, принадлежащий ОАО "Камов". В "Оборонпроме" не комментируют подписание соглашения, однако факт ведения с итальянцами переговоров не отрицают. Стоимость проекта создания сборочного производства стороны не уточняют.

"Это же соглашение о производстве прототипа вертолета Ка-62, рассчитанного на перевозку 16 человек", — недоумевает глава совета директоров "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. По его словам, AW139 уступает по грузоподъемности российскому аналогу и не создан для эксплуатации в северных широтах. "Это указывает на то, что в России не сформирована ясная и понятная политика в области вертолетостроения", — говорит он РБК daily. В "Оборонпроме" признают, что в нише 6,5 т в модельном ряду есть Ка-62. Но проект требует серьезных инвестиций, чтобы привести его в коммерческий вид. Поэтому, чтобы закрыть эту брешь, пока будет дорабатываться Ка-62, принято решение дать возможность итальянцам организовать совместное производство машины этого же класса. Сейчас работают группы специалистов по анализу возможностей такой кооперации.

Ранее Agusta пыталась реализовать в России совместный проект. В 1995 году итальянцы и "Камов" разрабатывали гражданский вертолет Ка-64, но из-за прекращения финансирования с российской стороны работы были свернуты. От российской стороны требовалось вложение около 100 млн долл. "Мы не ожидаем того, что этот контракт как-то повлияет на рынок вертолетов в России и присутствие на нем других компаний", — говорит РБК daily гендиректор "Еврокоптер Восток" Жером Нулянс. По его словам, продажи вертолетов в России только марки Eurocopter в 2008 году по сравнению с 2007 годом вырастут на 100 %. Это подписание имеет больше политическое значение и не отражает реальной экономики проекта, это дружеский проект бывшего президента России Владимира Путина и премьер-министра Италии Сильвио Берлускони, считает топ-менеджер одной западной авиационной компании.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
16.05.08



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного вам номера Бюллетеня можно в Интернете по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ ИСПЫТАНИЙ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ SAM146 ОПЫТНОЙ ПАРТИИ

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" озвучило некоторые итоги проведенных испытаний авиадвигателя SaM146 для регионального самолета Sukhoi SuperJet 100. Корреспондент "Авиа-Порт.Ру" побеседовал с руководителем программы SaM146 Георгием Коноховым.

По словам собеседника, всего планируется изготовить под сертификационные испытания восемь двигателей при примерно 25 переборках. Первый двигатель типовой конструкции (до последнего шурупа) появится месяца через три, но по турбокомпрессору двигатель уже сейчас имеет типовую конструкцию. Основные отличия типовой конструкции идут по наружной обвязке и необходимости оснащать двигатель большим количеством различных датчиков.

На сегодня изготовлено в соответствии с программой сертификации пять двигателей. Двигатель 001 с некоторыми недоработками позволил проверить схему и ее работоспособность.

Основной "рабочей лошадкой" при испытаниях стал двигатель 002, на котором произведено пять сборок, на нем до сих пор продолжаются испытания.

Двигатель 002 испытывался по тяге и температуре, расходу масла, аэродинамическим характеристикам вентилятора. Большой объем испытаний был проведен по оптимизации программного обеспечения FADEC. Всего наработка двигателя № 002 составила 320 часов, выполнено 250 запусков. Также на двигателе № 002 проводится несколько программ испытаний: набирается статистика по проверке флаттеруостойчивости вентилятора.

В поддержку первого вылета самолета проведены испытания на боковой ветер. Сейчас приняты ограничения по боковому ветру в 5 м/с.

Двигатель № 003 с двумя сборками прошел комплекс испытаний первого этапа на Ил-76ЛЛ. Он совершил к середине апреля 27 полетов на Ил-76ЛЛ. Его назначение — налет в областях и режимах первого полета SuperJet 100, проверка запусков, программного обеспечения системы FADEC. Проведена также проверка двигателя на сверхзвуковой флаттер на высоте 10 км на режиме 114 % оборотов вентилятора. Всего на ЛЛ наработано порядка 96 часов, в том числе в полете — 50 часов. На сегодня программа первого этапа полностью выполнена и двигатель снят с ЛЛ. Его привезут в Рыбинск для разборки и дефектации.

Двигатель № 004 — первые циклические испытания в конечном техническом лице двигателя. Сегодня находится на исследовании состояния деталей после испытаний. Двигатель № 004 после циклических испытаний с наработкой 480 часов на взлетном режиме с выполнением более 1000 циклов и 1155 запусков. Сейчас двигатель разобран.

Двигатель № 007 — второй технический двигатель подготовлен к установке на стенд. По программе

сертификации встанет на циклические испытания. Двигатель собран и готов к испытаниям.

На всех двигателях получена суммарная наработка 1100 часов, которые и позволили представить материалы для заключения для первого полета.

Проведению испытаний предшествовал огромный объем работ.

Как известно, Спесна занимается созданием газогенератора, коробки приводов и системы контроля и регулирования двигателя, интеграцией всего двигателя. НПО "Сатурн" отвечает за создание вентилятора, компрессоров низкого и высокого давления, турбины низкого давления и обвязку двигателя, а также за сборку и испытания перед отправкой на ГСС.

Уже поставлены первые два двигателя 101 и 102 для установки на первый опытный самолет. Получены заключения о готовности двигателя к первому вылету и началу летных испытаний самолета.

Была проведена огромная работа для создания и испытаний двигателя: реорганизована вся расчетно-аналитическая и конструкторская структура предприятия, отработан новый системный подход. Все подразделения, участвующие в расчетно-аналитической работе, полностью обеспечены аппаратными средствами и лицензионными программными продуктами, без которых общаться с западными компаниями невозможно.

Для изготовления опытной партии двигателей было модернизировано производство, внедрены новые технологии и оборудование. Были построены три испытательных стенда для проведения сертификационных испытаний и открытый стенд, на котором планируется выполнять основной объем специальных испытаний.

Кроме того, создано 20 стендовых установок для поузловой доводки. Информационно-вычислительный комплекс стендов требовался очень объемным для обработки примерно 1200 каналов статических измерений и порядка 250 динамических параметров. Все это позволяет работать в реальном масштабе времени.

Освоено производство и оснащена необходимым оборудованием производственная линия по изготовлению широкохордной лопатки вентилятора. Она реализована в двух технологических вариантах — с заготовкой с большим припуском с последующим фрезерованием и шлифованием и бесприпусковая лопатка, которая сейчас заказывается у сторонних поставщиков.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
04.05.08*

"ЭЙРЮНИОН" ЗАЛЕТЕЛ В "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Сергей Чемезов получил первый взнос от государства.

"Ростехнологии" наконец получили от государства первый взнос в свой капитал. В понедельник президент Дмитрий Медведев подписал указ о передаче госкорпорации принадлежащих государству активов авиационного альянса "ЭйрЮнион" стоимостью \$ 176 млн. Переход под "Ростехнологии" позволит частным акционерам альянса создать полноценную компанию, которая станет одним из крупнейших в России авиаперевозчиков.

О том, что Дмитрий Медведев подписал указ о внесении части активов альянса "ЭйрЮнион" в уставный капитал "Ростехнологий", "Ъ" вчера сообщил источник в администрации президента. Речь, по его словам, идет о 51 % акций "Красноярских авиалиний", 50 % — "Домодедовских авиалиний" и 46,5 % — авиакомпании "Самара". Правительству поручено в течение месяца обеспечить внесение этих активов в "Ростехнологии". Как утверждает собеседник "Ъ", указ № 853 был подписан в понедельник. Информацию о выходе указа по "ЭйрЮнион" "Ъ" вчера подтвердили в "Ростехнологиях", а также источник в Минтрансе, готовивший документ. В "ЭйрЮнион" от официальных комментариев отказались.

ОАО "ЭйрЮнион" создается по указу Владимира Путина путем объединения активов авиакомпаний "Красноярские авиалинии" ("КрасЭйр"), "Домодедовские авиалинии", в которых контроль принадлежит государству, с авиакомпаниями "Самара", "Омская" и "Сибавиатранс", которые контролируются братьями Борисом и Александром Абрамовичами. За первые четыре месяца 2008 года авиакомпании, входящие в "ЭйрЮнион", перевезли 791,7 тыс. пассажиров — на 28 % больше, чем в аналогичном периоде прошлого года.

Предложение о передаче "Ростехнологиям" госдолей в компаниях альянса было подготовлено Минтрансом в начале года и внесено в правительство в марте. Пакет документов был внесен в разгар спора о составе акционеров ОАО "ЭйрЮнион". Согласно оценке, проведенной аудиторами Deloitte по заказу Росимущества, государству должно принадлежать около 58 % создаваемой авиакомпании (компания была оценена в \$ 304 млн, госпакет — в \$ 176 млн). Частные же акционеры во главе с Борисом Абрамовичем утверждали, что, согласно указу Владимира Путина о создании авиакомпании, контроль должен быть за ними. Ситуация зашла в тупик, и, как утверждают источники "Ъ" в Росимуществе, господин Абрамович предложил партнерство Сергею Чемезову. Какую долю в капитале ОАО "ЭйрЮнион" в итоге получат "Ростехнологии", пока неизвестно.

Госпакеты акций компаний, входящих в "ЭйрЮнион", — не единственные авиационные госактивы, в которых заинтересованы "Ростехнологии". "Ъ" неоднократно писал о том, что в конце декабря Сергей Чемезов внес в правительство проект другого указа президента — о формировании имущественного

взноса РФ при создании госкорпорации. Проект содержит перечень из 600 предприятий, передающихся в собственность госкорпорации. Весной в одной из редакций этого документа появился целый раздел "воздушный транспорт". В нем, в частности, фигурируют ФГУП "ГТК "Россия", ФГУП "Оренбургские авиалинии", ФГУП "Кавминводываиа" (владеет одноименной авиакомпанией и двумя аэропортами — Минеральных Вод и Ставрополя), 25,5 % акций новосибирского ОАО "Авиакомпания "Сибирь" и 51 % акций ОАО "Саратовские авиалинии". Вчера источник "Ъ" в "ЭйрЮнион" заявил, что все авиационные активы "Ростехнологий" должны войти в альянс.

В начале мая проект указа по имущественному взносу РФ в капитал "Ростехнологий" был внесен экс-премьером Виктором Зубковым на согласование в администрацию президента. В администрации президента отказываются давать прогнозы относительно сроков подписания указа. Источники "Ъ", близкие к "Ростехнологиям", утверждают, что документ будет подписан "в ближайшее время".

Аналитик Банка Москвы Михаил Лямин считает, что передача госпакета "ЭйрЮнион" "Ростехнологиям" по крайней мере делает возможным скорое проведение учредительного собрания компании, после которого она наконец обретет единое юрлицо. "Первые месяцы 2008 года были для альянса неплохими с точки зрения увеличения пассажиропотока, а полноценное объединение поможет улучшить показатели", — полагает эксперт.

Кроме того, после объединения "ЭйрЮнион" сможет консолидировать отчетность всех членов альянса. Глава аналитического департамента УК "Ингосстрах-инвестиции" Евгений Шаго называет этот шаг жизненно важным для компании, которая испытывает финансовые трудности. Общий долг "ЭйрЮнион" превышает 7 млрд руб. 1,5 млрд руб. из них крупнейший кредитор — поставщик топлива ТООП — оспаривает в суде. В судах находятся иски к компании и от других кредиторов: "Ингосстрах", Собинбанка, "Ильошин Финанс Ко". При этом облигационный заем на 1,5 млрд руб., который "ЭйрЮнион" эмитировал в начале года, до сих пор размещен не полностью, говорит Евгений Шаго. Он считает, что следующим шагом "Ростехнологий" будет привлечение необходимого для "ЭйрЮнион" финансирования: либо прямое вливание денег в компанию, либо продажа части акций на бирже. При этом быстро продать пакет стратегическому инвестору будет непросто: найти инвестора, который вложится в обремененную высоким долгом компанию при рекордных ценах на керосин, будет непросто, предупреждает господин Шаго.

Елена КИСЕЛЕВА,
Петр МИРОНЕНКО

источник: газета «Коммерсантъ»
27.05.08

СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ДИАЛОГ

Россия и Еврокомиссия сблизилась на Дальнем Востоке.

Несмотря на целый ряд проблем взаимодействия Москвы и Брюсселя на высшем политическом уровне, обсуждение сотрудничества и согласование позиций в рабочем порядке идет в весьма интенсивном формате. В пятницу участники промышленного и регулятивного диалогов Россия – Евросоюз во главе с министром промышленности и торговли Виктором Христенко и заместителем председателя Еврокомиссии Гюнтером Ферхойгеном провели самые длинные во всех смыслах консультации. Официальная часть консультаций состоялась в Комсомольске-на-Амуре и была совмещена с презентацией производства регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ). Но почти всю дорогу туда и значительную часть пути назад в Москву (в общей сложности около 20 часов) гг. Христенко и Ферхойген, по обоюдному признанию, посвятили обмену мнениями "по широчайшему кругу вопросов сотрудничества, вплоть до вступления России в ВТО". Стороны остались крайне довольны общением друг с другом и договорились, что следующая встреча, которую должны организовать европейцы, пройдет не в Брюсселе, а на одном из предприятий реального сектора экономики.

Первым делом высокопоставленным членам делегаций была продемонстрирована пробежка тестового экземпляра SSJ. Впервые она состоялась в начале прошлой недели, но для дорогих гостей мероприятие повторили. Во время этого испытания 95-местный самолет разгоняется по взлетно-посадочной полосе с постепенным нарастанием скорости до 162 км/ч – практически до скорости отрыва передней опоры шасси. Гг. Христенко и Ферхойген с коллегами наблюдали за происходящим с командирской позиции военного аэродрома авиазавода КНААПО, на котором строят и испытывают боевые самолеты "Су". Как известно, компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) создала производство SSJ на арендуемых у военного предприятия площадях.

"Я должен признаться, что не осознавал, насколько это далеко", – поделился своими впечатлениями от полета в Комсомольск-на-Амуре заместитель главы Еврокомиссии. Однако расстояния, судя по всему, не заставили еврокомиссара сомневаться в потенциале кооперации с Россией. "Мы оба (вместе с г-ном Христенко. – Ред.) уверены, что Россия должна быть конкурентоспособна, в том числе и на рынке высокотехнологичной продукции. Здесь, по моему мнению, мы увидели пример российско-европейского сотрудничества, кооперации на уровне комплектующих, проектирования и в то же время на уровне поставок", – сказал г-н Ферхойген. Позднее на пресс-конференции в Москве он добавил: "Я на 100 % уверен, что Россия должна стремиться создавать сильную промышленную базу, что отвечает устремлениям не только России, но и интересам Европейского союза. Россия должна стать сильным конкурентом Китая и Индии, более того, ей

необходимо играть в этой конкуренции преобладающую роль. Для этого нужно создавать инновационный продукт, и сотрудничество в этой области сделает из России и ЕС идеальных партнеров".

Виктор Христенко больше говорил о самом проекте. "Мне бы хотелось увидеть, как он (самолет. – Ред.) полетит, – сказал министр. – Этого момента ждут все, в том числе и те, кто думает, как продвигать этот продукт на рынок". Глава "Сухого" Михаил Погосян пообещал, что это вопрос дней, но точную дату तो ли из суеверия, то ли из-за ее отсутствия назвать отказался (планы начала летных испытаний уже несколько раз срывались). Пилот-испытатель, с которым перекинулся парой слов г-н Христенко, заверил министра, что, по его ощущениям, машина полностью готова взлететь. Так или иначе, руководитель Минпромторга выразил удовлетворение ходом работ.

В Комсомольске прошли и формальные консультации в рамках промышленного и регулятивного диалога. Разговор ведется по широкому спектру направлений в рамках тематических групп – по автомобильной промышленности, горно-металлургическому комплексу, текстильной промышленности, химическому комплексу, малому и среднему предпринимательству, авиационной промышленности, информационно-коммуникационным технологиям, радио- и телекоммуникационному оборудованию, по оценке соответствия и проблемам стандартизации, фармацевтической и лесной промышленности. Его смысл в том, чтобы гармонизировать нормы и правила, принимаемые в странах, с задачами роста экономического сотрудничества и взаимных инвестиций.

После встречи руководитель европейской делегации отметил существенный прогресс во многих проблемных областях. Особенно он выделил химию, фармацевтику и вопросы развития малого и среднего предпринимательства. Наиболее остро, по информации "Времени новостей", стоит вопрос о доступе на европейские рынки продукции российских химических предприятий в связи с введением в ЕС новых норм законодательства в этой области (REACH). Как заявил г-н Христенко, намечен конкретный план действий. "На следующей неделе наша совместная комиссия соберется в Брюсселе для того, чтобы актуализировать все имеющиеся озабоченности, и согласует четкий график урегулирования всех проблемных позиций", – сообщил министр. А г-н Ферхойген добавил, что лично обещает решение всех сложных вопросов. "Мы с Виктором счастливы, – сказал он. – Никогда еще отношения между ЕС и Россией не были столь хороши, как сейчас, в тех отраслях и сферах взаимодействия, за которые мы с ним отвечаем". Но это, к сожалению, не распространяется на весь комплекс сотрудничества Москвы и Брюсселя.

Алексей ГРИВАЧ

источник: газета «Время новостей»
20.05.08

НА ОЧЕРЕДИ — ИСТРЕБИТЕЛИ УЖЕ 6-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Первые этапы разработки самолета пройдены, первые лидеры уже определились.

В начале 2008 года в интервью журналу Aviation Week and Technology вице-президент Boeing Боб Гауэр заявил следующее: "Руководство Вооруженных сил США все чаще заводит речь об истребителе 6-го поколения, превосходящем по своим возможностям истребитель 5-го поколения F-35. И очевидно, что этот истребитель, соответствующий уровню угроз, которые будут существовать после 2024 года, будет беспилотным, а боевая авиация 6-го поколения в целом будет основываться на определенном сочетании пилотируемых и беспилотных самолетов".

В СОЧЕТАНИИ С БЕСПИЛОТНИКАМИ

В одном высказывании топ-менеджер известной фирмы-производителя авиационных систем вооружения лаконично сформулировал новый вектор развития боевой авиационной техники на ближайшие двадцать лет. Эта перспектива достаточно определенно просматривалась в общей направленности последних крупных программ Пентагона, связанных с развитием боевой авиации. Однако впервые это было сказано с упоминанием следующего за существующим сегодня поколением истребителей и боевой авиации в целом — 6-го поколения. И это говорит о начале практической реализации рассматриваемой перспективы, невзирая на то, что 5-е поколение истребителей и боевой авиации в целом существует пока что, как говорится, в "единичном экземпляре" — в виде истребителя F-22 Raptor, развернутого на вооружении в ВВС США.

Надо отметить, что сформулированная Б. Гауэром перспектива развития боевой авиации была уже давно очевидна отечественным специалистам. Так, в докладе главного конструктора ОАО "Туполев" по беспилотным боевым системам Л. Г. Куликова, сделанном в 2004 году на Научных чтениях по авиации, посвященных памяти Н. Е. Жуковского, в частности, подчеркивалось: "...одним из возможных способов применения фронтовых беспилотных самолетов является применение групп беспилотных самолетов в сочетании с пилотируемыми. При ведении боевых действий в определенных условиях такая комбинация пилотируемых и беспилотных самолетов может повысить вероятность выполнения боевой задачи".

А в одном из анализов перспектив развития боевой авиации, выполненном в ГосНИИАС в 2001 году, говорилось, что "особенностью обновления парка боевых самолетов тактической (фронтовой) авиации в период после 2010 года будет одновременное появление в эксплуатации самолетов 5-го и 6-го поколений". Само же определение беспилотных боевых самолетов (ББС) как истребителей 6-го поколения было использовано автором еще раньше в обзоре "Авиационная техника на международных авиасало-

нах 2000 года", изданном ОАО В/О "Авиаэкспорт". Так что господин Гауэр никому у нас Америку не открыл. Суть, однако, не в том, кому принадлежит первенство в словесном формулировании перспектив развития боевой авиации 6-го поколения, а в том, за кем будет лидерство практической реализации этих перспектив, в любом случае связанных с разработкой и созданием ББС. Здесь не все так просто и ясно. И по мере того как появится ясность, надежды на простоту становится все меньше. Хотя и могут иметь место, как говорится, удачные исключения из общего правила.

ДОЛГАЯ ИСТОРИЯ ДАЛЬНЕЙ ПЕРСПЕКТИВЫ

Тем, для кого сегодня упоминание об истребителях 6-го поколения является уж слишком неожиданным, хотелось бы напомнить, что разработка подобных самолетов ведется уже не один десяток лет. Можно считать, что первые шаги в развитии беспилотной боевой авиации были сделаны еще в 60-е годы прошлого века. Можно вспомнить, например, не лишенные успеха попытки американцев использовать авиационную мишень AQM-34 "Файрби" в качестве носителя боевой нагрузки. К месту своего применения этот ББС, получивший обозначение BQM-34, должен был транспортироваться на внешней подвеске боевого самолета.

В отечественном авиапроме ответной реакцией на проведение за океаном работы в этом направлении стала разработка в середине 1970-х годов различных вариантов беспилотного боевого самолета в рамках программы "Коршун". Один из них — проект минибомбардировщика с боевой нагрузкой 500 кг ОКБ им. П. О. Сухого — в отличие от американского ББС BQM-34 был рассчитан на многократное применение с автоматическим возвращением на базу после выполнения полетного задания и парашютный спуск. Для увеличения дальности действия беспилотника рассматривалась возможность его запуска с авиационного носителя. Управление применением этого летательного аппарата должно было вестись с борта боевого самолета Су-24, модифицированного в воздушный командный пункт ПУН-24.

Но данный проект оказался нереализованным. Так уж получилось, что в отечественной практике предпочтение отдали созданию не авиационных систем с ББС многоразового применения, работающих во взаимодействии с пилотируемыми боевыми самолетами (что сегодня и стало пониматься под авиацией 6-го поколения), а мобильным наземным комплексам с разведывательно-ударными беспилотниками многоразового применения. На системном уровне мы "пошли своим путем". Правда, это не снизило интереса конструкторов к ББС воздушного базирования.

В конце 1990-х годов появились новые разработки подобных летательных аппаратов. Одна из них — проект ОКБ им. А. Н. Туполева, предполагающий соз-

дание тяжелого (массой несколько тонн) многоцелевого ББС. Более известными стали, однако, американские разработки. Например, малоразмерный боевой беспилотный самолет "Миньон" фирма Lockheed Martin неоднократно предлагала в качестве дополнения к принятому на вооружение истребителю 5-го поколения F-22.

Пара "Рэпторов", имеющих по два ББС на внешней подвеске, могла бы быстро войти в зону боевых действий и, произведя сброс беспилотников, превратиться в целую боевую группу. Четыре ББС "Миньон" с высокоточными бомбами и ударными ракетами сверхмалого калибра должны были начать после этого самостоятельные атаки наземных целей. Один из "Рэпторов" (предполагается, что это будет двухместный вариант истребителя F-22) должен исполнять при этом роль авиационного командного пункта, а другой — самолета прикрытия от истребителей противника.

Аналогичным ББС, получившим обозначение "Скитер", занимался также Boeing. Все рассмотренные примеры относятся к ББС мобильного базирования с воздушным стартом.

Определенным "катализатором" общей активности разработки ББС на Западе стало появление в США в 1996 году 15-томного исследования "Новые мировые перспективы" (New World Vistas), проведенного по заданию Пентагона. В этом труде содержится положение о грядущем появлении беспилотной боевой авиации, причем не как результата развития технологий беспилотных авиационных систем, а как потребности развития самой боевой авиации с использованием всех имеющихся для этого научно-технических достижений. Спустя год Пентагон начал финансирование проводимой в интересах ВВС США программы UCAV-ATD, имеющей целью создание демонстрационного боевого беспилотного самолета, удовлетворяющего требованиям военно-воздушных сил.

Рассматриваемый "катализатор" имел свое воздействие на активизацию разработок ББС и в других странах. Так, в 1997 году Министерство обороны Великобритании преобразовало проводившуюся страной программу FOA в программу FOAS, сместив тем самым акцент поставленной здесь задачи с разработки боевого самолета на разработку боевой системы, причем если это окажется целесообразным, то и в непилотируемом варианте.

Еще в большей степени масла в огонь подлило заявление: "В ближайшие 10 лет на беспилотные боевые самолеты должно быть заменено не менее 30 % самолетов американской тактической авиации, обеспечивающих уничтожение наземных целей в глубине обороны противника". Оно прозвучало в Конгрессе США при обсуждении проекта американского военного бюджета на 2001 год и обошло в свое время все основные зарубежные и отечественные информационные издания. И это был уже более чем "катализатор". Это было уже своего рода "руководство к действию". Всем стало ясно, что в США за скорейшее создание беспилотной боевой авиации выступает не только Пентагон, предлагающий проект расходов военного бюджета, но и Конгресс, утверждающий эти расходы. Подобное единство во мнениях двух властных государственных структур имело под собой конкретную причину.

Обостренное отношение американского общества (а оно всегда находится в поле зрения законодателей в

Соединенных Штатах) к проблеме риска, которому подвергается личный состав Вооруженных сил США в ходе боевых действий, всегда было за океаном основанием для принятия специальных мер по обеспечению максимального уровня защищенности военнослужащих. В боевой авиации американских ВВС с этим связано появление особых систем и мер, начиная от использования боевых самолетов в сочетании с поддерживающими их действия авиационными средствами радиоэлектронного подавления системы ПВО противника и кончая наличием особых формирований, отвечающих за поиск и спасение пилотов, сбитых над вражеской территорией. А это немалое дополнение к непосредственной стоимости выполнения боевых задач. И здесь уже начинается сфера интересов Пентагона.

Напомним, что в Соединенных Штатах такая организация, как Пентагон, хотя и именуется Министерством обороны, но отвечает не за реализацию национальной оборонной доктрины (это — сфера видов Вооруженных сил со своими министерствами, штабами и т. д.), а за техническое и материальное обеспечение этой реализации. И если у американца в военной форме, проходящего службу в каком-то боевом авиакрыле на какой-то авиабазе ВВС, очень профессионально звучат рассуждения о прошедших боевых операциях где-нибудь на Ближнем Востоке или в другой точке мира, то у американца точно в такой же форме, но проходящего службу в Минобороны, профессионализм проявляется в разговоре на тему планов, стоимости и сроков выполнения каких-то программ.

Пентагоновские экономисты и аналитики озабочены поиском путей приобретения большего за меньшие деньги. В прогнозах упомянутого выше исследования "Новые мировые перспективы" они уловили именно то, что необходимо для решения этой задачи. Во всяком случае, имевшиеся тогда экспертные и аналитические оценки говорили, что переход к беспилотным боевым самолетам может быть экономически эффективен. Но здесь следует особо подчеркнуть, что данная оценка соответствовала американским стандартам формирования прямых и косвенных затрат на личный состав Вооруженных сил. И здесь начинается уже сфера интересов Пентагона.

Даже в мирное время при отсутствии реальной угрозы жизни пилотов со стороны противника расходы на летный состав ВВС весьма велики. Ведь по установленной практике налет летчика боевого самолета американских ВВС, требуемый для поддержания необходимого уровня профессионализма, составляет 300—350 часов в год. А за этим стоит соответствующая величина денежных затрат на техническую эксплуатацию и амортизацию стоимости боевых самолетов, в том числе расходы на топливо, которые в условиях роста мировых цен на нефть становятся все более и более ощутимыми.

Еще более ощутимы прямые и косвенные затраты на реализацию летным составом его функций в палубной авиации американских ВМС. Выполнение боевых задач ее пилотами требует соответствующей технической поддержки, которая, в свою очередь, требует обеспечения ее безопасности и использования для этого дополнительных средств защиты. При выдвигании в район боевых действий авиационной ударной группы (АУГ) в плавании находятся не толь-

ко авианосец с несколькими тысячами человек на борту, несущий различное вооружение, но и многочисленные корабли обеспечения и обороны.

Стоимость самих боевых самолетов — лишь малая доля многомиллиардных средств, с которыми сопряжено применение АУГ. Не случайно в 1980—1990-е годы большую популярность в руководстве Пентагона получила идея создания так называемых кораблей-арсеналов, представляющих собой полностью самостоятельные боевые единицы, оснащенные ракетным вооружением и беспилотными боевыми самолетами. При использовании подобных кораблей-арсеналов сокращение находящихся в плавании средств по сравнению с АУГ должно было составить до 90 %.

Какие, казалось бы, могут быть еще вопросы? Но они появились. И не просто вопросы, а возражения. С ними выступили руководители промышленных фирм и командование Вооруженных сил США. Причины такой, кажущейся на первый взгляд вполне понятной, реакции заслуживают тем менее внимательного рассмотрения. Первое возражение планам и доводам американских военных экономистов поступило от представителей ВВС США, оказавшихся по другую сторону барьера от Пентагона в вопросе развития беспилотной боевой авиации. В 2002 году американские военно-воздушные силы вышли с предложением сократить выделенные им на разработку ББС средства на 500 млн долл. Причина простая — командование ВВС стремилось любой ценой избежать сокращения средств на завершение создания и начало серийного производства истребителя F-22 Raptor. Создание этого самолета открывало путь проведению кардинальной перестройки тактической авиации, находящейся в ведении ВВС, а именно к созданию авиационных экспедиционных армий АЕФ. И генералы американских ВВС сделали все, чтобы, как говорится, иметь синицу в руке, а не журавля в небе. Автору несколько раз довелось слышать от офицеров ВВС США ставшую, очевидно, типичной в их среде фразу: "Истребитель F-22 сделала не фирма Lockheed Martin, он своим появлением обязан генералу Джамперу". (Поясним, что речь идет о генерале, являвшемся в рассматриваемый период командующим американских ВВС.)

Была и еще одна, чисто объективная, причина возражений планам форсированного создания ББС. Как это часто бывает при создании чего-то принципиально нового, разработка предложений по созданию ББС опередила формирование спроса. Выступая на брифинге в ходе выставки в Ле Бурже в 2001 году, руководитель работ по ББС, проводимых Пентагоном, М. Лихай признался: "Наши ВВС еще не определились с тем, какие функции будут отведены беспилотной боевой авиации в будущих операциях и какую часть парка самолетов тактической авиации они заменят".

Однако американский "катализатор" процесса развития беспилотной боевой авиации и разработки ББС возымел свое действие. И в Европе на выставочных экспозициях в это время уже начали демонстрироваться перспективные ББС. Это проект "Шарк" шведской фирмы SAAB, перспективный ББС UCAV европейского концерна EADS, первые варианты технического облика ББС "Гранд Дюк", инициативную разработку которого начала французская фирма "Дассо", и проект ББС "Скай-Х" итальянской фирмы "Аlenia". А в 2005 году к ним прибавился еще и про-

ект ударного ББС "Прорыв-У" разработки ОКБ им. А. С. Яковлева. Все эти летательные аппараты большой размерности рассчитаны на стационарное базирование с использованием той же технической инфраструктуры, что используют обычные боевые самолеты. Впрочем, активность спроса на подобные разработки явно уступала в этот период проявленной активности их предложения. И в Европе, и в США. Вот почему, выступая на очередной выставке в Ле Бурже в 2003 году, один из руководителей работ по ББС в фирме Lockheed Martin Д. Ханкой подчеркивал: "Степень, в которой ББС заменят в ближайшие 10 лет пилотируемые боевые самолеты, будет гораздо меньше той, которую нам предсказывают".

ДВИЖУЩИЕ "ПРУЖИНЫ" ПРОЦЕССА

Корректности ради вспомним, что именно в рассматриваемый период в США на вооружение был принят разведывательно-боевой вариант информационного беспилотного летательного аппарата Predator — так называемый "Вооруженный предейтор", получивший в американских ВВС обозначение MQ-1. А в составе ВВС США появилось специальное подразделение — 432-е авиакрыло Hunter с несколькими комплексами таких беспилотников. Они активно применялись и применяются в Афганистане и Ираке. Но появление этого летательного аппарата исторически является шагом в развитии не беспилотной боевой авиации, а качественно нового вида сухопутных систем вооружения — разведывательно-ударных комплексов (РУК) с беспилотными летательными аппаратами.

Продолжением проекта "Вооруженный предейтор" стало открытие Министерством обороны США в 2004 году программы ER/MP. Она предусматривала создание для американской армии беспилотной системы вооружения, обеспечивающей разведку наземных целей и — в случае необходимости — их поражение. По своим эксплуатационным свойствам эта система должна в максимальной степени соответствовать специфике своего применения в составе соединений сухопутных войск, например, использовать для своих беспилотников горюче-смазочные материалы, предназначенные для армейских автомобилей, и ударное оружие армейских боевых вертолетов.

К категории подобных систем вооружения можно отнести и все проводившиеся в рассматриваемый исторический период разработки беспилотников разведывательно-ударных комплексов мобильного базирования. В отличие от MQ-1, осуществляющего взлет и посадку по-самолетному, они рассчитаны на безаэродромную эксплуатацию с использованием мобильных транспортно-пусковых установок и парашютных систем возвращения на землю. Технические предложения по мобильным наземным комплексам со скоростными малоразмерными беспилотниками для решения ударных и разведывательных задач в условиях сильной противоздушной обороны противника были разработаны целым рядом западных фирм, а в нашей стране даже реализованы (мобильные наземные комплексы с беспилотными летательными аппаратами ОКБ им. А. Н. Туполева).

Очевидно, однако, что вектор развития разведывательно-ударных комплексов лежит в иной плоскости, чем вектор развития беспилотной боевой авиа-

ции как составной части боевой авиации 6-го поколения. Это следует из сравнения технического облика используемых здесь беспилотников с тем, что понимается в тех же США под беспилотным боевым самолетом. По словам О. Хэннока, президента фирмы Boeing, "место ББС в общем спектре боевых летательных аппаратов находится между перспективными крылатыми ракетами и боевыми самолетами 5-го поколения, где ББС может проявить гораздо большие возможности в сравнении с крылатой ракетой и существенно меньшую стоимость в сравнении с боевыми самолетами". Это, как говорят специалисты, "функциональное лицо" ББС совсем не похоже на то, что представляют собой беспилотники разведывательно-ударных комплексов. Очевидно также, что беспилотный боевой самолет может появиться лишь там, где сегодня функционирует самолет, пилотируемый летчиком.

Но вместе с тем есть все основания вспомнить о беспилотниках разведывательно-ударных комплексов в контексте рассматриваемого здесь вопроса. Их появление как нельзя лучше демонстрирует тот факт, что активное развитие новой боевой техники происходит только в условиях наличия на нее спроса. В случае "Вооруженного предрейтора" и других беспилотников данного типа это было обусловлено спецификой выполнения боевых задач в Афганистане, а затем в Ираке. Подобных потребностей в 1980—1990-х годах в отношении ББС не наблюдалось. Разработка беспилотников, оснащенных оружием, была в этот период обусловлена иными причинами.

В целом в разработке боевых самолетов нового поколения, в том числе и в создании беспилотной боевой авиации как составляющей боевой авиации 6-го поколения, существуют два основных фактора, движущие этот процесс. Это стремление обеспечить:

- боевое превосходство своей тактической авиации в условиях внешних угроз XXI века;
- основные приоритеты своей авиационной промышленности в ходе развития научно-технического прогресса в нынешнем столетии.

Можно считать, что, зародившись и развиваясь первоначально под влиянием борьбы за боевое превосходство своей тактической авиации, процесс соз-

дания ББС в Соединенных Штатах оказался со временем полностью под влиянием второго из отмеченных выше факторов. Это было связано не только с тем, что, как отмечалось выше, "ВВС еще не определились с тем, какие функции будут отведены беспилотной боевой авиации в будущих операциях". Это объясняется также (возможно, даже в первую очередь) успехом Пентагона в реализации начатой в 1994 году программы JSF, целью которой являлось создание унифицированного по применению в различных видах вооруженных сил боевого самолета 5-го поколения, получившего впоследствии обозначение F-35 Lighting II.

Убедившись в возможности создания в рамках одного проекта нескольких различных самолетов, удовлетворяющих требованиям не только ВВС, ВМС и Корпуса морской пехоты США, но и ВВС и ВМС других стран, руководство Пентагона, озадаченное проблемой "приобретения большего за меньшие деньги", выдвинуло идею разработки унифицированного по применению ББС, воплотив ее в 2003 году в программу J-UCAS.

Целью программы J-UCAS, в которую были влиты проводившиеся до этого раздельно программы UCAV и UCAV-N, ориентированные соответственно на боевую авиацию ВВС и ВМС США, являлось создание ББС, удовлетворяющего требованиям обоих видов вооруженных сил и даже более того. Результаты программы J-UCAS должны были стать (подобно результатам программы JSF) коммерческим продуктом, обеспечивающим приоритет американской промышленности на мировом рынке авиационной техники. Проявлением последнего стало активное рекламирование программы J-UCAS за рубежом. Уже в 2004 году на международной выставке в Фарнборо были представлены макеты ББС X-45C и X-47B, разрабатываемых на конкурсной основе соответственно фирмами Boeing и Northrop Grumman в рамках программы J-UCAS. Но об этом — в следующей статье.

Вячеслав ВОЛОДИН

источник:
газета «Независимое военное обозрение»
23.05.08

ХОЛДИНГ ТРЕЩИТ ПО ШВАМ

Бизнес работает без оглядки на национальные интересы.

В прошлом месяце Владимир Путин, еще будучи в прежней своей должности президента РФ, подписал Указ № 497 "О дальнейшем развитии открытого акционерного общества "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром", который фактически завершил создание его вертолетостроительного подразделения и положил начало созданию нового двигателестроительного холдинга. И хотя это уже вторая структура подобного типа в стране, проблем в российском двигателестроении пока намного больше, чем реальных достижений.

ОЧЕНЬ ДОРОГОЙ МЕТАЛЛ

Согласно указу "Оборонпром" должен учредить дочернее ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация" (УК "ОДК"), единственным акционером которого будет он сам.

Приоритетными направлениями деятельности УК "ОДК" станут организация работ по созданию и серийному выпуску современных авиационных и ракетных двигателей, осуществление их модернизации и обеспечение эксплуатации на всем протяжении жизненного цикла, а также реализация комплексных программ развития предприятий газотурбинного двигателестроения, в том числе за счет привлечения и концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов. Все это, по мнению чиновников, позволит

повысить успех в вопросе внедрения новых технологий и соответствия российских предприятий данной области международным стандартам качества. Почему этого нельзя сделать без образования неких управляющих надстроек, никто не объясняет.

Повышенное внимание государства к двигателестроительной отрасли понятно — авиация и космонавтика прочно зависят от двигателестроения. Это аксиома: нет двигателя — нет и самолета, вертолета или ракеты. Есть хороший двигатель — и летчики могут делать на истребителях "кобру". Разработан эффективный и экономичный двигатель — и пассажирские авиалайнеры способны перевозить людей на дальние и сверхдальние расстояния с максимально возможной скоростью. Поступил от разработчиков мощный ракетный двигатель — и гигантские ракеты-носители в состоянии выводить в космос на различные орбиты любые грузы. Нет подходящего двигателя — и обо всем вышеперечисленном можно напрочь забыть. Потому и старается правительство поставить отрасль под свой неусыпный контроль. Однако для успешного развития двигателестроения необходимо осуществление мер не только организационного характера.

Например, по словам президента Международной ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) и генерального директора выставки "Двигатели" Виктора Чуйко, производство авиационных двигателей на значительной части предприятий сегодня достигло нулевой или почти нулевой рентабельности. Главная причина — ценовой рост практически по всем параметрам: материалов, электроэнергии, затрат на логистику и т. п.

Так, по данным управляющего директора ЗАО "Пермский моторный завод" Михаила Дическула, по итогам 2007 года расходы по оплате услуг поставщиков возросли в 1,2–1,7 раза, что нельзя оправдать и объяснить только инфляционными причинами. При этом по ряду материалов такой резкий рост не совсем понятен. А что самое интересное и парадоксальное, так это то, что когда вырастает рыночная цена на металл — цена на продукцию металлургических предприятий, являющихся поставщиками двигателестроительных заводов, также возрастает, но когда цена на металл резко падает — стоимость продукции из него почему-то остается на прежнем высоком уровне. "Все это привело к тому, что по нашему предприятию валовая рентабельность производства упала до 3–6 % — на продаже авиадвигателя заработать средства, покрывающие управленческие расходы, уже невозможно, приходится зарабатывать только на послепродажном обслуживании, — подчеркивает Михаил Дическул. — Действия государства в зоне регуляции цен в авиационной отрасли просто необходимы".

Схожей точки зрения придерживается и исполняющий обязанности генерального директора ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" Юрий Решетников: себестоимость производимой предприятием продукции — то есть авиационных двигателей — стала на сегодня "главным большим вопросом" руководства объединения. По его словам, издержки, связанные с поставками материалов, в период с 2005 по 2008 год выросли с 50 до 60 % в общем показателе себестоимости конечной продукции. А по выпускаемому в Перми семейству ПС-90 показатель еще выше — поставщики забирают до 70–75 % от себестоимости.

"Поставщики просто душат нас", — восклицает Михаил Дическул.

Именно неконтролируемый рост цен на материалы, такие как титан, алюминий и жаропрочные материалы, по мнению Виктора Чуйко, в настоящее время стал стабильным фактором системного кризиса. "За последние три года они выросли в два раза, поэтому составляющая затрат по материалам в производстве увеличилась с 30 до 60 %", — отметил в своем выступлении президент АССАД. Результатом этого стала переориентация российских двигателистов с отечественных материалов на зарубежные, которые дешевле в 1,3–1,5 раза.

СКАЗОЧНЫЙ САМОЛЕТ

Руководство страны, декларируя намерение развивать такие высокотехнологичные отрасли промышленности, как авиастроение и двигателестроение, выбрало ряд "прорывных" проектов, на которые и делается ставка — с одновременными многомиллионными вливаниями. Одними из этих прорывных проектов должны стать пассажирские авиалайнеры Sukhoi Superjet 100 и МС-21. Но пока первый с трудом преодолевает массу возникших трудностей и проблем различного характера, в отношении второго вопросов пока намного больше, чем ответов. Возьмем, например, двигатель для перспективного лайнера.

"Рассматривая перспективный модельный ряд пассажирских и грузопассажирских авиалайнеров, мы задались вопросом: почему в отношении самолета МС-21 речь идет об обязательном размещении на нем двигателя иностранного производства или созданного с помощью иностранных компаний, — говорит президент, председатель совета директоров ЗАО "Двигатели "Владимир Климов — Мотор Сич" Анатолий Ситнов. — Поэтому мы, то есть "Мотор Сич", "Салют" и "Ивченко-Прогресс", решили создать собственную кооперацию по двигателю для данного авиалайнера". Стоимость создания такого "двенадцатитонного" двигателя, в качестве которого предлагается модификация Д-436М12, окажется в районе 4,5–6 млрд долл. А выпущен он будет, как заверил Анатолий Ситнов, не позднее 2014 года.

14 марта 2007 года указанные стороны провели первое научно-техническое совещание и официально утвердили данное решение. Главным по программе определен московский "Салют". Результаты совещания, по словам Анатолия Ситнова, были доведены до главы Минпромэнерго Виктора Христенко и президента ОАК Алексея Федорова. Есть и еще один вариант "чисто" российского двигателя для МС-21 — это предлагаемый Пермским моторостроительным комплексом ПС-12, находящийся на сегодня в стадии эскизного проектирования. Но выбирать двигатель надо не на бумаге, а в результате конкурса на уровне демонстраторов.

Однако до сих пор представители государства продолжают заявлять о "полезности" участия иностранных двигателестроительных компаний в программе создания двигателя для МС-21. Но выдвигаемые чиновниками доводы не выдерживают никакой критики.

Во-первых, в результате такой кооперации россияне не получают доступ к новейшим технологиям в области двигателестроения. Как заметил в беседе с

автором этих строк руководитель одной из известных компаний, "французы газогенератор на "Сатурн" привозят опечатанным и в сопровождении охраны", не давая российским инженерам даже одним глазком с ним ознакомиться (вот такая "помощь технологиями").

Во-вторых, в результате реализации совместного с зарубежными компаниями проекта наши двигатели вряд ли смогут пробиться на международный рынок и, как надеется ряд российских высокопоставленных должностных лиц, оснащать своими двигателями авиалайнеры Boeing и Airbus.

Никто нас, россиян, за границами нашей родины со своим товаром не ждет. Там нужны преимущественно наши "мозги" и ресурсы — желательнее по бросовым ценам. А вот товар мы, напротив, должны покупать за рубежом. Перефразируя слова Остапа Бендера, можно сказать, что за граница нам в области инновационного развития страны не поможет. Зарубежным мегакорпорациям, занимающимся разработкой и поставками высокотехнологичной продукции, конкуренты не нужны. Яркий пример этого — данные, приведенные директором ЦИАМ Владимиром Скибиным: за прошлый год в Россию было ввезено около 2500 авиационных двигателей зарубежного производства на сумму около 1 млрд долл. (а если хотя бы часть этих средств отдать нашим предприятиям?).

Но если и ставить задачу продать двигатель Boeing или Airbus, а в перспективе еще и бразильскому Embraer, то необходимо соблюдать одно главное условие: такой двигатель должен быть полностью отечественным (по крайней мере, никаких "стран дальнего зарубежья" среди участников такого проекта быть не должно). Зачем с подобострастием смотреть в сторону Запада, если уровень технологического развития нашего двигателестроения, по мнению руководителя ЦИАМ, не уступает, а по ряду направлений и серьезно превышает зарубежный уровень.

При этом конкурс на двигатель для МС-21 так и не открывался. Впрочем, вице-президент ОАК Валерий Безверхний уже заявлял, что выбрать двигатель и его разработчика планируется не ранее 2009 года, а появится он примерно в 2015—2017 годах. Значит, МС-21 в таком случае сойдет со стапеля еще позже — при том что изначально нам обещали начать его поставки в 2015 году. И вправду — зачем и как тогда выбирать двигатель, если до сих пор так и не определились с самим авиалайнером? С другой стороны, президент ОАК Алексей Федоров пока считает затруднительным называть конкретные сроки проведения конкурса на двигатель для МС-21, предполагая, что все будет зависеть от характера предложений, которые поступят от потенциальных разработчиков двигателя для этого авиалайнера.

Только вот пока мы будем выбирать самолет и двигатель, российские авиакомпании, оказавшиеся перед настоятельной необходимостью заменять устаревшие самолеты марок "Ту" и "Ил", не будут ждать по десять лет "манны небесной" и приобретут иномарки — новые или подержанные. Причем авиаперевозчик, приобретающий себе значительное количество зарубежных машин и подстраивающий под них всю систему обучения персонала и материально-технического обеспечения, через 5—10 лет "лошадей на переправе" менять не будет — слишком накладно выйдет (бизнес у нас в стране по большей части не отличается патриотизмом). В прошлом году на одном из круглых столов

глава "Аэрофлота" Валерий Окулов заявил об этом прямо и без обиняков.

СТРАННАЯ ПОЗИЦИЯ

Любому профессионалу ясно, что проблемы в российском двигателестроении есть и они весьма серьезные, требующие активного вмешательства государства.

"Мы в достаточно высокой степени озабочены ситуацией, сложившейся в отечественном двигателестроении, — подчеркивает президент ОАК Алексей Федоров. — Особенно это касается консолидации двигателестроительной отрасли, которая почему-то задерживается. Но мы прекрасно понимаем, что без такой консолидации не стоит ожидать сколько-нибудь серьезных прорывов и решения настоящих, серьезных задач. К тому же пока никак не определены и не зафиксированы программы государственной поддержки отрасли двигателестроения. А ведь цикл создания нового двигателя превышает цикл создания самого самолета — и отсутствие реальной поддержки данной отрасли вызывает у нас серьезное беспокойство".

Возьмем, к примеру, ситуацию, возникшую в ходе реализации указа Владимира Путина по вопросу создания на базе московского предприятия "Салют" первого в стране двигателестроительного холдинга. Главная проблема возникла там, где ее никто и не ждал, — в ходе присоединения к холдингу Омского моторостроительного объединения им. П. И. Баранова. В процессе пристального изучения ситуации на этом предприятии оказалось, что, несмотря на наличие огромного долга перед федеральным и местным бюджетами, а также задержек с выплатой рабочим зарплаты, рядом менеджеров компании были приняты действия, являющиеся, по словам генерального директора "Салюта" Юрия Елисеева, "предметом для уголовного разбирательства".

Речь идет о выводе из собственности завода полутора сотен объектов, проданных за "сущие копейки". Например, хорошее кирпичное здание было уступлено всего за 2,5 тыс. рублей. Такое даже "великому комбинатору" и во сне не приснилось бы. Но что самое примечательное — продажа упомянутых объектов осуществлялась именно с целью оплаты долгов. Долги остались — а недвижимости и имущества уже и след простыл.

Причем государство и представители местного руководства по большому счету самоустранились от решения данной проблемы, хотя то же правительство, например, могло заморозить долг омского завода перед федеральным бюджетом с возможностью постепенного его погашения. Взамен на задолженность постоянно накручиваются штрафы и пени, а до июня нынешнего года никакой финансовой и иного рода помощи правительство холдингу оказывать не намерено (при том что указом временные рамки создания первого двигателестроительного холдинга определены на март 2008 года).

Да и федеральную целевую программу по развитию российского двигателестроения правительство до сих пор даже и не рассматривало. Как заявил в ходе брифинга на недавней выставке "Двигатели-2008" замминистра промышленности и энергетики Денис Мантуров, планируется начать ее реализацию с 2010 года и выделить на эти цели 60 млрд руб. Но для этого

надо принять ее еще раньше, да к тому же средства на нее должны выделяться отдельно — ведь трехлетний бюджет на 2008–2010 годы уже утвержден.

Приоритетное же внимание сейчас отдано создаваемому под эгидой госкорпорации "Оборонпром" двигательному холдингу. Причем только обоснованная перед акционерами перспективная инвестиционная программа ПМК составляет не менее 600 млн руб., что, по оценке и. о. гендиректора ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" Юрия Решетникова, не позволяет пока пройти критическую отметку и в будущем требует еще больших вложений — в этом пермские моторостроители целиком рассчитывают на "Оборонпром".

В итоге оставшееся в одиночестве головное предприятие первого холдинга, "Салют", вынуждено не только налаживать производство в Омске и модернизировать производственную базу (за три месяца 2007 года из Москвы в Омск было передано 20 единиц современных высокопроизводительных станков, по состоянию на апрель 2008 года при посредничестве "Салюта" омский завод уже получил заказы суммарной стоимостью около 2,5 млрд руб. — в то время как в 2006 году объем заказов был 700 млн руб., а в 2007 году — около 1 млрд руб.), но еще и погашать все долги, накопленные заводом им. Баранова. По дан-

ным Юрия Елисеева, "Салют" уже перевел, так сказать "авансом", в целях стабилизации ситуации на предприятии около 1 млрд руб. Как результат — сам "Салют" стал сегодня чувствовать себя "не совсем комфортно". Например, компания отказалась от участия в "московской" выставке "Высокие технологии XXI века", да и участие в профильной выставке "Двигатели-2008" долго стояло под вопросом. Но отступить Елисееву некуда.

"Они ждут, видимо, что я упаду или откажусь от исполнения указа о создании холдинга, — заявил в интервью автору материала гендиректор "Салюта". — Но я прямо скажу: они этого никогда не дождутся".

Сложившаяся ситуация — это конечный и закономерный результат построения страны на принципе кланово-олигархического капитала, который требует распределения заказов среди "своих" и получения прибыли любой ценой, без оглядки на национальные интересы государства и тем более без соблюдения интересов и конституционных гарантий его граждан.

Владимир ЩЕРБАКОВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
28.05.08*

А350 БОРЕТСЯ С ЛИШНИМ ВЕСОМ

Два года назад концерн Airbus возобновил работу по созданию своего дальнемагистрального А350, однако время уходит, а количество проблем не уменьшается.

С одной стороны, до сих пор не найдены необходимые для продолжения разработок партнеры, а с другой — все длиннее становится список нерешенных технических вопросов по конструкции. Airbus, как и его конкурент Boeing, намерен впервые изготовить самолет целиком из углеродного волокна.

По информации, которой располагает Handelsblatt, вес нынешней версии лайнера как минимум на восемь тонн превышает заложенный в проекте показатель. Впрочем, официальных данных по весовым характеристикам лайнера Airbus пока не представил. Не решены и такие важные вопросы, как электронная и шумоизоляция пассажирского салона, хотя концерн обещал запустить производство А350 в 2011 году, а к середине 2013 года уже выпустить первый лайнер.

"Ничего необычного в наличии проблем с весом на этом этапе нет", — заявил официальный представитель Airbus в Тулузе, заверив, что сомнений в том, что график работ будет выдержан, у него нет. Со своим новым дальнемагистральным лайнером, разработка которого обойдется не менее чем в 10 млрд евро, Airbus связывает большие надежды. За счет меньшего веса лайнера расход топлива А350 по сравнению с предыдущей моделью должен сократиться на 20 %. В зависимости от модификации он сможет брать на борт от 270 до 350 пассажиров.

Именно этот сегмент авиаперевозок считается в настоящее время наиболее быстро развивающимся. На сегодняшний день на А350 получено 362 заказа, при том что на Dreamliner компании Boeing их поступило уже примерно 800.

Первый проект своего А350 в концерне Airbus похоронили в июне 2006 года после того, как основные клиенты сочли, что по сравнению с Boeing Dreamliner он неконкурентоспособен. С тех пор Airbus ударными темпами работает над созданием новой модели, стремясь не допустить слишком большого отставания от своего главного конкурента. Впрочем, у американцев тоже проблем хватает. Boeing уже трижды сдвигал сроки начала поставок своего Boeing 787 (Dreamliner), а его первый полет перенесен на конец нынешнего года.

У создателей А350 наибольшие трудности вызывает применение нового материала CFK. Выполненная из него обшивка поглощает внешние шумы значительно хуже, нежели применявшийся до сих пор алюминий. Для того чтобы добиться необходимых предельных показателей уровня шума, пришлось бы встраивать дополнительные шумопоглотители, а это привело бы к утяжелению самолета. Проблемы возникают и из-за другого свойства, усиленного карбоновыми нитями искусственного материала CFK: являясь полупроводником, он не годится для отвода используемого в самолете электрического тока. Впрочем, как говорят в Airbus, "все проблемы можно решить — нужно только больше времени и денег".

*источник: газета RBC Daily
22.05.08*

КМПО ПРОЯВИЛО САМОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ

Предприятие решило обойтись без самарских партнеров по проекту НК-38СТ.

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) отказалось от сотрудничества с ОАО "СНТК им. Кузнецова" и ОАО "Моторостроитель" в освоении серийного производства нового газотурбинного двигателя НК-38СТ. Вчера руководство КМПО заявило об отказе размещать ежегодный заказ на ОАО "Моторостроитель" на производство турбины высокого давления, решив открыть аналогичное производство у себя. По мнению участников рынка, Казань пытается замкнуть на себе полный цикл выпуска НК-38СТ, что позволит ей консолидировать всю выручку от поставок ГПА-16 "Волга" "Газпрому" на сумму не менее \$ 20 млн в год.

Заместитель генерального директора КМПО по экономике и финансам Владислав Карпов подтвердил "Ъ" информацию о прекращении сотрудничества с самарским "Моторостроителем" по проекту создания нового газотурбинного двигателя НК-38СТ, сообщив, что новые контракты на изготовление турбин высокого давления для двигателя казанский завод с "Моторостроителем" подписывать не планирует. По его словам, КМПО по распоряжению гендиректора Дамира Каримуллина ведет подготовку производства аналогичных турбин на собственных мощностях. По расчетам КМПО, дополнительные затраты на организацию нового производства составят 94 млн руб., половину КМПО успело освоить. Ожидается, что производственные мощности КМПО будут готовы к выпуску турбин к лету этого года. Одновременно с этим КМПО создало собственное конструкторское бюро, которое вместо СНТК им. Кузнецова будет вести техническое сопровождение выпуска турбин. Заместитель генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" и заместитель гендиректора "Моторостроителя" Василий Лапотко подтвердил "Ъ", что "Моторостроитель" больше не работает по проекту НК-38СТ. По мнению участников рынка, упущенная выгода "Моторостроителя" может составить \$ 600 тыс. с каждого двигателя (стоимость турбины составляет 30 % стоимости двигателя в \$ 2 млн).

ОАО "КМПО" является одним из ведущих производителей газоперекачивающей техники, оснащаемой двигателями НК-16-18СТ. Доля "Газпрома" в структуре заказов КМПО составляет 75 %. Крупнейшим акционером КМПО является госхолдинг "Связьинвестнефтехим", владеющий 44 % акций компании. Остальные 42 % акций в начале 2007 года консолидировала группа частных акционеров. В прошлом году объем реализованной продукции составил 4,568 млрд, чистая прибыль — 235,227 млн руб.

Производственная кооперация КМПО с самарским моторостроительным комплексом (ОАО "СНТК им. Кузнецова", ОАО "Моторостроитель") образовалась более 10 лет назад, когда самарский разработчик приступил к проектированию нового двигателя НК-38СТ с повышенным КПД. Им должны были комплектоваться газоперекачивающие агрегаты ГПА-16

"Волга", которые обслуживают магистральные газопроводы "Газпрома". КМПО в альянсе с предприятиями Самары отгрузило первый опытный образец НК-38СТ в конце 2002 года, после он должен был пройти межведомственные испытания на компрессорной станции "Помары" "Волготрансгаза" и получить одобрение "Газпрома" на начало серийного производства на мощностях КМПО. Участие "Моторостроителя" заключалось в производстве турбины высокого давления, входящей с основу газогенератора НК-38СТ. Однако дальнейшая кооперация КМПО с предприятиями Самары застопорилась: за последние пять лет ими изготовлено шесть опытных образцов двигателя, но "Газпром" пока не одобрил их промышленное производство.

Официальной причиной разрыва отношений с самарским узлом руководство КМПО называет срывы "Моторостроителем" установленных сроков сдачи турбин. "Они (ОАО "Моторостроитель" — "Ъ") только сейчас выполняют работы по заказу, который был размещен нами два года назад", — уточнил господин Карпов. Стоимость контракта господин Карпов не назвал, ссылаясь на коммерческую тайну. Источники "Ъ" отмечают, что срыв работ по НК-38СТ мог произойти в связи с выполнением заказов в рамках российской космической программы, так что в этом году "Моторостроитель" будет нацелен на их срочное выполнение. Таким образом, КМПО предстоит в одиночку доводить НК-38СТ "в серию".

О разрыве отношений известно российским конкурирующим производителям газоперекачивающей техники. "Скорее всего, произойдет дальнейшее ослабление позиций самарских предприятий, которым придется либо искать партнерство с каким-то другим производителем ГПА, либо отказаться от наземной тематики в пользу ракетных программ. Потому что Казань замкнет на себе полный цикл производства НК-38СТ. Первую составляющую двигателя завод выполнит сам, а вторую выполнит ОАО "Казанькомпрессормаш", — заявили "Ъ" в ОАО "Пермский моторный завод". В НПО "Искра" полагают, что окончательную ясность должен внести "Газпром", который финансирует создание газоперекачивающей техники в России. По оценкам участников рынка, Казань сможет консолидировать 100 % выручки от поставок ГПА "Волга", если сумеет наладить производство НК-38СТ. По их оценкам, речь может идти о \$ 20 млн в год, так как "Газпром" закупает не менее пяти ГПА в год по цене \$ 4 млн. Ожидается, что в мае в Казани пройдет совещание "Газпрома" с производителями ГПА, на котором будет обсуждаться вопрос реализации проекта НК-38СТ. Аналитик БКС Севастьян Козицын не сомневается, что КМПО сможет наладить собственное производство НК-38, поскольку у предприятия есть свободные для этого мощности, а сотрудничество с "Газпромом" является приоритетным.

Луиза ИГНАТЬЕВА,
Ольга ВАРЛАМОВА

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
14.05.08

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ПОДВЕЛИ ИТОГИ

Чистая прибыль компании в 2007 году выросла в 11 раз, до 1,9 млрд рублей.

В преддверии открытия первой Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2008 компания "Вертолеты России" подвела итоги 2007 года, оказавшегося для нее самым удачным за последние несколько лет. Суммарная выручка предприятий холдинга в прошлом году увеличилась на 5 %, до 29,63 млрд руб., а чистая прибыль и вовсе выросла в 11 раз, до 1,9 млрд руб. Финансовые показатели могли оказаться еще выше, однако этому помешала нехватка свободных производственных мощностей, квалифицированных кадров и комплектующих.

Сегодня единственный производитель вертолетной техники в России компания "Вертолеты России" переживает не лучшие времена. Как отмечают представители материнской компании "Оборонпром", в 2007 году ставилась задача довести производство вертолетов до 150 штук, однако появились проблемы, связанные с отсутствием мощностей и нехваткой рабочих кадров и комплектующих, в первую очередь трансмиссий. Тем не менее в 2007-м "Вертолеты России" поставили заказчикам 120 вертолетов (с учетом ремонта и модернизации ранее поставленной техники), из которых только 10 — камовского производства, остальные — милевского. В 2006 году было произведено 108 машин, а в 2005-м — 93.

Чистая прибыль предприятий, входящих в структуру "Вертолетов России", по итогам 2007 года выросла в 11 раз и превысила 1,9 млрд руб. Суммарная выручка предприятий холдинга составила 29,63 млрд руб. против 28,17 млрд руб. Наибольший объем продаж в 2007 году у ОАО "Роствертол" (7,24 млрд руб.) и ОАО "Казанский вертолетный завод" (6,7 млрд руб.).

По информации представителей "Вертолетов России", в 2007 году вырос объем заказов внутри страны — до 40 %, при этом до 2006 года этот показатель равнял-

ся 10–15 %. Выросла и доля гражданской продукции — до 60 % (ранее эта цифра была на уровне 20–30 %). "Мы планируем сохранить долю гражданской продукции на уровне 60 % за счет увеличения внутреннего спроса на вертолетную технику, а также за счет увеличения модельного ряда гражданской техники на международном рынке", — говорит представитель "Вертолетов России". На сегодняшний день основными экспортными рынками остаются страны СНГ, Китай, Ближний Восток, Северная Африка. 10 машин Ка-32 (спасательные и пожаротушения) были поставлены в Португалию, Испанию и Японию.

Российские производители всерьез стали рассматриваться авиаперевозчиками как основные поставщики техники, считает пресс-секретарь "Газпромавиа" Дарья Полухина. "Сейчас компания находится в стадии переговоров с "Вертолетами России" по поставке авиатехники в рамках программы развития компании до 2015 года. Планируется закупить несколько десятков машин российского производства", — говорит представитель авиакомпании. "Вертолетная техника сейчас нужна практически всем. Долгое время в России не закупалась подобная техника ни силовыми министерствами, ни "Газпромом" или компаниями, заинтересованными в такого рода перевозках", — отмечает глава Центра АСТ Руслан Пухов. Если спрос на технику будет расти так же быстро, это приведет к проблемам с производством, предупреждает эксперт. Программа по сборке легких вертолетов также может быть под вопросом, так как может потребовать большого отвлечения ресурсов, отмечает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Между тем в 2008 году "Вертолеты России" поставили задачу довести производство до 200 вертолетов.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
14.05.08*

УКРАИНСКИМ АВИАСТРОИТЕЛЯМ СОВЕДУЮТ ПОУЧИТЬСЯ У РОССИЙСКИХ КОЛЛЕГ

Украинским авиастроителям следует очень серьезно заняться изучением опыта продвижения самолетов у иностранных компаний.

В том числе для них должен быть поучителен и полезен опыт компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), продвигающей на мировой рынок, в соответствии с его требованиями, свой новый продукт — региональный самолет Sukhoi SuperJet 100, который фактически по многим параметрам является конкурентом украинско-российского регионального самолета Ан-148. Такое мнение корреспонденту ЛІГАБізнесІнформ выразил глава Центра политического и экономического анализа Александр Кава.

По его словам, компания "Гражданские самолеты Сухого" очень много внимания уделяет продвижению своего самолета на мировой рынок. Это касается в том числе создания в глобальной сети Интернет сайтов на русском и английском языках с исчерпывающей информацией о новом самолете, процессе испытаний и послепродажной поддержке.

Особое внимание уделяется, отмечает эксперт, организации послепродажного обслуживания самолетов. Именно из-за отсутствия разветвленной сети сервисных центров у украинских и российских авиапроизводителей многие авиакомпании отказываются от украинских и российских авиакомпаний. ГСС еще на ранних этапах разработки самолета сформировала достаточный портфель твердых заказов на новый

самолет, а также создала четкий график поставок этих самолетов для авиакомпаний.

"Что же касается украинских авиастроителей, то зачастую информацию о параметрах их самолетов можно найти исключительно на любительских сайтах, информация же на английском языке о новых моделях очень ограничена, да и сроки поставки серийных моделей отечественные авиастроители постоянно задерживают", — подчеркивает А. Кава. Как пример он наводит поставку первых серийных лайнеров Ан-148, совершившего первый полет в конце 2004 года, которая "постоянно переносится на более поздние даты".

По мнению эксперта, вполне возможно, что Ан-148, который совершил первый полет на 3 с лишним года раньше, чем Sukhoi SuperJet 100, появится на рынке гораздо позже. "Первый полет Sukhoi SuperJet 100 может состояться уже в ближайшие недели, тогда как первые поставки серийных лайнеров запланированы на конец 2008 — начало 2009 года. В противном случае, если не будут предприняты реальные шаги по

продвижению украинских самолетов на мировой рынок в соответствии с общепринятыми подходами, вся отрасль украинского авиастроения через несколько лет может переключиться на страницы учебников истории", — подытожил А. Кава. Напомним, SuperJet 100 проходит последние предполетные испытания в Комсомольске-на-Амуре. Концерн планирует поднять самолет в воздух в середине мая.

Серия реактивных региональных самолетов с двумя двигателями Ан-148 создается на АНТК им. О. К. Антонова совместно с предприятиями Украины, России и других стран. Ан-148 предназначены для перевозок на региональных и магистральных линиях. На воздушных трассах новые лайнеры заменят Ан-24, Ту-134, Як-40 и Як-42. В качестве базового варианта самолет рассчитан на перевозку 80 пассажиров.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
15.05.08*

МИ-171 ИЗ СЫЧУАНИ

Китайский военный завод начал отверточную сборку вертолета Ми-17 — одного из главных предметов российского военного экспорта.

В случае успеха китайцы могут не только потеснить Россию на внешних рынках, но и помешать выполнению стремительно выросших внутренних заказов на вертолеты.

КОПИРОВАНИЕ

Производить самолеты Су-27СК с российскими компонентами китайцы начали в 1996 г. С 2004 г. лицензионный договор перестал выполняться. Су-27 и Су-30 — основа оружейного экспорта, в 2007 г. поставки самолетов и оборудования обеспечили около 50 % экспортной выручки "Рособоронэкспорта" (\$ 6,2 млрд). Аналоги истребителей МиГ-19 и МиГ-21, бомбардировщика Ту-16, транспортных самолетов Ан-2, Ан-24 и Ан-12 Китай производит давно.

Вслед за истребителем Су-27 Китай приступил к воспроизводству второго по значению экспортного товара российского авиапрома — вертолета семейства Ми-8/17. Правда, на этот раз с разрешения России.

Информация о производстве Ми-171 в Китае опубликована на сайте администрации района Ухоу города Чэнду, столицы провинции Сычуань. В сообщении говорится, что чиновники администрации помогли сычуаньской вертолетостроительной компании "Ланьтянь" пройти формальности, необходимые для начала сборки вертолетов.

На базе расположенного в Чэнду военного ремзавода № 5701 будет развернута сборка вертолетов Ми-171. В 2008 г. планируется собрать 20 машин, проектная мощность предприятия составит 80 вертолетов в год.

Первоначально китайцы будут собирать вертолеты из машинокомплектов, поставляемых из российского Улан-Удэ, где расположен завод У-УАЗ — производитель Ми-171. Затем планируется наращивать локализацию производства.

У компании "Ланьтянь" уже есть заказы на 300 млн юаней (\$ 42,8 млн), а всего продажи в 2008 г. могут достигнуть 1,6 млрд юаней (\$ 228 млн).

Первый собранный в Китае вертолет уже испытан. "Мы оцениваем проект как начало процесса организации сборочного производства российских вертолетов в Китае", — отмечает представитель "Оборонпрома" (контролирует холдинг "Вертолеты России", куда входят все российские вертолетные заводы). Возможность организации лицензионного производства в Китае "Оборонпром" оценит по мере реализации сборочного процесса, добавил он.

Вертолет Ми-171 — усовершенствованная более ранняя модель Ми-8. В постсоветское время КНР купила около 300 машин этого типа.

Китайцы планируют экспортировать машину в Пакистан и Африку, что может стать угрозой российскому экспорту, полагает источник в российском ВПК. Кроме того, при успехе китайского проекта российским заводам может не хватить комплектующих для вертолетов, опасается он.

В 2007 г. доля российских заказчиков на вертолеты выросла до 40 %, ранее — до 10–15 %, а портфель заказов, по данным "Оборонпрома", полностью сформирован на 2009 г. и на 70 % — на 2010 г. Уже в 2007 г. промышленность выпустила лишь 120 машин при заказе на 150 из-за нехватки трансмиссий и моторов, производство которых в ближайшие годы не вырастет, говорит сотрудник одного из заводов. Китай, залутивший человека в космос, рано или поздно скопирует нужный ему вертолет и без нашей помощи, так что России лучше участвовать в процессе, а не пассивно наблюдать, возражает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

*Алексей НИКОЛЬСКИЙ,
Василий КАШИН*

*источник: газета «Ведомости»
12.05.08*

ИНТЕРВЬЮ

"Я НЕ СЧИТАЮ РСК "МИГ" ПРОБЛЕМАТИЧНОЙ"

Глава "МиГа" о вхождении в объединенную корпорацию и перспективах российских самолетов на мировых рынках.

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", в марте преобразованная из ФГУПа в ОАО, до конца года должна войти в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) и стать одним из ее основных активов. Процессом управляет новый генеральный директор "МиГа" Анатолий Белов, сменивший на этом посту Алексея Федорова, президента ОАК. В своем первом интервью в этой должности Анатолий Белов рассказал "Ъ" о состоянии дел на "МиГе", экспортных контрактах и планах реорганизации производства.

— Когда РСК "МиГ" войдет в ОАК? Сроки уже неоднократно переносились.

— Думаю, что в этом году. Ожидается, что Ernst & Young завершит оценку корпорации в июне, далее планируется обычный процесс интеграции.

— Насколько могут повлиять на оценку сложности с контрактом на поставку истребителей в Алжир (контракт на 28 МиГ-29СМТ и 6 МиГ-29УБ был подписан в марте 2006 года, но Алжир вернул первые 15 "МиГов", предъявив претензии к состоянию машин. — "Ъ")? Ведь у РСК "МиГ" значительный долг по итогам 2007 года.

— Задолженность образовалась в первую очередь за счет проблем с алжирским контрактом. Тем не менее, самолеты произведены и, следовательно, составляют актив корпорации. Поэтому, я полагаю, стоимость компании кардинально не снизится. К тому же мы ведем интенсивные переговоры по продаже этих истребителей.

— Алжирские ВВС выплатили аванс за "МиГи" в размере \$ 250 млн. Они требуют возвращения денег?

— Обсуждение процедуры сворачивания контракта еще предстоит, в ней будут и вопросы взаимозачетов.

— В ОАК говорили, что возможность приобретения возвращенных Алжиром истребителей рассматривается российскими ВВС.

— У ВВС есть интерес ко всем 34 самолетам МиГ-29СМТ, планировавшимся к поставке. Их инспектировала комиссия Минобороны и дала положительное заключение о качестве сборки машин. Летчики ВВС проверили отдельные режимы самолетов в воздухе и дали хорошие отзывы.

— В случае покупки самолетов Министерством обороны их цена будет ниже, чем по контракту с Алжиром?

— Ожидается, что цена будет несколько ниже экспортной.

— Российские ВВС не берут машины с зарубежной авионикой. Вам придется менять "начинку" самолетов?

— Да, в этом случае предстоит сделать небольшие изменения, но они несущественны и на себестоимости и сроках поставки машин практически не скажутся.

— Экспортные предложения на эти истребители есть?

— Да, есть запросы, в том числе от традиционных партнеров. Мы готовы их рассмотреть вслед за поставкой в российские ВВС.

— Российская сторона предлагала Алжиру взамен более современные МиГ-29М2 или МиГ-35. Этот вариант в силе?

— "МиГ" передавал такие предложения, решение за алжирской стороной.

— Каков сейчас портфель заказов "МиГа"?

— Около \$ 4 млрд плюс опционы на \$ 2,5 млрд на период до 2011—2012 годов. Причем рынок не исчерпан, мы каждый год прибавляем в этот портфель достаточно солидные суммы. В ближайшие несколько лет мы продвигаем четыре машины — МиГ-29СМТ, МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2 и МиГ-35.

— Можно ли оценить долю "МиГа" на мировом рынке?

— Если взять общее количество истребителей, выпускаемых в мире, то около 70 % занимают средние и легкие истребители. Это та ниша, где работает и имеет хорошие перспективы РСК "МиГ". Конечно, темпы производства у наших основных конкурентов выше, но мы уже начали, опираясь на потенциал компании и поддержку государства, возвращать свои позиции на рынке.

— Как отразилась ситуация с падением курса доллара на экспорте "МиГа"?

— Такая проблема существует. Она сказывается на экономике корпорации, создает сложности не только для "МиГа", но и для наших российских партнеров. Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству и "Рособоронэкспорт", естественно, в курсе и ведут переговоры с нашими заказчиками для ее решения.

— Как движется индийский тендер по закупке 126 истребителей, в котором участвует РСК "МиГ"? Индия уже продлевала сроки...

— Единственное, что продлевалось, это срок подачи технико-коммерческих предложений. Он был сдвинут на месяц. Мы вместе с "Рособоронэкспортом" передали индийской стороне все материалы в установлен-

ные сроки. Следующий этап — демонстрация возможностей техники заказчику.

— Учитывая неторопливость Индии, итоги тендера ожидаются не скоро?

— Индия может скорректировать свои планы, если сочтет необходимым. Но пока процесс идет в рамках тех сроков, которые Дели наметил с самого начала.

— "Рособоронэкспорт" ведет переговоры с Индией по корректировке цены и сроков исполнения контракта на поставку авианосца "Адмирал Горшков". Контракт на поставку 16 самолетов МиГ-29К/КУБ предусматривает опцион по закупке дополнительной партии "МиГов" для корабля. Задержка с "Горшковым" может помешать этим планам?

— Мы обсуждали этот вопрос с индийской стороной на высоком уровне, и нам было обещано, что ситуация с авианосцем на наш контракт не повлияет. В июне мы начинаем обучать индийских летчиков. В ближайшие месяцы мы передадим индийским заказчикам первые четыре машины. Они будут использоваться для технического обучения летно-технического персонала и летного обучения летного персонала. Остальные восемь будут переданы до июня 2009 года. Мы ждем сейчас информацию от индийской стороны о сроках контракции.

— По ходу модернизации двигателя для МиГ-29К/КУБ пришлось решать ряд технических проблем. Это не задержит поставку самолетов?

— Серьезных трудностей нет, все наши партнеры укладываются в сроки. Один самолет уже полностью готов, на подходе вторая машина.

— Индийцы не планируют строить у себя полигон наподобие крымской "Нитки" — имитатора палубы авианосца?

— Да, такие планы есть, мы будем помогать в этом индийским ВМС. На ближайшее время планируется обучение индийских летчиков полетам с обычных аэродромов. В дальнейшем мы будем обучать пилотов на имитаторе авианосца, по этому поводу ведутся переговоры с Украиной.

— В прессе прошло заявление со ссылкой на ВМС Индии о том, что если F-18 победит в тендере на 126 средних истребителей, то они же будут поставлены на два строящихся индийских авианосца вместо МиГ-29К/КУБ. Как Вы оцениваете подобные перспективы?

— Да, я видел, якобы с подобной инициативой выступили ВМС Индии. Мы сомневаемся в такой информации. Это уже не первая дезинформация, которая всплывает вокруг тендера. Как правило, индийская сторона дезавуирует подобные сообщения.

— РСК "МиГ" подписала контракт на модернизацию 63 истребителей МиГ-29, ранее поставленных в Индию. Каковы параметры этого контракта?

— Общая стоимость составляет около \$ 1 млрд. Первые самолеты в ближайшие месяцы должны прийти в Россию, чтобы на них отработать будущий технический облик. Затем "МиГ" передаст технологию проведения модернизации ВВС Индии. В Индию будут командированы наши специалисты для оказания содействия, "МиГ" поставит индийской стороне все необходимое оборудование. Будут модернизированы все МиГ-29 индийских ВВС, в том числе шесть в России, остальные — в Индии.

— В прошлом году в Ле Бурже было объявлено, что появились первые заказчики на МиГ-29М/М2.

— Да, у нас есть определенные заказы на эти истребители.

— А на МиГ-31?

— Мы сделали предложение, есть заказчик, готовый его купить, но я не хотел бы этого заказчика называть.

— Каковы перспективы работы РСК "МиГ" на рынке Восточной Европы?

— Мы предлагаем странам региона, где есть истребители "МиГ", несколько вариантов их модернизации: глубокий, средний и легкий. Выбор варианта будет зависеть от возможности этих стран и задач, которые ставятся перед "МиГами". Ряд проектов уже осуществляется. Например, 12 модернизированных под стандарты НАТО МиГ-29СД недавно были переданы ВВС Словакии и приняты ими на вооружение.

— Будут ли расти закупки "МиГов" российскими ВВС?

— Госпрограмму вооружений до 2015 года не планируется сильно корректировать, но сейчас готовится новая программа — на 2010—2020 годы. У корпорации "МиГ" есть несколько интересных предложений, которые можно реализовать в ее рамках.

— Могут ли в ближайшее время ВВС объявить тендер на разработку легкого и среднего истребителя пятого поколения?

— Полагаю, что одним тяжелым истребителем (его сейчас разрабатывает АХК "Сухой". — "Ъ") все задачи, стоящие перед ВВС, не решить. Машина более легкого класса объективно необходима, поэтому мы продолжаем работать в этом направлении.

— Но такой тендер возможен только после 2015 года?

— Почему? Процесс может начаться раньше. Решение за Правительством РФ, Министерством обороны России и главкоматом ВВС.

— Намерена ли корпорация продолжать программу МиГ-АТ? Ведь ВВС РФ выбрали в качестве учебно-боевой машины Як-130, а на внешнем рынке заказов на МиГ-АТ нет.

— МиГ-АТ задействованы в ряде испытательных программ, и говорить о полном закрытии темы преждевременно.

— На Московском авиасалоне РСК "МиГ" продемонстрировала беспилотник "Скат". У него есть шансы быть включенным в госпрограмму вооружений?

— Мы рассчитываем на это.

— Будут ли из состава ОАО "РСК МиГ" выводиться двигателестроительные активы — ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева" и ОАО "Климов", как это планировалось ранее?

— Поскольку РСК "МиГ" вступает в Объединенную авиастроительную корпорацию, то ее руководство и будет вести переговоры с "Оборонпромом" о включении "Климова" и ММП имени Чернышева в двигателестроительный холдинг. "МиГ", в свою очередь, рассчитывает от ОАК получить в управление акции нижегородского завода "Сокол", что позволит оптимизировать наши производственные программы.

— ОАК принадлежит только госдоля в 38 % акций "Сокола". Будет ли РСК "МиГ" предлагать частным акционерам выкупить у них пакеты?

— Этот вопрос сейчас обсуждается.

— Года полтора назад рассматривалась возможность заказывать крыло для МиГ-29, выпускаемых "Соколом", на НПК "Иркут" или даже в Комсомольске..

— Это было временным, пока "Сокол" не поднялся. У нижегородского завода был нелегкий период, но сейчас он обеспечивает потребности РСК "МиГ".

— Как РСК намерена реорганизовать свои производственные мощности? Как долго будет функционировать площадка в Москве?

— Производство "МиГов" ведется на трех площадках: в Москве, Луховицах и Нижнем Новгороде. Без московских мощностей нам сегодня не обойтись. Планы постепенного сокращения производства в Москве обсуждаются вместе с ОАК. Однако заниматься этим следует очень осторожно, так как здесь работает несколько тысяч человек.

— Какая площадка после этого будет основной?

— Развиваться будут и "Сокол", и Луховицы с распределением загрузки между ними, в том числе по типам истребителей.

— 20 февраля президент подписал указ о создании Национального авиастроительного центра в Жуковском. В какие сроки РСК "МиГ" сможет перевести в Жуковский свой инженерный центр?

— Мы полностью поддерживаем этот проект, направление абсолютно правильное. Что касается сроков, конечно, планы должны быть консолидированы — с "Ильюшиным", "Туполевым", "Иркутом" и "Сухим". У нас единственное желание — чтобы перемещение не повлияло на наши производственные процессы, ведь "МиГ" — одна из немногих компаний с законченным циклом, объединяющих все, от разработки до производства.

— В конце марта в ОАК велись разговоры о возможности промежуточного варианта — строитель-

ства на территории производственной площадки "МиГа" в районе Ходынского поля нового здания, где бы разместился инженерный центр ОАК и штаб-квартира корпорации.

— Решается сугубо техническая проблема размещения ОАК и ее служб. Обсуждаются разные варианты, в том числе и тот, о котором Вы спрашиваете. Впрочем, так как РСК "МиГ" еще не входит в ОАК, я в эту тему пока глубоко не погружался.

— Вы пришли на РСК "МиГ" в сложный момент решения вопроса по алжирскому контракту. Почему Вы сменили работу в относительно благополучной корпорации "Иркут" на проблематичную корпорацию "МиГ"?

— А я не считаю РСК "МиГ" проблематичной. Ситуация на "МиГе" отражала то, что происходило во всем российском авиапроме: те же проблемы в большей или меньшей степени. Усилиями прежнего руководства самые важные из них решены: начато реформирование производства, в индийском тендере мы участвуем с самолетом из нового продуктового ряда, развивающим успешный проект МиГ-29К. У меня нет сомнений, что авторитет марки "МиГ" мы восстановим.

*Александра ГРИЦКОВА,
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
29.05.08*

"ВЕРТОЛЕТ НЕ МОЖЕТ СТОИТЬ ДЕШЕВО"

Замминистра промышленности и энергетики Денис Мантуров — в интервью "Газете".

К 2015 году Россия должна занять одно из ведущих мест в мировом вертолетостроении. Такая цель поставлена в разработанной в Минпромэнерго стратегии развития отрасли. Для реализации задачи российскому холдингу (интегратором процесса выступает ОАО "Оборонпром") необходима кооперация с иностранным партнером. Это позволит увеличить объем производства вертолетов и обеспечит выход на мировой рынок с новой конкурентоспособной продукцией. Официальный выбор партнера должен произойти на первой международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2008, которая состоится в Москве 15–17 мая. В интервью корреспондентам "Газеты" Максиму Товкайло и Евгению Белякову замминистра промышленности и энергетики Денис Мантуров рассказал, какие конкурентные преимущества есть у России на мировом рынке вертолетостроения, а также сообщил, когда начнется разработка вертолета пятого поколения.

— Практически во всех отраслях российской промышленности идет консолидация активов в рамках интегрированных структур, подконтрольных государству. Чего планирует достичь государство?

— Перед нами стоит много целей. Во-первых, обеспечение устойчивого промышленного роста и конкурентоспособности отечественной промышленности в долгосрочной перспективе. Во-вторых, рациональное

перераспределение ресурсов, их концентрация на наиболее перспективных направлениях. В-третьих, оптимизация организационных и финансовых затрат государства на управление промышленными предприятиями. Ну и наконец, повышение социально-экономической и бюджетной эффективности функционирования организаций государственного сектора промышленности. Отмечу, что создание интегрированной структуры — достаточно длительный процесс. С момента разработки системного проекта до государственной регистрации интегрированной структуры проходит более трех лет. Принятию решений президентом и правительством о создании интегрированной структуры предшествуют процедуры разработки системного проекта, согласование проектов нормативных актов заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, одобрение межведомственной комиссией по реформированию и развитию оборонно-промышленного комплекса и военно-промышленной комиссией при правительстве.

— Какие цели преследует государство, проводя консолидационную политику в рамках ОПК?

— Действительно, развитие ОПК сейчас определяется интеграционными процессами. Это основной способ добиться структурных преобразований в ОПК, чтобы он мог конкурировать с транснациональными корпорациями, действующими на мировых рынках.

Одной из главных целей государственной политики в сфере оборонно-промышленного комплекса мы

считаем повышение инвестиционной привлекательности, инновационной активности и конкурентоспособности российских предприятий. Подчеркну, что вся консолидация активов происходит в рамках закона. Ведь основу нашего ОПК составляют предприятия и организации, включенные в сводный реестр организаций оборонно-промышленного комплекса. Основная часть таких организаций относится к государственному сектору экономики. Российская Федерация может влиять на деятельность предприятий и организаций как собственник их имущества (в отношении унитарных предприятий) либо как акционер (в отношении акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности).

— Каковы перспективы развития вертолетостроения в России?

— В марте мы закончили разработку проекта комплексной целевой программы "Развитие вертолетостроения в РФ на период до 2015 года". Это стратегия вертолетной отрасли на среднесрочную перспективу. Сейчас документ согласовывается с заинтересованными министерствами. Он предполагает увеличение производительности предприятий вертолетной отрасли в три раза, доведение годового выпуска до 500 вертолетов, освоение не менее 15 % мирового рынка и рост объемов продаж вертолетной техники до уровня свыше 400 млрд рублей. Мы планируем инвестировать в эту программу 147 млрд рублей. Половина этой суммы будет формироваться из бюджетных средств, другая — за счет прибыли вертолетного холдинга. Плюс частные инвестиции.

— Для производства каких типов вертолетов у России есть конкурентные преимущества?

— Российские вертолетостроители конкурентны в том числе и на мировых рынках, в производстве машин среднего класса весом около 13—15 тонн. Однако производство самых востребованных сейчас машин весом от 2 до 6 тонн у нас не развито, и основной акцент в международном сотрудничестве мы будем делать на решение этой проблемы. При этом отмечу, что у российских вертолетостроителей есть отличный конструкторский задел, который и сегодня позволяет успешно конкурировать с международными транснациональными компаниями. Например, вертолет соосной схемы, который до сих пор в мире производила только одна фирма — ОАО "Камов", теперь уже разрабатывается американской компанией Sikorsky. Также в Sikorsky проектируют скоростной вертолет, аналогичные наработки которого есть и на наших заводах — на Московском вертолетном заводе имени Миля и "Камове". Поэтому, чтобы не упустить время, необходимо уже сейчас четко понимать цели нашей стратегии в этой отрасли, рыночные ниши, а также по возможности минимизировать сроки разработки и внедрения в производство вертолетов.

— Многие отрасли промышленности развиваются за счет международного разделения труда. Например, титановый монополист "ВСМПО-Ависма", подконтрольный "Ростехнологиям", активно помогает Boeing и Airbus. Есть ли производственные возможности для участия России в международной кооперации в вертолетостроении?

— Да, у России, безусловно, есть такие возможности. Сейчас обсуждаются вопросы сотрудничества с AgustaWestland и Eurocopter. Как известно, в прошлом году "Оборонпром" и AgustaWestland подписа-

ли протокол о намерениях, который предусматривает обсуждение различных аспектов сотрудничества между компаниями.

Наша позиция в данном вопросе четкая: Россия не должна быть страной отверточной сборки, которая потребляет собранные западные вертолеты внутри страны. Учитывая заинтересованность западных партнеров в нашем рынке, мы хотим получать передовые технологии, а также инкорпорировать наши совместные предприятия в международную производственную цепочку. Благодаря этому узлы, детали или целые вертолеты, произведенные в России в рамках сотрудничества с европейскими фирмами, свободно могли бы использоваться и продаваться по всему миру.

— Будут ли иностранные партнеры привлекаться для создания вертолета пятого поколения?

— Нет. Говоря про поколения, мы имеем в виду военную технику, поэтому пока не рассматривается возможность международного сотрудничества. Будем работать сами. Думаю, что о разработке новой машины следует говорить не раньше чем через пять лет. Ведь Ми-28 пока соответствует всем требованиям, которые предъявляют рынок и Министерство обороны.

— Есть ли возможности для того, чтобы создать в России вертолетное такси?

— Авиатакси — не новость для российского рынка. Есть проект "Декстер", который уже активно осваивает воздушное пространство между городами России.

Для развития вертолетного такси нужна госпрограмма. Тогда можно говорить о конкретном заказе, будет понятна целесообразность проекта в целом и рассчитана его стоимость. Хотя уже сейчас вертолеты используются для перевозки людей в труднодоступные места в Сибири и на Дальнем Востоке. Создание такого рода такси как раз необходимо в городах, где остро стоит транспортная проблема. Здесь важно понять, какие машины можно использовать. Ми-8/17, наверное, слишком крупная машина для города, а более легкие машины типа "Ансат" и Ка-226 еще требуют доработок.

Но в целом необходимо понять перспективу такого проекта, так как сама техника уже не может стоить дешево (растут цены на комплектующие, затраты на заработную плату и так далее). Поэтому инвестор, который захочет развивать вертолетное такси, должен просчитать экономическую целесообразность своего начинания.

Хочу отметить, что малая авиация — это не только самолеты. Вопросы допуска воздушных судов к полетам регулируются уполномоченными органами в соответствии с Воздушным кодексом. На Минпромэнерго возложены только функции допуска к полетам экспериментальных воздушных судов.

— Вы говорите, что услугами вертолетных перевозок можно пользоваться в отдаленных регионах Сибири. Но ведь стоимость полета чрезвычайно велика. Есть ли какие-нибудь возможности для снижения цены, чтобы полеты на вертолете стали более доступны желающим?

— Вертолет не может стоить дешево. Это высокотехнологичное изделие, в котором сконцентрированы дорогие технологии и высококвалифицированный труд. Обратите внимание: многие страны, которые имеют достаточно серьезное авиастроение (например бразильский Embraer или канадский Bombardier), не имеют вертолетной промышленности.

Наши авиапроизводители могли на определенном этапе позволить себе демпинговать цены на вертолетном рынке. Но сейчас растут требования к комфорту, безопасности и, как следствие, растут цены на наши вертолеты. Позволю себе заметить, что наряду с ростом цен на вертолеты улучшаются их качество и надежность. Что касается стоимости полетов на вертолетах, то она не может быть низкой, хотя бы из-за стоимости горючего. Но вопрос цены перевозок необходимо задавать эксплуатантам, а не производителям. Как я уже говорил раньше, нужна госпрограмма или частная инициатива развития авиатакси.

— Еще одна отрасль, которая связана с вертолетами и в которой также происходят процессы интеграции, — это двигателестроение. Создание двух первых госхолдингов прошло гладко, а вот с третьим, где главную роль играет НПО "Сатурн", возникли проблемы. Какова ситуация на данный момент?

— В третьем холдинге, о котором Вы сказали, главную роль играет отнюдь не НПО "Сатурн", а, как и в других двух объединениях, государство и уполномоченная им госкомпания. В данном случае речь идет о корпорации "Оборонпром".

Да, частные акционеры НПО "Сатурн" не поддержали предложение о создании холдинга с участием их компании и Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО). Они келейно, игнорируя мнение государства в лице его представителей в совете директоров "Сатурна", провели сделку по купле-продаже 19,9 % акций УМПО и заявили о создании собственного холдинга. Говорю прямо: такого холдинга в поручении Президента РФ не было. Есть интегрированная группа, которая включает в себя вышеупомянутые компании, а также предприятия самарской и пермской коопераций. Головной компанией, интегратором этого холдинга, определен "Оборонпром". И никаких других конструкций здесь нет и быть не может. Работа в этом направлении продолжается. Вышел указ Президента РФ, где четко прописаны механизм формирования группы, сроки ее создания и состав. В том числе госпакет акций "Сатурна" в размере 37 % будет передан "Оборонпрому". Таким образом,

корпорация получит возможность оказывать влияние на политику предприятия.

Кроме того, продолжают судебные разбирательства между Башкирией и Росимуществом о государственном пакете акций УМПО в размере 25 %, который был незаконно передан в уставный капитал "Уфимских моторов". Пока не будет вынесено решение суда, мы считаем, что сделка между "Сатурном" и УМПО носит полулегитимный характер и призвана легализовать недобросовестное владение госпакетом со стороны "Сатурна".

Пока идут суды, государство и "Оборонпром" будут продолжать интеграцию двигателестроительных предприятий. Логика состоит в том, что мы не должны конкурировать между собой в одной отрасли внутри страны. Мы должны конкурировать в мировом масштабе, поэтому интеграция российских предприятий — это объективный процесс, который, кстати, прошли многие аналогичные иностранные компании.

Денис Мантуров родился 23 февраля 1969 года в Мурманске. Окончил МГУ им. М. В. Ломоносова по специальности "социология" и Российскую академию государственной службы при Президенте РФ по специальности "юриспруденция". Кандидат экономических наук. С 2000 по 2001 год являлся коммерческим директором ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля". С 2001 по 2003 год — зампреда ФГУП "Государственная инвестиционная корпорация". В 2003 году назначен генеральным директором ОАО "ОПК "Оборонпром". С сентября 2007 года — замглавы Минпромэнерго.

По информации "Газеты", Мантуров рассматривается в качестве кандидата на пост главы нового министерства промышленности, которое, как ожидается, появится в структуре нового правительства.

Женат, имеет сына и дочь.

Максим ТОВКАЙЛО,
Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»
06.05.08



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ОБЩЕСТВО ФРАУНГОФЕРА СОЗДАЕТ НОВЫЙ ИННОВАЦИОННЫЙ КЛАСТЕР

**Высокоэффективные турбомашин
находят свое применение не только
в виде паровых и газовых турбин
для производства электроэнергии на
электростанциях. В авиации и
космической промышленности
современные моторы также
позволяют экономить топливо и
уменьшать выбросы углекислого
газа в атмосферу. Однако
производство и эксплуатация
различных компонентов турбин
очень дороги и технологически
сложны.**

11 апреля 2008 года германское Общество Фраунгофера объявило о создании своего первого инновационного кластера в земле Северный Рейн-Вестфалия, который будет нацелен на решение задач в этой сфере. Совместно с 16-ю известными промышленными партнерами Институт промышленных технологий им. Фраунгофера и Институт лазерных технологий им. Фраунгофера из предпринимательского места в городе Аахен будут разрабатывать новые технологии и процессы для производства и эксплуатации энергетически эффективных турбинных машин.

В течение трехлетнего срока инновационный кластер получит финансирование в размере 9,3 млн евро, которое равными частями поступит от земли Северный Рейн-Вестфалия, Общества Фраунгофера и одного из промышленных консорциумов. В кластере объединены производители оборудования для электростанций, а также представители авиационной промышленности, поставщики деталей и технологий из региона и со всей страны.

В инновационном кластере Общества Фраунгофера партнерские компании и организации занимаются разработкой технологий и процессов, направленных на то, чтобы приспособить резку металла и

лазерную обработку к новым высокотехнологичным материалам.

Новые технологии обработки облегчают производство компонентов турбин и приводов и повышают их надежность, что означает экономию энергии и расходов на эксплуатацию при дальнейшем использовании. Целью исследований является уменьшение времени на обработку и одновременно большая точность в изготовлении деталей, имеющих критическое значение для надежности.

С этой целью участники инновационного кластера в междисциплинарной работе разрабатывают новые процессные цепи — начиная с механических способов обработки, разработки конструкционных материалов, оптической сенсорики и мехатроники до производства инструментов для турбиностроения.

Инновационный кластер TurPro является одним из 11 инновационных кластеров Общества Фраунгофера в Германии. Образованием сетевых структур Общество хочет добиться создания технологических площадок с высоким потенциалом инноваций.

Инновационные кластеры при этом образуют платформу, на которой собираются заинтересованные агенты промышленности, науки, государства и общества. Общей задачей партнеров является разработка новых технологий для рынков будущего и обеспечение статуса Германии как места дислокации квалифицированной и высокооплачиваемой рабочей силы.

Партнерами по участию в кластере являются 16 компаний, среди которых MAN TURBO AG, MTU Aero Engines GmbH, Rolls-Royce Deutschland, Siemens AG, Fossil Power Generation и 4 исследовательских общества.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ipt.fraunhofer.de
24.04.08*

BURNS & ROE ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА ПОСТРОЙКУ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ КОМБИНИРОВАННОГО ЦИКЛА

**Компания Burns and Roe Enterprises
заключила контракт с Conectiv Energy
на предоставление инжиниринговых
услуг при постройке электростанции
комбинированного цикла "Дельта".**

Станция мощностью 545 МВ будет расположена вблизи города Дельта (Пенсильвания, США) и будет сконструирована так, чтобы работать на двух видах топлива: природном газе или ультра-низкосернистом дистилляте нефти.

Электростанция комбинированного цикла будет оснащена тремя турбинами внутреннего сгорания типа Siemens V84.2 и паровым турбогенератором фирмы Alstom. Объем работы Burns and Roe по контракту будет включать в себя детальную инжиниринговую разработку конструкции, в том числе дизайн вспомогательных устройств и диспетчерского пункта. Завершение проекта намечено на июнь 2011 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
02.05.08*

ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ ЗАКАЗ НА ТУРБИНУ M701F MHI

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) получила заказ от российской энергетической компании E4 на газовую турбину M701F для использования на новой электростанции, принадлежащей ОАО "УГК ТГК-8", региональному производителю энергии. ТГК-8 планирует построить газовую электростанцию комбинированного цикла мощностью 400 МВ на берегу Черного моря в Краснодарском крае.

Поставляемая по данному договору газовая турбина станет ключевым компонентом электростанции и поможет облегчить стесненное энергетическое положение в регионе. Это первый заказ компании MHI из России.

Новая электростанция комбинированного цикла будет состоять из газовой турбины типа 701F, паровой турбины, теплоутилизационного котла и генератора. MHI осуществит производство и поставку газовой

турбины, поддержку в ее установке и тестировании и поставит сопутствующее оборудование. Детали сделки еще обсуждаются.

ТГК-8 является дочерним предприятием ОАО "Лукойл", крупнейшей нефтяной компании России, и осуществляет свою деятельность на юго-западе страны в регионах, прилегающих к Черному и Каспийскому морям. Группа компаний E4 была создана в 2006 году, она является лидирующей строительной компанией в отрасли, объединив лидирующие инженеринговые предприятия страны, и состоит из 13 холдинговых компаний. Постройка новой электростанции преследует своей целью улучшение энергетического снабжения региона и особенно актуальна в преддверии Олимпийских игр 2014 года, которые пройдут в курортном городе Сочи на побережье Черного моря. В связи с подготовкой к Олимпиаде ожидается повышение спроса на электричество в регионе.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi.co.jp/en
20.05.08*

SIEMENS ОСУЩЕСТВИТ ПОСТАВКУ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ

Подразделение концерна Siemens, Siemens Energy, заключило договор на поставку ключевых компонентов для пятого и шестого блоков электростанции комбинированного цикла POSCO в Южной Корее.

Конечный клиент, корпорация POSCO Power Corporation, является крупнейшим независимым корейским производителем электроэнергии. Запуск пятого блока запланирован на декабрь 2010 года, а шестого — на лето 2011 года. Стоимость контракта, включая обслуживание газовых турбин на долгосрочную перспективу, составит примерно 411 млн долларов.

Электростанция комбинированного цикла POSCO общей установленной мощностью 1800 МВ расположена в городе Инчон вблизи столицы страны Сеула. Пятый и шестой блоки дополнительной суммарной мощностью 1000 МВ будут построены на месте существующих блоков 1–4. Компания Siemens Energy осуществит поставку четырех газовых турбин SGT6-

5000F, двух паровых турбин SST6-5000 и шести генераторов SGen6-1000A. По условиям договора Siemens возьмет на себя долгосрочную эксплуатацию газовых турбин в течение 12 лет.

В настоящее время установленная мощность всех электростанций Южной Кореи составляет 73 ГВт. По прогнозам, спрос на электроэнергию будет повышаться на 5 % ежегодно в течение следующих нескольких лет. План развития энергетической промышленности, принятый правительством в Сеуле, предусматривает выделение ассигнований с целью увеличения мощности электростанций страны на 20 ГВт к 2020 году. Две новые установки общей мощностью 1000 МВт, работающие на природном газе, станут существенным взносом в обеспечение постоянно растущего спроса на электроэнергию в столичном регионе Сеула.

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.powergeneration.siemens.com
15.05.08*

DONCASTERS ИНВЕСТИРУЕТ В МОЩНОСТИ В УЭЛЬСЕ

Компания Doncasters Group, поставляющая точные детали и агрегаты для авиакосмической и газотурбинной промышленности, осуществит инвестиции в размере 31,6 млн долларов в расширение своего завода "Блэнэйвон" в Уэльсе, Великобритания.

По словам представителя компании, инвестиции позволят перевести в Уэльс послеформовочные работы, которые раньше предавались субподрядчику.

Новый проект в совокупности с ранее сделанными инвестициями в размере 7,9 млн долларов направлен на развитие стратегии компании по производству готовых компонентов моторов.

Компания производит компоненты для гражданских и военных авиационных моторов и промышленных газовых турбин для таких клиентов, как Rolls-Royce, Pratt & Whitney, GE, Snecma, Siemens и Alstom.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
22.04.08*

HUSUM WINDENERGY 2008: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ВЕТРЯНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ

С 9 по 13 сентября на площадке Messe Husum (Хузум, Германия) состоится выставка WindEnergy 2008.

По предварительным прогнозам, 2008 и 2009 годы станут временем бума ветряных установок морского размещения в Европе — в этот срок планируется ввести в эксплуатацию энергетические установки общей мощностью 1507,5 МВ. Доля одной только Великобритании составит при этом примерно 800 МВ. Следующим важным этапом добычи электроэнергии на море станет начало коммерческой эксплуатации различных ветряных турбин прибрежного размещения в классе 5 МВ. Согласно планам Европейского союза ветряной энергии (EWEA), к 2010 году на берегах Европы будут построены установки общей мощностью от 3000 до 40 000 МВ.

Таким образом, тема морских ветряных установок в прибрежных районах станет одной из центральных на выставке HUSUM WindEnergy 2008. Главная ярмарка ветряной энергетики пройдет с 9 по 13 сентября в северонемецком прибрежном городе Хузум. На мероприятии будут представлены многочисленные международные компании, которые занимаются разработкой и эксплуатацией ветряных установок для наземного применения, со своими продуктами, проектами и специальными услугами в этой области. Новейшие технические и научные достижения в области добычи ветряной энергии на море станут темой конгресса, который будет сопутствовать проведению тематической выставки.

Прогнозы темпа роста отрасли многообещающие: на конференции European Offshore Wind Conference 2007 в Берлине была заявлена общеевропейская цель в 40 000 МВ установленной мощности к 2020 году. Одна только Великобритания планирует установить 33 000 МВ. Германия стремится к 25 000 МВ к 2030 году, что соответствует 15 % национальной потребности в электроэнергии. Более умеренные плановые цифры были названы Нидерландами (6000 МВ к 2020 году) и Швецией (2500–3000 МВ к 2015 году). "Узкими местами", однако, могут стать как достаточно небольшое предложение установок для прибрежного размещения, так и ограниченное количество производителей в отрасли.

Вне Европы о готовности использовать потенциал ветровой энергии заявили США и Китай. Согласно одному из исследований американской Национальной лаборатории возобновляемых источников энергии (NREL), потенциал прибрежной ветровой энергии в Соединенных Штатах составляет более 1 000 000 МВ. Для сравнения, к концу 2007 года в

Европе на море были установлены станции мощностью 1100 МВ, прежде всего в Дании и Великобритании. На рынке предложения прибрежных установок сегодня доминируют компании Vestas (примерно 60 % рынка) и Siemens, обе — участницы выставки HUSUM WindEnergy 2008. В начале марта голландский разработчик Evelor выбрал компанию-производителя Vestas для поставки 110 установок V90 мощностью 3 МВ для своего проекта "Белвинд" в Бельгии общей мощностью 330 МВ.

С 2008 года международный рынок оживляют многие предприятия, занимающиеся коммерческим запуском установок класса 5 МВ. Германские производители REpower и Multibrid, также выставяющиеся в Хузуме, разработали свои собственные установки морского применения указанной мощности.

Германский производитель Nordex осуществляет эксплуатацию установки мощностью 2,5 МВ в порту Росток и планирует поставить 21 установку для первого коммерческого морского ветряного парка Германии Baltic I. Проект мощностью 52,5 МВ будет запущен в эксплуатацию в 2009 году. Nordex принял решение о поэтапном выходе на рынок прибрежных ветряных установок и начал его с разработки нового продукта, мощность которого составит 3–5 МВ. Закончить прототип планируется в 2010 году, нулевая серия должна быть построена в 2011–2012 годах. Финская компания WinWinD установила три своих установки мощностью 3 МВ каждая на основе технологии Multibrid в ветряном парке Кеми-Айос на искусственных островах.

О своей новой технологии плавучих энергетических объектов расскажет на выставке голландский производитель Blue H Technologies. Испытания прототипа проходят в настоящий момент вблизи итальянского побережья. Следующая (досерийная) модель будет оснащена ветряной турбиной мощностью 2,5 МВ и двумя роторными лопастями.

HUSUM WindEnergy 2008 является ведущей выставкой международной отрасли ветряной энергии и впервые проводится в качестве совместного проекта выставочных компаний Messe Husum и Hamburg Messe. С 9 по 13 сентября примерно 700 экспонентов из 35 стран, включая ведущих мировых производителей ветряных установок и их поставщиков, представят в Хузуме свои продукты и услуги. Выставка, специализирующаяся на ветряной энергии, в течение пяти дней будет местом встречи предпринимателей и специалистов со всего мира.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
06.05.08*

DAIMLER СОБИРАЕТСЯ ПРИОБРЕСТИ БЛОКИРУЮЩИЙ ПАКЕТ КОМПАНИИ TOGNUM

Компания Daimler объявила о приобретении 22,3%-ной доли компании Tognum AG, ранее принадлежащей инвестиционной группе EQT.

Компания подтвердила стоимость в 20 евро за одну акцию компании. Таким образом, стоимость покупки составит примерно 585 млн евро (909 млн

долларов), в результате чего Daimler станет крупнейшим из совладельцев Tognum. Контрольный совет Daimler одобрил приобретение и заявил о намерении купить блокирующий пакет акций (25 % плюс одна акция) компании в краткосрочной перспективе.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
30.04.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА – 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА



ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

**Клуб авиастроителей начинает подготовку к VI
Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания!**

Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания — одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают: Академия наук авиации и воздухоплавания, Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада — не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура.

Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olymp.as-club.ru), пройти тесты и предоставить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов будут опубликованы на сайте до 1 октября 2008 года.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2008 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей (www.as-club.ru) выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

Контактные телефоны:

+7 (495) 685-19-30,

+7 (495) 685-26-30

ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ ПЯТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Венедикт Дорожко, учащийся МОУ гимназия «Юридическая», г. Волгодонск, Ростовская область, участник V Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания:

Я второй год участвую в Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания и выхожу в финал — Молодежный симпозиум.

Я хочу поблагодарить тех, кто помогал мне подготовиться к Олимпиаде. Прежде всего это мой отец Дорожко Владимир Венедиктович, летчик-испытатель лётно-испытательного подразделения ШАРЗ РОСТО, моя мама Дорожко Марина Алексеевна, учитель информатики и ИКТ МОУ СОШ № 15 г. Волгодонска. Я благодарен своему консультанту Жиляковой Анне Викторовне за ценные замечания и советы, которые получал при переписке. И, конечно, благодарю спонсоров Олимпиады, которые сделали все, чтобы мое (и не только мое) пребывание в Москве было комфортным.

А еще мне хочется поблагодарить Генриха Васильевича Новожилова, Владимира Николаевича Кондаурова, Льва Михайловича Вяткина и Виктора Витальевича Шумейко, которые нашли время пообщаться со мной, поинтересоваться моими достижениями и планами на будущее, дать рекомендации и дельные советы. Я очень дорожу их вниманием, и мне очень повезло, что я знаком с такими замечательными людьми.

И пусть в этом году мое выступление было не таким удачным, но на ошибках учатся. "Разбор полетов" прошел по полной программе, и теперь я знаю, где допустил просчеты. Обязательно буду участвовать в следующей Олимпиаде и готовиться буду более тщательно. Вот если бы темы следующей Олимпиады были известны к концу учебного года, то мне было бы легче. Летом больше свободного времени, чтобы подготовиться к тесту, собрать материал, подготовить практическую часть работы. А когда начнутся занятия, то сбор данных ограничится только Интернетом.

Мне понравились выступления всех ребят, но особенно запомнилось выступление Саши Семенова "Самолеты — летающие крылья". Это самая интересная для меня работа. А еще я с интересом слушал Лену Попкову ("Воздушный таран — оружие русских") и Колю Мартыненко ("Отражение идеи полета в мифах и легендах народов мира").

Спасибо всем, кто организовал и провел Молодежный симпозиум.

**Николай Мартыненко, учащийся
Лицея математики и информатики,
г. Саратов:**

Здравствуйте.

Мне очень понравилось на Олимпиаде. Сначала я волновался. Я только в этом году стал принимать участие в семинарах и конференциях. И только благодаря Олимпиаде по истории авиации. Когда я сказал в лицее, что победил в первом этапе, меня попросили выступить перед классом, потом от лицея я стал выступать на различных конференциях, проводящихся в Саратове.

Когда я пришел на первую конференцию и стал слушать выступающих, мне захотелось только одного — побыстрее сбежать отсюда. Но я собрался и в итоге занял третье место. А потом на других конференциях два раза занял первое место. А ведь все это благодаря Олимпиаде по истории авиации. Сам я никогда бы не подумал, что уже могу участвовать в таких мероприятиях.

Но Саратов — это Саратов, а Москва — это Москва. Сначала я думал, что смогу победить и здесь. Но мама сразу мне сказала, что вряд ли, что шансов у меня немного из-за возраста и отсутствия опыта. И я опять начал волноваться. Даже какое-то время думал отказаться и не участвовать. Но потом решил, что так делают только трусы, и поехал на симпозиум. Еще на репетиции мне понравились слова, что мы не на экзамене и не обязаны все знать. После этого мое настроение совсем улучшилось и потом не ухудшилось ни на минуту.

Конечно, я немного расстроился из-за того, что не занял никакого места, но все равно мне столько довелось услышать хороших слов в свой адрес, а подарок купила мне мама. Уже через час после своего выступления я твердо решил участвовать в Олимпиаде в следующем году.

Мне очень понравилось общаться с моим консультантом Анной Викторовной Жиликовой, она мне очень помогла. После ее консультаций мой реферат изменился на треть. Сначала я противился этим изменениям, но сейчас мой реферат мне нравится гораздо больше. Я вообще не понимаю, как я сам не учел таких простых вещей, которые мне помогла исправить Анна Викторовна.



ОТЧЕТ О ПЯТОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ И ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ

подробности — на официальном сайте Олимпиады
WWW.OLIMP.AS-CLUB.RU

Я хочу сказать спасибо всем организаторам Олимпиады и вообще всем, кто имеет к ней хоть какое-то отношение.

**Елена Попкова, учащаяся МОУ Центр
«Качинец», г. Волгоград :**

Здравствуйте, Клуб авиастроителей и все организаторы Олимпиады!

Большое спасибо вам за такую интересную, захватывающую, а также познавательную Олимпиаду. Я очень рада, что принимала участие в ней, и на следующий год надеюсь не только пройти в финал, но и стать победителем Олимпиады. Также большое спасибо за гостеприимный прием и отличные условия. Огромная благодарность за помощь в моей работе моему консультанту Питерской Вере Анатольевне, и надеюсь на дальнейшее сотрудничество.

**Илья Гришин, учащийся МОУ СОШ
№ 21, г. Мичуринск, Тамбовская
область:**

Об Олимпиаде могу сказать только хорошее. Познакомился с интересными людьми, завел новых друзей. Жаль, конечно, что не удалось побывать на "ММПП "Салют". Обязательно приму участие в следующей Олимпиаде.

**Сергей Власов, учащийся МОУ СОШ
№ 21, г. Мичуринск, Тамбовская
область:**

Олимпиадой в целом доволен, но хотелось бы, чтобы работы конкурсантов оценивались в разных номинациях и всем сообщали их результаты. Хотелось бы на вашем форуме выразить благодарность за помощь Мичуринскому заводу "Прогресс".

**Вадим Зотов, учащийся ОШИ с ПЛП
им М. М. Расковой, г. Тамбов:**

Я очень рад, что участвовал в Олимпиаде и в Симпозиуме! Готовясь к ним, я узнал очень много интересного о развитии авиации в послевоенный период.

Я считаю, что организация Олимпиады проведена на высоком уровне, особенно важно то, что участникам предоставлен большой выбор тем для докладов, что дает возможность каждому участнику Олимпиады выбрать ту тему, которая ему более близка и интересна. Также очень хорошо составлены курсы по истории авиации и воздухоплавания, работая с которыми я получил очень много интересной информации.

Симпозиум также организован и проведен на высоком уровне. Участникам для презентации была предоставлена самая новейшая техника, созданы все условия для подготовки к Симпозиуму! Оценивало нас жюри, состоящее из известных, всеми уважаемых людей, что было очень важно для нас!

Я считаю, что олимпиады такого уровня нужно обязательно проводить, чтобы ребята, участвующие в них, раскрывали скрытые в себе таланты!

Участвуя в Симпозиуме, я нашел много друзей, познакомился с интересными для меня людьми. Я очень доволен тем, что участвовал в Олимпиаде!

источник:
Клуб авиастроителей

*За поддержку и помощь в организации и проведении
V ежегодной Олимпиады
по истории авиации и воздухоплавания*

БЛАГОДАРНОСТЬ

Академии наук авиации и воздухоплавания

НО "Авиакосмофонд"

НО "Фонд развития авиатехнологий"

*Московскому государственному техническому университету им.
Н. Э. Баумана*

*Российскому государственному технологическому университету
им К. Э. Циолковского (МАТИ)*

*Российскому государственному гуманитарному университету
(РГГУ)*

ГОУ Лицей № 1550 города Москвы

*Комитету по образованию Центрального района города
Волгограда*

Департаменту социальной политики Орловской области

Управлению образования и науки Тамбовской области

ФГУП "ММПП "Салют"

ЗАО МСЗ "Салют"

ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина"

ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат"

ОАО "Мичуринский завод "Прогресс"

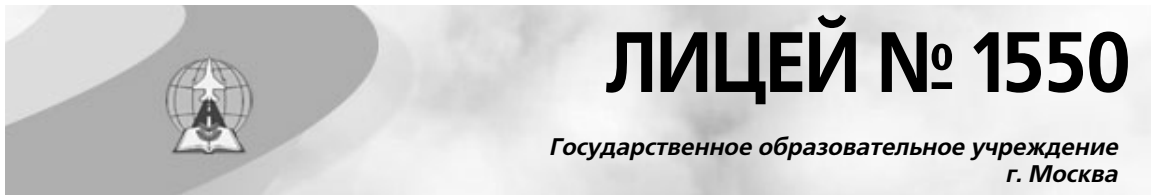
ЗАО "Шахтинский авиационно-ремонтный завод "РОСТО"

ЗАО "Саратовский авиационный завод"

КБ "Нацпромбанк" (ЗАО)

ООО "Гарусс"

Клуб авиастроителей



ЛИЦЕЙ № 1550

Государственное образовательное учреждение
г. Москва

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ № 1550 ПРОВОДИТ КОНКУРСНЫЙ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Адрес:

Москва, ул. Беговая, д. 19

Проезд:

станция метро "Динамо" или
"Беговая", тролл. №№ 1, 5, 20, 86
до остановки "Стадион юных
пионеров"

тел: +7 (495) 945-86-00,

e-mail: info@liceum1550.ru

Дополнительная

информация — на web-сайте
Лицея:

WWW.LICEUM1550.RU

В программе обучения — общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью, и прежде всего в отраслях авиастроения. В 2005 году на базе лицея открыта Городская экспериментальная площадка, в рамках которой разрабатываются и внедряются новые методы создания и развития образовательной среды в системе "школа — вуз — производство".

Набор в Лицей осуществляется по результатам собеседования по математике, физике и русскому языку.

Ежегодно с октября работают платные курсы по подготовке к поступлению в 9-й и 10-й классы Лицея. Обучение в Лицее бесплатное.

ПАРТНЕРЫ ЛИЦЕЯ:

МГТУ им. Баумана,
МАИ,
МАДИ,
МАТИ им. Циолковского,
РГГУ,
МИСиС,
Федеральный научно-производственный центр — ММП
"Салют",
НП "Клуб Авиастроителей",
"Авиакосмофонд"

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

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 68-51-930, 68-52-630; e-mail: info@as-club.ru

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

ЧЕТВЕРТЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

5–6 июня 2008 года

г. Москва, Деловой центр Торгово-промышленной палаты РФ (Чистопрудный бульвар, 5/10)

**ТЕМА ФОРУМА: БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ В РОССИИ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ.
ПРОФЕССИЯ "ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР" И СТРЕССОУСТОЙЧИВОСТЬ В РАБОТЕ.**

ПРОГРАММА ФОРУМА:

5 июня 2008 года

- 10:00–10:15 – Торжественное открытие форума.
Обсуждение итогов предыдущих форумов и задач Четвертого всероссийского форума бухгалтеров авиастроения. Представление участников форума.
- 10:15–13:00 – Особенности исчисления и уплаты в 2008 году налога на имущество организации.
Правоприменительная практика по главе 30 "Налог на имущество организаций" НК РФ (проблемы переходного периода, необлагаемый оборот, льготы по мобилизационным площадям и др.).
– Порядок исчисления и уплаты земельного налога.
Изменения главы 31 "Земельный налог" НК РФ в 2008 году.
– Вопросы уплаты транспортного налога при использовании транспортных средств вне региона регистрации.
– Основные тенденции имущественного налогообложения в России: налог на недвижимость, перспективы введения в 2010 году.
- 14:00–17:00 – Развитие бухгалтерского учета на современном этапе: новая редакция ПБУ-14 "Учет нематериальных активов" – Преображенская В. В. (Минфин РФ). Перспективы развития методологии бухгалтерского учета и требований к бухгалтерской отчетности. Новое в бухгалтерском учете и отчетности с 1 января 2008 года. – Ошибки в применении действующих нормативно-правовых актов.
- 17:00–18:00 – Заседание Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей.
- 18:00 – Клубный ужин.

6 июня 2008 года

- 10:00–10:15 – Подведение итогов первого дня работы форума. Вопросы и ответы. Обмен мнениями.
- 10:15–13:00 – Основные критерии заключенного надежного договора и правила его оформления. Существенные условия договора. Принцип "свободы" договора. Способы обеспечения исполнения обязательств. Сроки исполнения обязательств. Замена сторон договора. Специфика отдельных видов договоров (внешнеэкономический контракт; "базис поставки"; лицензионный договор; госконтракт и др.).
- 14:00–17:00 – Антистрессовый менеджмент:
А. Блок теоретических концепций: – Определение стресса. – Структура стресса. – Симптомы стресса. – Последствия стресса. – Стресс и психологический коучинг. – Профессиональный стресс. Психофизиология представленных методов стрессоустойчивости. Возможности их эффективного применения для нейтрализации стресса и его профилактики.
Б. Некоторые практические техники и методы развития стрессоустойчивости.
- 17:00–17:30 – Закрытие форума. Подведение итогов.

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Клуб авиастроителей
с участием ООО "АКФ-Консалтинг"

В работе форума примут участие:

Елисеев Юрий Сергеевич, президент
Клуба авиастроителей;

Гаврилова Надежда Алексеевна,
заместитель начальника отдела
применения законодательства о
налогах и сборах Департамента
налоговой и таможенно-тарифной
политики Минфина РФ;

Шнайдерман Татьяна Александровна,
заместитель начальника отдела
методологии бухгалтерского учета и
отчетности Департамента
регулирования государственного
финансового контроля, аудиторской
деятельности и бухгалтерского учета
Минфина РФ;

Родителева Нина Володаровна,
разработчик ПБУ, координатор
Секции бухгалтеров Клуба
авиастроителей;

Шаповалова Валентина Геннадиевна,
ведущий юрисконсульт юридического
агентства "БАРКЛАЙ", преподаватель
МГУ;

Мамедов Ф. М., психолог, к. м. н.,
психотерапевт, бизнес-тренер, коуч-
консультант, член профессиональной
психотерапевтической лиги России;

Гвоздев Сергей Валентинович,
исполнительный вице-президент
Клуба авиастроителей.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей
тел.: +7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30;
e-mail: forumbuh@as-club.ru;

WWW.AS-CLUB.RU

МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН АЭРОКОСМИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ AEROSPACE-2008

**20—24 августа 2008 г., Москва,
Экспоцентр**

ЦЕЛЬ МЕРОПРИЯТИЯ

Международный салон AEROSPACE-2008 будет способствовать решению задач, стоящих перед авиапромышленностью, обмену опытом и установлению новых научных контактов, привлечет широкий круг специалистов всего мира для обсуждения различных проблем авиационной науки, а также будет способствовать поднятию имиджа отечественной авиационной промышленности как внутри страны, так и за рубежом.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

На Международном салоне AEROSPACE-2008 будут представлены:

- новые технологии и научно-технические решения в изделиях ракетно-космической техники и авиации;
- разработки специальных комплексов, оборудование для летательных аппаратов, возможности и услуги авиации и космонавтики в решении навигационных, транспортных, противопожарных, спасательных, поисковых, экологических, специальных и других задач;
- проектирование, эксплуатация и обслуживание авиационных и ракетных двигателей, наземное оборудование испытательных стендов и полигонов, аэропортов и аэродромов.

ОРГАНИЗАТОР

Федеральное агентство по промышленности

СООРГАНИЗАТОРЫ

Федеральная аэронавигационная служба
Федеральное агентство воздушного транспорта
Федеральное космическое агентство
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
Министерство промышленности и энергетики РФ
Министерство экономического развития и торговли РФ
Российская академия наук

**ТЕЛЕФОН ОРГКОМИТЕТА:
+7 (495) 937-40-81**

**E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:
AVIASALON@B95.RU**

**САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:
HTTP://WWW.AVIASALON.EU**



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

“МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ “САЛЮТ”

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

WWW.SALUT.RU

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



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"