



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 5 (53), май 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	85
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	91
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



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

подробности
на
стр. **95**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство установило 20%-ную пошлину на импорт самолетов вместимостью от 19 до 200 кресел	3	Компания "Сухой" ожидает новых контрактов на поставку Superjet 100	10
Авиация составляет половину экспорта оружия России	3	М-55 требует модернизации	11
Новая редакция Федеральной программы развития гражданской авиации начнет действовать с 2011 года	4	М-101Т планируется использовать в интересах картографии	11
Медведев подписал закон о внесении изменений в законодательный акт о госкорпорации "Ростехнологии"	4	Два самолета Superjet, которые будут поставлены "Армavia", пройдут испытания в Армении в условиях высокогорья	11
Иванов пообещал до конца года поднять в воздух истребитель пятого поколения	4	Лавров заявил, что работа по поставкам в Ливан истребителей "МиГ" продолжается	12
Добавили на разработку	5	Кризис негативно сказывается на программе "Иркут-DA42"	12
Делегация из КНР знакомится в Ульяновске с работой завода "Авиастар-СП"	5	Холдинг "Вертолеты России" рассчитывает к 2015 году занять 15 % мирового рынка вертолетной техники	12
Шины для бомбардировщиков будут выпускать в Барнауле	5	Мировой кризис не снизил спрос на российские вертолеты	12
Ил-112 и Ил-114 будут оснащаться одинаковыми двигателями	6	Минпромторг РФ готовит программу инвестиций в разработку линейки перспективных вертолетов	13
Руководство Ульяновской области рассчитывает на господдержку авиазавода "Авиастар-СП"	6	Российский Ка-226Т имеет серьезные шансы на победу в индийском тендере на поставку легких вертолетов	13
Чистый убыток ОАО "ОАК" по РСБУ в 2008 г. составил 965,7 млн руб.	6	Канадцы выходят из проекта вертолета Ми-38	13
"Сокол" продвигает турбовинтовые самолеты в Африку	6	Чистая прибыль ПКО "Теплообменник" в I квартале увеличилась на 13 %	14
Новые назначения в руководстве ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация"	7	Самолет МС-21 получит единый двигатель для всех модификаций	14
Прибыль взлетела на "МиГах"	7	Завершено 150-часовое сертификационное стендовое испытание двигателя ПС-90А2 в ОАО "Авиадвигатель"	14
Список дополнили	7	"Сатурн" реформирует бизнес	14
ИФК законтрактовала поставку 32 самолетов Ан-148	8	КМПО изготовит двигатели для "Сургутнефтегаза"	15
Распределено почти 2,2 млрд рублей субсидий российским предприятиям-экспортерам	8	Посольство Индии поздравляет участников проекта создания двигателя АЛ-55 и выражает благодарность коллективу конструкторов НПО "Сатурн"	15
"Авиастар-СП" увеличил темп производства Ту-204 до одного самолета в месяц	8	На ульяновском заводе "Авиастар-СП" начались испытания самолета Ту-204-100В	15
Объем гособоронзаказа в 2009 году составит 1,3 трлн рублей, из которых свыше 300 млрд пойдет на закупку военной техники	9	Состоялся первый полет индийского самолета НТ-36 с двигателем ОАО "НПО "Сатурн" АЛ-55И	16
Пуск СП Boeing и "ВСМПО-Ависмы" по обработке титановых штамповок запланирован на этот год	9	Прикамская "дочка" НПО "Сатурн" получит поддержку от государства	16
Создание национального центра авиастроения в Жуковском планируется завершить в 2015 г.	9	ТТК-4 запустила парогазовую установку ПГУ-20С, разработанную ММП "Салют"	16
Казанский вертолетный завод поставит Индии 80 вертолетов Ми-17В-5 по утвержденному графику	10		
ЭМЗ им. Мясищева участвует в модернизации самолетов "Ил"	10		
		и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за май 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРАВИТЕЛЬСТВО УСТАНОВИЛО 20%-НУЮ ПОШЛИНУ НА ИМПОРТ САМОЛЕТОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ ОТ 19 ДО 200 КРЕСЕЛ

Председатель Правительства РФ Владимир Путин 30 апреля подписал постановление о введении 20-процентной импортной пошлины на гражданские самолеты вместимостью от 19 до 200 посадочных мест и нулевой пошлины на малые гражданские самолеты вместимостью до 19 кресел с массой пустого снаряженного аппарата не более 20 тонн.

Постановление вступило в силу с 16 апреля. Как сообщалось ранее, Председатель Правительства В.

Путин в декабре 2008 г. подписал постановление об установлении на 9 месяцев нулевой ставки ввозной таможенной пошлины в отношении гражданских самолетов с количеством посадочных мест до 50 человек включительно и с массой пустого снаряженного аппарата от 2 до 15 тонн.

*источник: AVIAPORT.RU
06.05.09*

АВИАЦИЯ СОСТАВЛЯЕТ ПОЛОВИНУ ЭКСПОРТА ОРУЖИЯ РОССИИ

Половина объема российского экспорта вооружений и военной техники приходится в настоящее время на авиацию, сообщил в интервью начальник департамента "Рособоронэкспорта" Валерий Варламов.

"Сейчас наиболее востребованной продукцией в российском экспорте оружия является авиация, которая занимает первое место — примерно 50 процентов от объема всех продаж. Кто господствует в воздухе, тот побеждает и на земле", — сказал Варламов. По его словам, затем идут средства ПВО, вооружения для сухопутных войск, продукция для Военно-морского флота.

"Еще определенную долю занимает спецпродукция для правоохранительных органов, продукция двойного назначения. Кроме того, идет поставка запчастей для ранее поставленной техники, в том

числе еще в советские времена", — сообщил представитель "Рособоронэкспорта". Он отметил, что, в частности, в Африке осталось очень много устаревшего советского оружия.

"Поэтому имеет смысл перенести производство в эти страны, и ремонтную базу, и открывать сервисные центры. Потому что многие государства не берут оружие без сервисного обслуживания. Это и дешевле, и эти государства будут иметь свою прибыль. Или производство по лицензии. Мы тоже идем на это, потому что мы знаем, что у нас есть новые разработки, поэтому можем продать лицензию без ущерба для себя", — сказал Варламов.

*источник: газета «Гудок»
27.05.09*

НОВАЯ РЕДАКЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НАЧНЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ С 2011 ГОДА

Новая редакция Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники" начнет действовать, скорее всего, с 2011 года, заявил на пресс-конференции директор департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли Владимир Бабкин.

По его словам, в настоящее время новая редакция ФЦП разрабатывается совместно с Объединенной авиастроительной корпорацией, "Вертолетами России" и Объединенной двигателестроительной корпорацией. В новой редакции, по предварительным данным, предусматривается и обсуждается возможность существенного увеличения финансирования создания новых летательных аппаратов, включая вертолеты. "Начиная с 2005 года кардинально изменились объемы государственной поддержки выполнения научно-исследовательских и опытно-конструк-

торских работ по созданию новой авиатехники в соответствии с ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" (ФЦП-2015)", — отметил В. Бабкин. Он уточнил, что если до 2005 года финансирование ФЦП по гражданским НИОКР составляло в эквиваленте примерно \$ 100 млн, то сейчас, на текущий год — 19 млрд рублей. При этом антикризисные мероприятия ни на копейку не снизили объемы финансирования ФЦП-2015 в текущем году.

Вертолетостроители также получают средства на НИОКР по созданию таких вертолетов, как Ми-38, Ка-62, причем сейчас объемы финансирования этих НИОКР в разы больше по сравнению с 2005 годом.

*источник: AVIAPORT.RU
18.05.09*

МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЙ АКТ О ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Президент России Дмитрий Медведев подписал федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "О Государственной корпорации "Ростехнологии", принятый Государственной думой 24 апреля 2009 г. и одобренный Советом Федерации 29 апреля 2009 г., сообщила пресс-служба Кремля. Внесены изменения в части, касающейся уточнения цели деятельности, функций и полномочий Государственной корпорации "Ростехнологии", порядка работы органов управления корпорации, а также особенностей формирования ее имущества за счет передачи корпорации имущественного взноса Российской Федерации, в том числе особенностей отношений, возникающих в процессе преобразования федеральных государственных унитарных пред-

приятий в открытые акционерные общества, 100 % акций которых находится в федеральной собственности и подлежит передаче корпорации в качестве имущественного взноса Российской Федерации корпорации, указывается в сообщении.

Федеральным законом уточнены полномочия генерального директора корпорации по вопросам, касающимся ее взаимоотношений с Президентом РФ, Правительством РФ, органами государственной власти и органами местного самоуправления, а также предусмотрены полномочия корпорации по формированию и организации деятельности ее научно-технического совета.

*источник: АРМС-ТАСС
08.05.09*

ИВАНОВ ПООБЕЩАЛ ДО КОНЦА ГОДА ПОДНЯТЬ В ВОЗДУХ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

До конца 2009 года первый российский истребитель пятого поколения поднимется в воздух и начнет летные испытания. Об этом, как сообщает Интерфакс, заявил 11 мая вице-премьер России Сергей Иванов. Серийное производство новейших российских самолетов начнется в 2010 году.

В настоящее время разработкой новейшего российского истребителя, получившего условное обозначение ПАК ФА ("Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации"), занимается компания "Сухой". Согласно открытым данным, при его разработке были использованы технологии экспериментальных боевых самолетов других модификаций — Су-47 (С-37) "Беркут" и МиГ 1.44. Работы над истребителем пятого поколения, призванным заменить МиГ-29 и Су-27, велись в СССР с 1980-х годов. В качестве производственной площадки для новейшего российского самолета выбрано "Комсомольское-на-Амуре" производственное авиационное объединение имени Ю. А. Гагарина" (КНААПО). Как ранее сообщали СМИ, из-за внутренних разногласий и недовольства низкой

заработной платой на предприятии сложилась неблагоприятная обстановка, а коллектив ожидает массовые увольнения. Тем не менее, как подчеркнул Иванов, первые экземпляры самолета 11 мая были продемонстрированы ему в цехе КНААПО. Официально фотографии и изображения ПАК ФА еще не публиковались, а его характеристики пока точно не известны.

Параллельно с разработкой собственного истребителя пятого поколения Москва намерена реализовать аналогичный российско-индийский проект, хотя самолеты для ВВС двух стран будут разрабатываться в разных модификациях. Также, по некоторым данным, производство ПАК ФА может быть развернуто в Бразилии. Отметим, что в настоящее время в мире существует лишь один стоящий на вооружении истребитель пятого поколения — американский F-22 Raptor. Его экспорт запрещен законодательством США из-за опасений утечки технологий.

*источник: LENTA.RU
12.05.09*

ДОБАВИЛИ НА РАЗРАБОТКУ

Правительство выделит компании "Гражданские самолеты Сухого" 6,8 млрд руб. для создания самолета "Суперджет-100". Об этом заявил вчера премьер-министр Владимир Путин по итогам совещания по развитию авиа- и судостроения, прошедшего в Комсомольске-на-Амуре. По его словам, увеличение финансирования связано с некоторым удорожанием продукции, комплектующих деталей. Премьер уточнил, что 3,2 млрд руб. внесены дополнительно в уставный капитал "Гражданских самолетов Сухого", а 3,6 млрд руб. выделены компании в рамках федеральной целевой программы по развитию гражданской авиации.

Кроме того, принято решение о предоставлении отечественным авиакомпаниям Внешэкономбанком кредита в размере \$ 250 млн на 13 лет для закупок нового авиалайнера по системе лизинга.

"Такая масштабная программа рассчитана на 25 лет", — отметил Владимир Путин. Ранее глава кабинета министров побывал в инженерном цеху, где ему показали процесс проектировки деталей и узлов самолетов, а также в цеху окончательной сборки среднемагистрального самолета "Суперджет-100". Ему продемонстрировали процесс сборки фюзеляжа авиалайнера и двигатель, предназначенный для установки на самолет.

Два экземпляра этой машины уже проходят летные испытания. Планируется, что к 2012 году Авиа-

ционное производственное объединение им. Гагарина, на мощностях которого производятся гражданские и военные самолеты "Сухого", выйдет на проектную мощность 70 самолетов в год. Сегодня завод уже получил заказы на 98 машин.

Отвечая на вопрос корреспондента "Гудка", генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян назвал две главные проблемы, которые необходимо решить для начала серийного производства нового среднемагистрального авиалайнера: "Во-первых, это сложности, связанные с синхронизацией деятельности большого количества поставщиков, с которыми мы работаем. Требуется увязать в единое целое большое количество комплектующих. И вторая проблема — разворачивание серийного производства при незавершенных испытаниях".

Михаил Погосян подчеркнул, что с финансированием производства "Суперджет-100" есть ряд проблем: "Прежде всего авиакомпании не могут сами инвестировать производство. Мы работаем над усовершенствованием условий финансирования с Внешэкономбанком, но рассчитываем и на поддержку правительства, которая могла бы стабилизировать ситуацию".

*источник: газета «Гудок»
12.05.09*

ДЕЛЕГАЦИЯ ИЗ КНР ЗНАКОМИТСЯ В УЛЬЯНОВСКЕ С РАБОТОЙ ЗАВОДА "АВИАСТАР-СП"

Китайская делегация прибыла в Ульяновск для расширения двусторонних межрегиональных контактов. Как сообщило правительство области, представители партструктур провинции Хунань, местных исполнительных органов власти и предприниматели посетят ряд заводов, в частности ульяновский автомобильный и "Авиастар-СП".

Побратимские отношения двух регионов установлены в 2008 году. Между провинцией Хунань и Ульяновской областью развивается партнерство в сельском хозяйстве, туризме, машиностроении, промышленном производстве, Китай приобретает пасса-

жирские самолеты Ту-204-120-СЕ ульяновского завода "Авиастар-СП". Делегацию возглавляет секретарь парткома КПК, председатель Постоянного комитета собрания народных представителей Чжан Чуньсянь. В составе делегации — мэр города Чанша (административный центр провинции Хунань) Чжан Цзяньфэй, руководители департаментов провинциального народного правительства, крупных фирм, специалисты по организации внешней торговли, журналисты.

*источник: АРМС-ТАСС
04.05.09*

ШИНЫ ДЛЯ БОМБАРДИРОВЩИКОВ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ В БАРНАУЛЕ

Алтайский шинный комбинат объявил о расширении линейки своей продукции в пользу моделей для военных и гражданских самолетов. В ближайшее время здесь готовы начать выпуск 6–8 новинок, сообщили сегодня на предприятии.

Новые шины будут предназначены для использования на противолодочных бомбардировщиках Ту-142, дальних сверхзвуковых бомбардировщиках Ту-22, военно-транспортных самолетах Ил-76 и пассажирских самолетах Ту-154.

"С начала года предприятие основательно пополнило ассортимент автомобильных шин, теперь настало время вплотную заняться расширением модельного ряда авиационной продукции", — говорят на шин-

ном комбинате, уточняя, что востребованность этой продукции всегда остается высокой.

Алтайский шинный комбинат сейчас выпускает 25 моделей легковых шин для автомобилей отечественного и зарубежного производства с зимним и всесезонным рисунком протектора.

Предприятие производит около трех десятков разновидностей шин для военной и гражданской авиации. Продукция комбината реализуется на всей территории РФ, в странах СНГ, ближнего и дальнего зарубежья.

*источник: газета «Гудок»
04.05.09*

ИЛ-112 И ИЛ-114 БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ ОДИНАКОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

Перспективные легкие военно-транспортные самолеты Ил-112В, их гражданские варианты, а также самолеты семейства Ил-114 планируется оснащать единой силовой установкой — авиадвигателями ТВ7-117СТ разработки ОАО "Климов" и воздушными винтами АВ-112, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в АК им. Ильюшина.

О единстве силовой установки самолетов типа Ил-112 и Ил-114 можно будет говорить только после того, как самолет Ил-112В начнет летные испытания и двигатель будет отработан в составе самолета. Первый полет самолета Ил-112В должен состояться в конце следующего года, но нельзя исключить и вариант переноса первого полета на начало 2011 г. "ВАСО сегодня ведет технологическую подготовку серийного производства Ил-112В и его гражданских вариантов, продолжается проработка конструкторской и технической документации на эту машину", — сказал собеседник.

Компания "АвиаБалт" хотела бы приобрести две машины Ил-114-300 (№№ 02-01 и 01-10) с отечественными двигателями ТВ7-117СМ, но до настояще-

го времени не решены, в частности, вопросы с финансированием закупки. "Ил-114-300 пока не готов к полетам, так как до сих пор не решены многие вопросы, и в первую очередь вопрос финансирования работ", — дополнил специалист.

Петербургская компания "АвиаБалт" входит в группу компаний "Техноспецсталь-Инжиниринг", руководство которой в 2006 г. подписало с ТАПО контракт на изготовление нескольких десятков самолетов Ил-114. "АвиаБалт" является собственником эксплуатируемых в России самолетов Ил-114 и занимается продвижением проекта "Региональный самолет Ил-114", напомнил собеседник.

Также самолетом Ил-114 заинтересованы силовые структуры РФ и других стран. "В стадии рассмотрения находятся различные варианты специального использования самолетов типа Ил-114 в интересах силовых структур России и зарубежных покупателей", — добавил он.

источник: AVIAPORT.RU
18.05.09

РУКОВОДСТВО УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАССЧИТЫВАЕТ НА ГОСПОДДЕРЖКУ АВИАЗАВОДА "АВИАСТАР-СП"

Руководство Ульяновской области рассчитывает на оказание государственной помощи из федерального бюджета авиазаводу "Авиастар-СП".

Как сообщает пресс-служба правительства Ульяновской области, заявление об этом глава региона Сергей Морозов сделал после совещания по вопросам социально-экономического развития Приволжского федерального округа, состоявшегося 14 мая в Кирове под председательством Президента РФ Дмитрия Медведева.

С. Морозов, говорится в пресс-релизе, напомнил в ходе совещания, что ульяновский авиазавод является головным предприятием Объединенной авиастроительной корпорации, с которым сотрудничают более 200 поставщиков из различных регионов РФ, и обеспечивает занятость для десятков тысяч работников по всей стране.

источник: ИА «Интерфакс»
20.05.09

ЧИСТЫЙ УБЫТОК ОАО "ОАК" ПО РСБУ В 2008 Г. СОСТАВИЛ 965,7 МЛН РУБ.

Чистый убыток ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в 2008 г. составил 965 млн 714 тыс. руб. против прибыли в 121 млн 34 тыс. руб. в 2007 г., говорится в материалах компании.

Выручка ОАК в 2008 г. составила 2 млрд 471 млн 905 тыс. руб., валовая прибыль — 216 млн 365 тыс. руб.

источник: ИА «Росфинком»
08.05.09

"СОКОЛ" ПРОДВИГАЕТ ТУРБОВИНТОВЫЕ САМОЛЕТЫ В АФРИКУ

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) рассматривает возможность создания совместного предприятия с африканскими странами по сборке турбовинтового самолета М-101Т (разработан для замены Ан-2, способен перевозить до шести пассажиров на расстояние до 1,1 тыс. км со скоростью до 420 км/ч). Об этом говорится в официальных документах предприятия. В 2009 году предприятие установило контакты с рядом авиакомпаний

Африки по использованию М-101Т на местных воздушных линиях. Чистая прибыль в первом квартале 2009 года — 534,59 млн руб. (в первом квартале 2008 года — убыток 8,6 млн руб.), выручка — 1,49 млрд руб. (рост 3,7 раза).

источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
15.05.09

НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ В РУКОВОДСТВЕ ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") сообщает о новых назначениях в руководстве корпорации. В соответствии с обновленной организационной структурой ОАО "ОАК", утвержденной советом директоров корпорации 29 апреля, произведены назначения на должности вице-президентов. Василий Борисович Прутковский назначен вице-президентом по корпоративному развитию и управлению, Андрей Андреевич Сливченко назначен вице-президентом по корпоративным финансам — директором департамента инвестиций, экономики и финансов, Александр Владимирович Туляков — вице-президентом по административным вопросам.

Организационная структура корпорации обновлена в целях качественной оптимизации системы управления ОАО "ОАК" и приведения ее в соответствие с фактически решаемыми в настоящее время задачами.

Также решением ОАО "ОАК" как единственного участника ООО "УК "ОАК-ГС" на должность генерального директора УК "ОАК-ГС" назначен Владимир Викторович Смолко, занимавший ранее должность исполнительного директора компании.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом

акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

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

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

*источник: компания «ОАК»
06.05.09*

ПРИБЫЛЬ ВЗЛЕТЕЛА НА "МИГАХ"

Нижегородский авиазавод "Сокол" в I квартале получил почти 534,6 млн руб. чистой прибыли против чистого убытка в 8,6 млн руб. в январе — марте 2008 г., говорится в отчете компании. Выручка в 1,493 млрд руб. в 3,7 раза превысила прошлогоднюю за I квартал.

ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол" — авиастроительное предприятие. Основной акционер — ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (38 %, данные компании). Выручка — 3,044 млрд руб. (2008 г., РСБУ). Чистый убыток — 142,024 млн руб.

"Сокол" в I квартале 2009 г. получил платеж по государственному оборонному заказу, сообщил "Ведомостям" представитель материнской компании — Объединенной авиастроительной корпорации.

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ", размещающая заказы на "Соколе", по графику поставляет ВВС России самолеты МиГ-29СМТ, от которых в 2007 г. отказался Алжир, уточнили в пресс-службе РСК "МиГ". РСК должна была поставить в Алжир 34 самолета МиГ-29СМТ на \$ 1,3 млрд. Самолеты строили заводы РСК и "Сокол". Но в 2007 г. алжирская сторона вернула первые 15 машин,

заявив о низком качестве деталей (впоследствии это так и не подтвердилось). Сейчас "Сокол" готовит к отправке для ВВС России пять "алжирских" машин — в счет шести, предназначенных военным летчикам в 2009 г., знает менеджер одной из российских авиастроительных компаний. Портфель заказов РСК — около \$ 4 млрд, "Сокол" участвует практически во всех основных программах, отмечают в пресс-службе РСК. В 2008 г. доля госзаказа в продукции "Сокола" согласно отчету составляла 52,9 %.

Именно решение вопроса с "МиГаами", возвращенными из Алжира, радикально изменило финансовые результаты "Сокола", считает руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Но до конца года поступления от контракта нивелируются текущими расходами завода и не позволяют ему показать стабильный плюс, предполагает он. Прибыль в полмиллиарда рублей — весьма скромная для такого большого завода, согласен директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

*источник:
газета «Ведомости — Нижний Новгород»
15.05.09*

СПИСОК ПОПОЛНИЛИ

Список из 143 системообразующих предприятий Самарской области, которые могут рассчитывать на госгарантии правительства области, пополнился еще 43 предприятиями. Решение об этом было принято на заседании областного антикризисного штаба. Среди

новых предприятий — Завод авиационных подшипников (входит в ЕПК) и ряд строительных компаний.

*источник: газета «Ведомости — Поволжье»
15.05.09*

ИФК ЗАКОНТРАКТОВАЛА ПОСТАВКУ 32 САМОЛЕТОВ АН-148

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) законтрактовала поставку ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) 32 самолетов Ан-148-100, сообщил заместитель генерального директора, технический директор ИФК Юрий Островский.

Первый самолет Ан-148-100 воронежской сборки будет выкачен из цеха окончательной сборки в июне текущего года и передан на летные испытания. "Можно ожидать, что в июле эта машина будет передана заказчику — Государственной транспортной компании "Россия", которая будет демонстрировать эту машину на Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2009) в августе текущего года", — сказал Ю. Островский.

ВАСО планирует в этом году поставить ГТК "Россия" первые четыре самолета Ан-148-100, в 2010 г. для той же компании будут поставлены еще две машины

с завершением выполнения текущего контракта на поставку шести самолетов.

"Маркетинговые исследования по самолету Ан-148 продолжаются, ведутся переговоры с рядом отечественных и зарубежных потенциальных заказчиков", — отметил Ю. Островский.

Отвечая на вопрос "АвиаПорта" о возможности поставок самолетов Ан-38 производства Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова, Ю. Островский сказал, что на сегодня отсутствуют конкретные заказы и контракты на поставку Ан-38. В случае появления заказов и заключения контрактов ИФК будет оценивать, насколько экономически целесообразно возобновление производства Ан-38.

*источник: AVIAPORT.RU
13.05.09*

РАСПРЕДЕЛЕНО ПОЧТИ 2,2 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ РОССИЙСКИМ ПРЕДПРИЯТИЯМ-ЭКСПОРТЕРАМ

Министерство промышленности и торговли (Минпромторг) РФ совместным приказом с Минфином РФ распределило 2,218 млрд рублей субсидий среди российских экспортеров промышленной продукции. Субсидии направлены на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях.

Согласно документу (№ 144), в перечне получателей субсидий — 41 предприятие. Наиболее крупное возмещение планируется направить в адрес ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей" — 697,17 млн рублей, ОАО "ТВЭЛ" — 504,37 млн рублей, ОАО "Иркут" (РТС: IRKT) — 208,77 млн рублей, ОАО "Севмаш" — 103,59 млн рублей, ОАО "Государственное машиностроительное конструкторское бюро "Радуга" им. А. Я. Березняка" — 95,43 млн рублей, ОАО "Авиазапчасть"

— 59,76 млн рублей, ОАО "Концерн радиостроения "Вега" — 57,03 млн рублей, ОАО "Ижмаш" — 44,74 млн рублей, ОАО "Камов" (РТС: КАМО) — 40,87 млн рублей. Возмещение из бюджета также получают ОАО "Техснабэкспорт" — 48,08 млн рублей, корпорация "Тактическое ракетное вооружение" — 40,45 млн рублей, ОАО "Красное Сормово" — 48,52 млн рублей, ОАО "Волжский трубный завод" — 29,08 млн рублей, ОАО "Роствертол" — 3,53 млн рублей.

В 2009 году на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам предприятиям-экспортерам планируется направить 6 млрд рублей. В 2008 году на возмещение затрат предприятий-экспортеров было направлено 3 млрд рублей.

*источник: ИА «Интерфакс»
20.05.09*

"АВИАСТАР-СП" УВЕЛИЧИЛ ТЕМП ПРОИЗВОДСТВА ТУ-204 ДО ОДНОГО САМОЛЕТА В МЕСЯЦ

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) увеличило темп выпуска самолетов семейства Ту-204 до одного самолета в месяц, сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский.

"В настоящее время технологически производство "Авиастар-СП" готово выпускать один самолет в месяц, но пока имеющиеся заказы не позволяют выйти на такой темп выпуска", — отметил он.

На "Авиастар-СП" действует график поставки самолетов семейства Ту-204. Он предусматривает изготовление 17 самолетов для авиакомпании Red Wings и для Ирана. "Ожидается, что контракты с Ираном могут быть подписаны в ближайшие месяцы", — сказал Ю. Островский. ИФК имеет подписанный контракт с иранской авиакомпанией Iran Airtour на поставку самолетов в "техническом лице" Ту-204СМ. "В соответствии с действующими планами самолет Ту-

204СМ будет построен и пройдет соответствующие сертификационные испытания в течение 2010 г.", сказал собеседник. "Авиастар-СП" загружен выпуском пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204 в базовом и укороченном (Ту-204-300) вариантах. Модификация Ту-204-120СЕ строится по контракту с китайскими авиакомпаниями и оснащена зарубежными двигателями и, частично, бортовым оборудованием. Кроме того, "Авиастар-СП" активно готовится к серийному производству военно-транспортного самолета Ил-476.

В 2009 году завод планирует изготовить и передать девять Ту-204 трех модификаций. В 2010, 2011 и 2012 годах планируется выпускать по 12 самолетов Ту-204. В 2008 году "Авиастар-СП" поставил заказчикам семь самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.09*

ОБЪЕМ ГОСОБОРОНЗАКАЗА В 2009 ГОДУ СОСТАВИТ 1,3 ТРЛН РУБЛЕЙ, ИЗ КОТОРЫХ СВЫШЕ 300 МЛРД ПОЙДЕТ НА ЗАКУПКУ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

Объем гособоронзаказа в 2009 году составит 1,3 трлн рублей, из которых свыше 300 млрд пойдут на закупку военной техники. Об этом сообщил 6 мая на встрече с премьер-министром Владимиром Путиным вице-премьер Сергей Иванов. "Общий объем гособоронзаказа, включая капитальное строительство, поставку горюче-смазочных материалов, имущества и продовольствия, составляет 1,3 трлн рублей, при этом 322 млрд рублей — это средства на закупку техники и вооружений на нужды Министерства обороны", — отметил он. "На сегодняшний день по номенклатуре для нужд Министерства обороны размещено заказов на 42 проц. от годовых объемов, а денежном выражении — 66,8 проц., то есть большая часть средств", — добавил вице-премьер.

"Мы постарались максимально быстро распределить гособоронзаказ, так как он является самой эффективной мерой поддержки предприятий ОПК при всех дополнительных мерах", — подчеркнул вице-премьер. Говоря о реализации ГОЗ в 2008 году, Иванов сообщил, что "в целом он выполнен в срок и

по полной номенклатуре". "Стало больше поступать новой современной техники и вооружений", — отметил вице-премьер. По его данным, "в прошлом году закуплено 17 МБР, 4 комплекса "Искандер", 52 танка Т-90, 210 современных БТР, 41 БМП, 34 ракеты для комплекса ПВО С-400 и 4,5 тыс. автомобилей". "Кроме того, отремонтировано с модернизацией 6 стратегических бомбардировщиков Ту-95, 82 самолета и 31 вертолет", — добавил Иванов. "Удалось также улучшить техническое обеспечение органов МВД, а что касается спецслужб — ФСО, ФСБ, СВР — они на сто процентов полностью обеспечены", — сказал он.

Вместе с тем Иванов констатировал, что "по ходу исполнения ГОЗ выявились хронические недостатки". "Они связаны с переносом и изменением параметров гособоронзаказа по ходу его исполнения", — пояснил вице-премьер.

*источник: АРМС-ТАСС
07.05.09*

ПУСК СП BOEING И "ВСМПО-АВИСМЫ" ПО ОБРАБОТКЕ ТИТАНОВЫХ ШТАМПОВОК ЗАПЛАНИРОВАН НА ЭТОТ ГОД

Пуск в эксплуатацию совместного предприятия ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" и Boeing — Ural Boeing Manufacturing — запланирован на 2009 год, говорится в отчетных материалах корпорации "ВСМПО-Ависма".

В настоящее время ведется монтаж и наладка оборудования предприятия Ural Boeing Manufacturing для черновой механической обработки штампованных поковок самолета Boeing 787. Выход на проектную мощность СП планируется в 2010 году.

Как сообщалось ранее, Boeing и ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" в августе 2007 года объявили о создании СП по обработке титановых штамповок для использования при производстве Boeing 787 Dreamliner. Доли в СП, получившем название Ural Boeing

Manufacturing, распределяются в пропорции 50 на 50. Планировалось, что предприятие займется черновой обработкой титановых поковок с 2008 года.

Окончательную обработку изделий будут осуществлять завод компании Boeing в Портленде (штат Орегон, США), а также ряд субподрядчиков. Штаб-квартира СП расположится в г. Верхняя Салда.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" (РТС: VSMO) является крупнейшим производителем титановой продукции в мире. Основной акционер "ВСМПО-Ависмы" — госкорпорация "Ростехнологии" (66 %).

*источник: газета «Гудок»
20.05.09*

СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ В ЖУКОВСКОМ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2015 Г.

Создание национального центра авиастроения в Жуковском планируется завершить в 2015 г., сообщил журналистам глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

По его словам, сформирована концепция создания этого центра, которая выносится на рассмотрение в Правительство РФ. А. Федоров заметил, что предполагается создание крупного инженерного центра ОАК, который будет заниматься разработками. Создана сеть инновационных фирм, которые будут работать в области проектирования, создания и промышленного производства авиакomпонентов. Предполагается также создание единого федерального научного центра на базе ЦАГИ, постоянно действующего выставочного центра, а также образовательного центра, где будут филиалы всех высших учебных заведений, готовящих специалистов в области авиации. Глава ОАК также сообщил, что будет создан крупный

городок для сотрудников. Уже выделена площадь в 2 тыс. га, разрабатывается генплан застройки, строительство автодорог, железнодорожных веток, которые свяжут центр в Жуковском с Москвой. А. Федоров сообщил журналистам, что пока нет окончательного решения о том, на какой площадке будет производиться "черное крыло" из углепластика, — оно будет принято до конца года. Он не исключил, что крыло будет производиться в одной из существующих в России ОЭЗ. Глава ОАК сообщил, что на авиасалоне в Ле Бурже предполагается провести международную презентацию самолета "Суперджет-100", а на авиасалоне МАКС — показать этот самолет "внутри" с полной комплектацией салона креслами. По его словам, закончить сертификацию "Суперджет-100" предполагается до конца года, его поставки должны начаться в 2010 г.

*источник: АРМС-ТАСС
19.05.09*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ПОСТАВИТ ИНДИИ 80 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17В-5 ПО УТВЕРЖДЕННОМУ ГРАФИКУ

Казанский вертолетный завод (КВЗ) поставит Индии 80 вертолетов Ми-17В-5 по утвержденному графику в соответствии с контрактом, подписанным 5 декабря 2008 года, сообщил на выставке "Хели Раша – 2009" заместитель гендиректора предприятия по внешнеэкономическим связям Валерий Пашко.

По его словам, в настоящее время идет подготовка производства и согласование комплектации винтокрылых машин, заказанных Индией. Поставки вертолетов начнутся в следующем году и рассчитаны на несколько лет. Десантно-транспортный Ми-17В-5 – современная модификация вертолета Ми-8МТ, разработанная с учетом опыта боевого применения. Он создан в результате совершенствования вертолетов семейства Ми-8, разработанных конструкторским бюро Московского вертолетного завода при непосредственном участии Казанского вертолетного завода. По словам В. Пашко, портфель заказов КВЗ сегодня составляет около 100 машин. Из общего объема производимой продукции около 80 проц. идет на

экспорт, а остальная часть – на внутренний рынок. Сегодня приоритетными направлениями для предприятия являются: продолжение производства вертолетов Ми-8/Ми-17 и их модификаций; продолжение создания нового среднего вертолета Ми-38, который будет оснащен новейшим комплексом бортового оборудования ИБКВ-17, получившим название "стеклянной кабины"; продолжение производства легкого вертолета "Ансат" и его модификаций; завершение создания легкого вертолета "Актай".

Как пояснил В. Пашко, после принятия российскими ВВС на вооружение вертолета "Ансат" расширяется спектр зарубежных заказчиков этих винтокрылых машин. В настоящее время наряду с российскими ВВС их приобрели Южная Корея (7 ед.), Лаос (2 ед.) и Казахстан (2 ед.).

*источник: АРМС-ТАСС
21.05.09*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ОЖИДАЕТ НОВЫХ КОНТРАКТОВ НА ПОСТАВКУ SUPERJET 100

Гендиректор холдинговой корпорации "Сухой" Михаил Погосян ожидает в ближайшее время заключения новых контрактов на покупку у его компании новых российских региональных пассажирских самолетов Superjet 100.

"Я ожидаю заключения новых контрактов. Из-за кризиса ажиотажный спрос исчез, но мы работаем над заключением новых контрактов", – сказал Погосян в пятницу журналистам. Однако он не сообщил, с какими конкретно компаниями ведутся переговоры о поставках.

В то же время Погосян подтвердил, что проходящий сейчас летные испытания лайнер будет демонстрироваться на ближайших авиасалонах – во французском Ле Бурже и в России на МАКСе.

Он также сообщил, что изготовитель двигателей для самолета – совместное предприятие российского "Сатурна" и французской Snecma – продолжает испытание агрегатов для уже практически готовых лайнеров, которые ждут силовые установки в Комсомольске-на-Амуре.

"Сейчас ситуация у производителей двигателей гораздо лучше, чем год назад", – отметил Погосян. Дело в том, что из-за проблем с производством двигателей год назад возникла опасность удлинения сроков создания этих самолетов.

На вопрос о том, почему первые два самолета будут поставлены не российской авиакомпанией, а армянскому перевозчику "Армавиа", гендиректор "Сухого" заявил, что армянская авиакомпания изначально заказала лайнер в базовой комплектации и давно определилась с техническим обликом самолета, в то время как российский "Аэрофлот" постоянно заказывал дополнительные функции и долго не мог определиться с техническим обликом.

Погосян также вновь подтвердил, что первые два самолета будут поставлены заказчику до конца года.

Ранее сообщалось, что в настоящее время у "Сухого" есть 98 твердых заказов на поставку Superjet.

*источник: газета «Гудок»
18.05.09*

ЭМЗ ИМ. МЯСИЦЕВА УЧАСТВУЕТ В МОДЕРНИЗАЦИИ САМОЛЕТОВ "ИЛ"

ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) в качестве соисполнителя участвует в модернизации самолетов разработки ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина), сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В настоящее время ЭМЗ им. Мясищева задействован в работах по созданию летающей лаборатории на базе самолета Ил-114-100 в интересах Росгидромета, в частности во всех доработках фюзеляжа и крыла под установку научного оборудования", – уточнил собеседник.

Крыло самолета дорабатывается под установку специальных подвесок, в фюзеляже оборудуются рабочие места для операторов аппаратуры. ЭМЗ им. Мясищева также дорабатывает систему электроснабжения под устанавливаемое оборудование. "Все новое оборудование комплексирует Санкт-Петербургская фирма "Радар-ММС", – отметил собеседник. В работах по самолету Ил-112В ЭМЗ им. Мясищева участвует в небольшом объеме, разрабатывая обтекатели, люки, систему кондиционирования, добавил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
18.05.09*

М-55 ТРЕБУЕТ МОДЕРНИЗАЦИИ

Уникальный российский высотный самолет М-55 "Геофизика" требует проведения ремонта и модернизации, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

М-55 "Геофизика" был построен в 1991 г., неоднократно использовался для высотных исследований атмосферы по международным программам европейского научного сообщества. "Он неоднократно подвергался плановым ремонтам, но теперь, кроме ремонта, все настоятельней требуется модернизация самолета, прежде всего в части установленного пилотажно-навигационного комплекса и радиосвязного оборудования", — сказал собеседник.

При этом если навигационная система еще удовлетворяет требованиям, то часть приборного оборудования, радиосвязного оборудования и электрооборудования требует замены. "Такая замена достаточно дорого стоит, и ее реализация только за счет средств ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) проблематична", — отметил источник. К настоящему времени вопрос о ремонте, продлении

срока службы и модернизации самолета М-55 "Геофизика" поставлен перед научным сообществом Евросоюза, в интересах которого самолет совершил уже много экспедиций, и есть определенная заинтересованность в продлении срока службы этой машины еще на 10 лет, сказал собеседник. "Не исключается, что в ряде случаев будут привлекаться в качестве соисполнителей европейские фирмы и компании, что очень важно в переговорах с европейцами, так как они очень щепетильно относятся к тому, чтобы выделяемые ими деньги "работали" в их странах", — отметил источник.

Для европейского научного сообщества практически нет альтернативы использованию М-55 по параметру "грузоподъемность — высотность": "Геофизика" достигает высоты порядка 21 км (рабочая высота при исследованиях составляет 18–19,5 км) с массой специального оборудования и аппаратуры до 2 тонн.

источник: AVIAPORT.RU
19.05.09

М-101Т ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В ИНТЕРЕСАХ КАРТОГРАФИИ

ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) начинает выполнение работ по использованию самолета М-101Т "Сокол" в качестве воздушной платформы для аэрофотосъемки в интересах Кадастровой службы, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области самолетостроения.

Конструкторские работы нацелены на доработку машины под установку специального оборудования для аэрофотосъемки. "Самолетов М-101Т выпущено немного, но для выполнения аэрофотосъемочных работ не потребуется выпуск дополнительного количества новых самолетов — планируется переоборудовать несколько ранее построенных машин. Объем предстоящих аэрофотосъемочных работ в интересах Кадастровой службы весьма обширен, а сами съемки рассчитаны на достаточно длительное время", — сказал собеседник.

Он напомнил, что ранее на самолете М-101Т, принадлежащем фирме-разработчику, уже устанавливали цифровую аэрофотосъемочную аппаратуру и проводили эксплуатационные испытания в интересах гражданских заказчиков — аэропортов и электростанций. Значительный интерес представляет также использование самолета М-101Т для автоматического

зависимого наблюдения (АЗН). Еще в 2007 г. был заключен договор на первый этап работ по испытаниям системы АЗН радиовещательного типа с использованием спутниковых систем и специально оборудованного самолета М-101Т. "Кризисные явления, однако, наложили свой отпечаток и на эту работу", — сказал собеседник.

Самолет М-101Т с ТВД М601 чешского производства выпускался на нижегородском авиастроительном заводе "Сокол". В частности, был оформлен заказ на поставку 45 самолетов этого типа для авиатакси. Однако производственные возможности "Сокола" не позволили авиазаводу развернуть серийное производство самолетов М-101Т. "Сокол" был задействован в программе Российской самолетостроительной корпорации "МиГ", выполняя работы по изготовлению агрегатов истребителей МиГ-29 и самолетов МиГ-29УБ, он также получил значительный заказ на ремонт и модернизацию перехватчиков МиГ-31 и заказ Министерства обороны на изготовление учебно-боевых самолетов Як-130.

источник: AVIAPORT.RU
19.05.09

ДВА САМОЛЕТА SUPERJET, КОТОРЫЕ БУДУТ ПОСТАВЛЕНЫ "АРМАВИА", ПРОЙДУТ ИСПЫТАНИЯ В АРМЕНИИ В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОГОРЬЯ

Два самолета Superjet 100, которые будут поставлены "Армавиа", пройдут испытания в Армении в условиях высокогорья в июле 2009 года, сообщил журналистам зампред Правительства РФ Сергей Иванов. "Надеюсь, два самолета Superjet 100 в конце этого — начале следующего года будут поставлены

"Армавиа", — сказал он. — А в июле они прилетят в Армению для проведения испытаний в условиях высокогорья".

источник: АРМС-ТАСС
18.05.09

ЛАВРОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО РАБОТА ПО ПОСТАВКАМ В ЛИВАН ИСТРЕБИТЕЛЕЙ "МИГ" ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Москва и Бейрут продолжают работу над поставкой в Ливан российских истребителей "МиГ", сообщил глава МИД РФ Сергей Лавров. "В вопросе о наших самолетах, о "МиГах", за то короткое время, которое прошло с момента достижения принципиальной договоренности, проделана большая подготовительная работа. Она идет в нормальном, абсо-

лютно рабочем режиме. Ливанские партнеры удовлетворены этим", — сказал С. Лавров в понедельник в Бейруте на пресс-конференции по итогам переговоров с главой ливанского парламента Набихом Берри.

источник: ИА «Интерфакс»
25.05.09

КРИЗИС НЕГАТИВНО СКАЗЫВАЕТСЯ НА ПРОГРАММЕ "ИРКУТ-DA42"

Кризис негативно сказывается на создании беспилотного/пилотируемого самолета "Иркут-DA42" совместной разработки ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") и австрийской фирмы Diamond Aircraft Industries GmbH, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"До настоящего времени в связи с финансовыми затруднениями не получен самолет от австрийской стороны. Тем не менее у НПК "Иркут" сложились хорошие рабочие отношения с фирмой Diamond Aircraft", — отметил собеседник.

Идея создания пилотируемого/беспилотного самолета "Иркут-DA42" состоит в относительной простоте и дешевизне оснащения этого аппарата уже испытанным бортовым оборудованием, которое полностью отработано на опционально пилотируемом летательном аппарате "Иркут-850". Австрийский

самолет DA-42 прошел все испытания, сертифицирован, он легко дорабатывается в беспилотный летательный аппарат (БЛА). Продолжительность полета сейчас составляет 12 часов, а с дополнительными баками это время возрастает до 30 часов, сказал источник.

Использовать аппарат планируется в интересах Газпрома, МЧС РФ, Минприроды, рыбоохраны, Минсельхоза — все эти ведомства в курсе имеющихся планов. Как сообщалось ранее, начальник Управления технического развития Пограничной службы ФСБ России Валерий Панченко заявил, что вопрос о проведении испытаний самолетов типа DA-42 рассматривался.

источник: AVIAPORT.RU
22.05.09

ХОЛДИНГ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" РАССЧИТЫВАЕТ К 2015 ГОДУ ЗАНЯТЬ 15 % МИРОВОГО РЫНКА ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕХНИКИ

Холдинг "Вертолеты России" рассчитывает к 2015 году занять 15 проц. мирового рынка вертолетной техники. Об этом на выставке "Хели Раша — 2009" заявил генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

По его словам, "мы прогнозируем рост продаж на мировом рынке боевых вертолетов Ка-52 и Ми-28Н, а также вертолетов "Ансат" и Ми-38, а в дальнейшем на рынок будет предложен перспективный скоростной вертолет".

В 2008 году компании, входящие в холдинг "Вертолеты России", произвели 169 вертолетов, в том числе 120 Ми-8/Ми-17, 20 боевых вертолетов (Ми-35М и Ми-28Н).

Портфель заказов на конец 2008 года составил 400 машин. В этом году холдинг "Вертолеты России" рассчитывает увеличить портфель заказов до 500 машин. Как отметил А. Шибитов, "чистая прибыль по итогам 2009 г. планируется в объеме 2 млрд 800 млн рублей".

В 2008 году был завершён первый этап создания холдинга "Вертолеты России". Создана управляющая компания, что обеспечило эффективную систему управления. В холдинг вошли 2 КБ — "Миля" и "Камова", 5 серийных заводов и 3 агрегатных завода.

источник: АРМС-ТАСС
21.05.09

МИРОВОЙ КРИЗИС НЕ СНИЗИЛ СПРОС НА РОССИЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Объемы заказов на российскую вертолетную технику оцениваются в миллиарды долларов, заявляют в "Рособоронэкспорте".

"Объемы заказов на российскую вертолетную технику стабильно растут, даже несмотря на мировой кризис, причем речь идет о контрактах на миллиарды долларов, — сказал Сергей Корнев, глава делегации ФГУП "Рособоронэкспорт" на выставке вертолетной индустрии HeliRussia, которая проходит в Москве 21–23 мая. "Конечно, производство такой высокотехно-

логичной продукции не просто наращивать в темпах, которые требует мировой рынок, но для этого на заводах делается все возможное, помощь идет и на самом высоком государственном уровне, так что я уверен: поставленные перед нами задачи будут успешно решены", — сказал С. Корнев, слова которого цитирует пресс-служба ФГУП "Рособоронэкспорт".

источник: газета «Гудок»
21.05.09

МИНПРОМТОРГ РФ ГОТОВИТ ПРОГРАММУ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗРАБОТКУ ЛИНЕЙКИ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Минпромторг РФ готовит программу инвестиций в разработку линейки перспективных вертолетов, сообщил корр. АРМС-ТАСС на выставке "Хели Раша — 2009" заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров.

По его словам, "сейчас проводится корректировка Федеральной целевой программы по развитию авиастроения и в ней будет, в том числе, учтена эта инициатива". "Планируемый объем инвестиций я пока назвать не могу. Он станет известен до конца текущего года, а деньги начнут выделяться с 2010 года", — заявил Д. Мантуров.

Как сообщил в свою очередь генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов, "в этом году основные усилия будут сосредоточены на реализации прорывного проекта — перспективного скоростного вертолета. Пока предпроектные работы

по этой программе ведутся за счет средств разработчиков и управляющей компании.

"Качество перспективного скоростного вертолета и его свойства будут принципиальными для завоевания новых ниш на мировом рынке на ближайшие 7—10 лет", — подчеркнул А. Шибитов. Холдинг рассчитывает на помощь государства именно в работе над прорывными проектами, заявил в этой связи генеральный директор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус. "Существуют проекты, которые без помощи государства реализовать нельзя", — отметил он. Перспективный скоростной вертолет будет включать ряд новейших технологий, в частности двигатель без смазки, новую силовую установку и трансмиссию.

*источник: АРМС-ТАСС
21.05.09*

РОССИЙСКИЙ КА-226Т ИМЕЕТ СЕРЬЕЗНЫЕ ШАНСЫ НА ПОБЕДУ В ИНДИЙСКОМ ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКУ ЛЕГКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

В Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) рассчитывают, что Россия победит в индийском тендере на поставку 197 легких вертолетов, сообщил замдиректора ФСВТС Константин Бирюлин.

"Надеемся, что мы победим, потому что Индия знает наши вертолеты, министерство обороны их эксплуатировало", — сказал он.

"Да, у нас есть недостатки, есть проблемы с сервисом, другими вопросами. Но в любом случае российские вертолеты — надежные. И мы, и наши индий-

ские партнеры знаем, что это вертолеты, которые можно отремонтировать, на которых можно летать. Это очень важно, и это наше конкурентное преимущество в данном тендере", — сказал К. Бирюлин.

Он также отметил, что по вертолетной тематике "очень интересная работа проводится сейчас в Латинской Америке".

*источник: газета «Гудок»
21.05.09*

КАНАДЦЫ ВЫХОДЯТ ИЗ ПРОЕКТА ВЕРТОЛЕТА МИ-38

Сроки запуска в серийное производство нового российского вертолета Ми-38 сдвигаются на 2014 год из-за ожидаемого выхода из проекта канадских партнеров, двигателестроительной компании Pratt & Whitney, и необходимости переоборудования вертолета под российские двигатели, сообщил директор программы "Вертолет Ми-38" Георгий Синельщиков в рамках проходящей в Москве выставки HeliRussia 2009. Ранее планировалось, что серийное производство многоцелевого вертолета Ми-38 начнется в 2007 году, затем назывался новый срок — 2009 год. Однако, как сообщил ряд СМИ, канадская Pratt & Whitney, которая должна была поставлять двигатели для вертолетов, приостановила поставки, что привело к задержке летных испытаний Ми-38.

"Начиная с этого года вертолет, к сожалению, как ожидается, может лишиться двигателя, под который он изначально создавался, — похоже, что наши канадские партнеры из компании Pratt & Whitney собираются из проекта выйти", — сказал Синельщиков.

По его словам, "подвешенность" проекта отчасти связана с тем, что вертолет предназначен как для гражданского, так и для военного использования.

"На последнее наше обращение наши партнеры порекомендовали обратиться за разъяснениями в Экспортный комитет США. Собственно, это не мой

вопрос, я конструктор", — отметил Синельщиков. По его словам, фактический выход Pratt & Whitney из проекта означает, что его серийное производство сдвигается на 2014 год.

"Сейчас прорабатывается возможность установки на Ми-38 отвечающих всем последним требованиям вертолетных двигателей российского производства ТВ-117В. Все три опытных летных экземпляра вертолета мы будем переделывать уже под российские двигатели. В настоящее время мы завершаем постройку второго и третьего опытного экземпляра Ми-38", — рассказал Синельщиков. Ранее глава "Оборонпрома" Андрей Реус сообщал, что Ми-38 будет оснащаться отечественными двигателями, из-за чего его выпуск "немного сдвигается".

Многоцелевой вертолет Ми-38 повышенной грузоподъемности планируется использовать для тушения пожаров, выполнения строительно-монтажных, поисково-спасательных и аварийно-эвакуационных работ. Кроме того, разработаны различные пассажирские модификации вертолета, в том числе с VIP-салонами повышенной комфортности.

*источник: газета «Гудок»
21.05.09*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ПКО "ТЕПЛООБМЕННИК" В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 13 %

Чистая прибыль ОАО "Производственно-конструкторское объединение "Теплообменник" (ПКО "Теплообменник", Нижний Новгород) по итогам I квартала 2009 года составила 33,985 млн рублей и увеличилась на 12,8 % по сравнению с аналогичным периодом 2008 года, говорится в официальных документах предприятия.

Согласно информации, выручка предприятия снизилась на 7,1 % по сравнению с I кварталом 2008 года и составила 305,91 млн рублей. Себестоимость уменьшилась до 263,141 млн рублей – на 2,8 %. Прибыль от продаж сократилась на 28 % и составила 40,539 млн рублей.

Прибыль до налогообложения возросла на 1,8 % и составила 45,108 млн рублей. Кредиторская задолженность предприятия с 1 января снизилась и по ито-

гам квартала сократилась на 16,2 % и составила 298,248 млн рублей. Дебиторская задолженность сократилась на 5,3 % – до 239,821 млн рублей.

ОАО "ПКО "Теплообменник" – ведущий российский производитель теплообменного оборудования для авиастроения, систем охлаждения и отопления автомобилей.

Уставный капитал ОАО составляет 129,379 тыс. рублей и разделяется на 646,895 тыс. обыкновенных акций номинальной стоимостью 0,2 рубля каждая. 31,3 % акций принадлежит генеральному директору предприятия Виктору Тятинькину, 25 % – государству.

*источник: ИА «Интерфакс»
26.05.09*

САМОЛЕТ МС-21 ПОЛУЧИТ ЕДИНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ВСЕХ МОДИФИКАЦИЙ

Перспективный пассажирский ближне-среднемагистральный самолет МС-21 будет оснащен одним двигателем как для базового самолета, так и для удлиненной версии (МС-21-400), сообщил "Авиа-Порту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В настоящее время проводится конкурс на создание авиадвигателя для самолета МС-21. По единому техническому заданию планируется создание двигателей на самолет МС-21 с пассажироместимостью 130–180 мест и на вариант МС-21-400 с пассажироместимостью 180–200 мест. Тяга двигателя для МС-21-400 должна составить примерно 14 т, а для базовой версии – 12 т", – уточнил собеседник агентства.

В конкурсе принимают участие пермское ОАО "Авиадвигатель" с проектом ПД-14 и московский "Салют" с проектом СПМ-21. "Салют" выступит в конкурсе в качестве головного разработчика в кооперации запорожскими ОАО "Мотор Сич" и ЗМКБ "Прогресс". В конкурсе также участвуют и зарубежные фирмы: Pratt & Whitney, Rolls-Royce и CFM, пояснил источник. Технические предложения по проектам двигателей требовалось представить в конкурсную комиссию до 15 апреля, но сейчас конкурс несколько продлен, сказал он.

*источник: AVIAPORT.RU
07.05.09*

ЗАВЕРШЕНО 150-ЧАСОВОЕ СЕРТИФИКАЦИОННОЕ СТЕНДОВОЕ ИСПЫТАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ ПС-90А2 В ОАО "АВИАДВИГАТЕЛЬ"

В ОАО "Авиадвигатель" завершено 150-часовое сертификационное стендовое испытание двигателя ПС-90А2. Это испытание, главная цель которого – подтверждение надежности и работоспособности двигателя в эксплуатации, проводилось с максимально допустимыми значениями температур газа и частот вращения роторов и поддержанием взлетной тяги двигателя. Такое испытание было проведено впервые в истории отечественного двигателестроения.

Испытание проводилось в соответствии с авиационными правилами АП-33, которые максимально гармонизированы с американскими нормами FAR-33. В соответствии с правилами двигатель отработал с

поддержанием тяги максимальных частот вращения ротора и температуры газа перед турбиной в течение 18 часов 45 минут. Об этом сообщило ИА INFOLine.

Данному 150-часовому испытанию предшествовал ряд специальных испытаний, направленных на проверку работы новых узлов и систем двигателя ПС-90А2. В настоящее время ПС-90А2 ждет еще ряд испытаний, после чего состоятся летные испытания на самолете Ту-204. До конца 2009 года планируется завершить сертификацию двигателя ПС-90А2.

*источник: ИА ADVIS.RU
26.05.09*

"САТУРН" РЕФОРМИРУЕТ БИЗНЕС

НПО "Сатурн" изучает возможность выделения из состава компании производства энергетических установок большой мощности, говорится в ежеквартальном отчете НПО. "Распределение инвестиций: 67 % – государство, 33 % – НПО "Сатурн". Планируемая мощность производства – 6–8 (установок) в год.

Срок ввода в эксплуатацию – три года с начала инвестирования. Планируемый срок окупаемости проекта – пять лет", – говорится в отчете.

*источник: газета «Ведомости»
15.05.09*

КМПО ИЗГОТОВИТ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ "СУРГУТНЕФТЕГАЗА"

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) совместно с ОАО "Сумское НПО им. М. В. Фрунзе" (Украина) выиграло тендер ОАО "Сургутнефтегаз" на поставку двух блоков газотурбинной энергоустановки с двигателями. Казанское предприятие должно поставить двигатели до конца 2009 года. Парк двигателей производства КМПО, эксплуатирующихся в "Сургутнефтегазе", в настоящее время приблизился к 40 единицам. В

основном двигатели поставляются на электростанции и около 20 % — на компрессорные станции. КМПО не раскрывает сумму контракта.

ОАО "Связьинвестнефтехим" (владеет правительство Татарстана) принадлежат 43,95 % уставного капитала компании. Татарстан также имеет "золотую акцию".

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
22.05.09*

ПОСОЛЬСТВО ИНДИИ ПОЗДРАВЛЯЕТ УЧАСТНИКОВ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ АЛ-55 И ВЫРАЖАЕТ БЛАГОДАРНОСТЬ КОЛЛЕКТИВУ КОНСТРУКТОРОВ НПО "САТУРН"

Посольство Индии в Москве поздравляет участников проекта создания двигателя АЛ-55 и выражает благодарность коллективу конструкторов НПО "Сатурн":

"9 мая 2009 г. после установки двигателя АЛ-55И на наш самолет НТ-36 нами были завершены испытания по скоростной рулежке самолета. В этот же день мы успешно провели первый полет самолета НТ-36. Полет длился 40 минут. Все системы работали нормально. Пожалуйста, примите наши поздравления по случаю достижения этой важной фазы в проекте разработки двигателя. Мы также благодарим команду конструкторов НПО "Сатурн" и "Рособоронэкспорт" за своевременную поддержку в предоставлении разрешения на проведение полета после анализа всех данных. Мы надеемся, что такая поддержка с российской стороны будет оказана нам и далее в продвижении этого проекта. Посольство Индии, пользуясь случаем, желает еще раз подчеркнуть свое высочайшее уважение к российской стороне".

АЛ-55И создан на основе базового газогенератора АЛ-55 и представляет собой двухконтурный двухвальный турбореактивный двигатель с дозвуковым нерегулируемым сужающимся реактивным соплом.

Использование базового газогенератора позволяет перейти к созданию семейства конкурентоспособных на российском и зарубежном рынках двигате-

лей аналогичного класса различного целевого назначения. Все работы по организации производства опытной партии двигателей АЛ-55И, его сертификации и обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии ОАО "НПО "Сатурн" ведет на паритетной основе с ОАО "УМПО".

Двигатель АЛ-55И создается по заказу индийской корпорации HAL для учебно-тренировочных самолетов НТ-36 в рамках реализации международного контракта НПО "Сатурн", вступившего в силу 1 августа 2005 г.

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. В соответствии с указом Президента РФ от 16 апреля 2008 г. ОАО "НПО "Сатурн" входит в состав создаваемой ОПК "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы — Объединенной двигателестроительной корпорации.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
13.05.09*

НА УЛЬЯНОВСКОМ ЗАВОДЕ "АВИАСТАР-СП" НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ТУ-204-100В

На крупнейшем предприятии отечественного самолетостроения — ульяновском заводе "Авиастар-СП" — начались летные испытания магистрального лайнера Ту-204-100В. Об этом сообщила сегодня пресс-служба авиазавода. Полеты, по словам начальника летно-испытательной станции Рабиса Шакирова, проходят в обычном штатном режиме.

Всего планируется осуществить не менее восьми испытательных полетов. Привлекает внимание необычная раскраска изделия. Хотя владельцем самолета будет являться российская авиакомпания Red Wings, предполагается, что эксплуатантом Ту-204-100В будет турецкая туристическая фирма, название которой — Coral Travel — броско выделяется на фюзеляже. В конце мая новый самолет планируется передать заказчику. Самолет Ту-204-100В станет шестым, построенным на "Авиастар-СП" для авиакомпании Red Wings, и девятым самолетом марки Ту-204 в

парке этой авиакомпании. Компания Red Wings является крупнейшим эксплуатантом подобных самолетов. По словам генерального директора авиакомпании Виктора Кононенко, Red Wings планирует получить в этом году еще два подобных лайнера, а в течение следующего, 2010 года — еще семь воздушных судов марки Ту-204. Таким образом, парк компании составит 18 авиалайнеров Ту-204.

"Мы чрезвычайно довольны эксплуатацией самолетов семейства Ту-204, — сказал В. Кононенко. — Эти лайнеры очень хорошо себя зарекомендовали и совершают полеты по всей Европе". "Ульяновские лайнеры позволяют нам успешно конкурировать с любыми другими моделями самолетов зарубежного производства на современном рынке", — подчеркнул он.

*источник: газета «Гудок»
26.05.09*

СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИНДИЙСКОГО САМОЛЕТА НТ-36 С ДВИГАТЕЛЕМ ОАО "НПО "САТУРН" АЛ-55И

9 мая 2009 года в г. Бангалор (Республика Индия) корпорация HAL выполнила первый полет учебно-тренировочного самолета НТ-36 с двигателем АЛ-55И. Продолжительность полета составила около 40 минут, достигнута высота полета 3000 м, скорость полета (V_{приб.}) — 300 км/ч. В полете замечаний к работе силовой установки не было. По мнению индийского летчика-испытателя Балдев Сингха (Baldev Singh), "силовая установка показала себя с лучшей стороны". Этот полет стал началом выполнения этапа летных сертификационных испытаний УТС НТ-36 с двигателем АЛ-55И, который является завершающим техническим этапом, после которого, в соответствии с условиями контракта, за российской стороной остается обязательство по передаче индийской стороне конструкторской документации.

АЛ-55И создан на основе базового газогенератора АЛ-55 и представляет собой двухконтурный двухвальный турбореактивный двигатель с дозвуковым регулируемым сужающимся реактивным соплом.

Использование базового газогенератора позволяет перейти к созданию семейства конкурентоспособных на российском и зарубежном рынках двигателей аналогичного класса различного целевого назначения. Все работы по организации производства

опытной партии двигателей АЛ-55И, его сертификации и обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии ОАО "НПО "Сатурн" ведет на паритетной основе с ОАО "УМПО".

Двигатель АЛ-55И создается по заказу индийской корпорации HAL для учебно-тренировочных самолетов НТ-36 в рамках реализации международного контракта НПО "Сатурн", вступившего в силу 1 августа 2005 г.

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. В соответствии с указом Президента РФ от 16 апреля 2008 г. ОАО "НПО "Сатурн" входит в состав создаваемой ОПК "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы — Объединенной двигателестроительной корпорации.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
12.05.09*

ПРИКАМСКАЯ "ДОЧКА" НПО "САТУРН" ПОЛУЧИТ ПОДДЕРЖКУ ОТ ГОСУДАРСТВА

Расположенное в Пермском крае дочернее предприятие акционерного общества НПО "Сатурн" получило государственную поддержку. Об этом на совещании по социально-экономическому развитию Приволжского федерального округа заявил министр регионального развития РФ Виктор Басаргин.

По его словам, принято решение о декапитализации в отношении этого предприятия в объеме 5,2 млрд рублей, а также о субсидировании части процентной ставки в размере до 1,5 млрд рублей и предоставлении госгарантий — до 10 млрд рублей. Однако господдержка касается только прикамского пред-

приятия. Ведь в составе "Сатурна" работает пермское ОАО "ПАО "Инкар", ведущий российский производитель систем топливно-регулирующей автоматики, газотурбинных двигателей самолетов и вертолетов, сообщает 59.ru.

Как объяснил министр, 41 предприятие, расположенное на территории ПФО, вошло в число системообразующих организаций. При этом уже решено, что 13 из них получают господдержку.

*источник: ИА «Новый регион»
18.05.09*

ТГК-4 ЗАПУСТИЛА ПАРОГАЗОВУЮ УСТАНОВКУ ПГУ-20С, РАЗРАБОТАННУЮ ММП "САЛЮТ"

ОАО "ТГК-4" на базе Елецкой ТЭЦ запустила парогазовую установку ПГУ-20С, разработанную и смонтированную ФГУП "ММП "Салют", говорится в сообщении "Салюта".

ТГК-4 стала первой частной энергогенерирующей компанией, которая в 2009 г. вводит в строй крупный энергоблок в рамках реализации инвестиционной программы.

Основной парогазовой установки является газотурбинный двигатель ГТД-20С производства ММП "Салют". Он предназначен для привода электрогенераторов для обеспечения электроэнергией промышленных и бытовых потребителей в базовом режиме работы, а также в качестве источников резервного аварийного электроснабжения. Для обеспечения комплексной выработки электрической и тепловой

энергии и повышения коэффициента использования топлива газотурбинная установка ГТУ-20С (на базе двигателя ГТД-20С) может поставляться в комплекте с котлом-утилизатором. При утилизации отработавших газов из двигателя ГТД-20С и комбинированном производстве электрической и тепловой энергии получаемые пар и горячая вода могут использоваться для технологических процессов в различных отраслях промышленности и для коммунальных сетей.

Срок службы ГТУ-20С — 20 лет.

*источник: AVIAPORT.RU
18.05.09*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ КМПО ВОЗРОСЛА В 25 РАЗ

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) увеличило в первом квартале 2009 года чистую прибыль в 25 раз по сравнению с показателем аналогичного периода 2008 года — до 22,19 млн руб., говорится в отчете компании. В ОАО уточнили, что значительный рост чистой прибыли обусловлен увеличением объема реализации продукции.

Выручка КМПО в январе — марте текущего года возросла на 39,8 %. "Основными факторами, влия-

ющими на изменение размера выручки от продажи продукции, являются изменение цен на выпускаемые объединением изделия, а также наращивание объемов производства за счет соответствующих организационно-технических мероприятий", — говорится в отчете компании.

источник:
газета «Комсомольская правда — Казань»
14.05.09

ПМЗ В ПРОШЛОМ ГОДУ ЗАРАБОТАЛ 103 МЛН РУБ.

ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ, входит в Пермский моторостроительный комплекс, ПМК) в 2008 году увеличило чистую прибыль на 65,6 % по сравнению с предыдущим годом — до 103,7 млн руб., говорится в отчете компании. Между тем, согласно отчету, компания планировала получить по итогам

года 220 млн руб. Таким образом, полученный результат вдвое ниже планового. Выручка ПМЗ в 2008 году выросла на 24,2 % и составила 10,661 млрд руб.

источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
20.05.09

ПЕРМСКИЙ "АВИАДВИГАТЕЛЬ" В I КВАРТАЛЕ СОКРАТИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ПОЧТИ В 10 РАЗ

ОАО "Авиадвигатель" (Пермь, входит в Пермский моторостроительный комплекс, ПМК) в январе — марте 2009 года сократило чистую прибыль в 9,8 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 3,15 млн рублей, говорится в отчете компании. Выручка компании в первом квартале увеличилась в 2 раза и составила 609 млн рублей.

В отчете также сообщается, что чистая прибыль компании в 2008 году сократилась на 14,4 % по сравнению с 2007 годом — до 31 млн рублей, выручка увеличилась на 21,7 % — до 3 млрд 319,3 млн рублей.

источник: ИА «Интерфакс»
08.05.09

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "СОКОЛ" ПОСТАВИТ В ЭТОМ ГОДУ ШЕСТЬ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29УБ

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" поставит Минобороны РФ шесть истребителей МиГ-29УБ до конца текущего года, сообщили сегодня в пресс-службе предприятия.

"Речь идет об истребителях, изготовленных ранее по контракту с Алжиром и возвращенных российской стороне", — уточнил собеседник агентства. Предприятие должно доработать и доукомплектовать истребители и передать их российскому военному ведом-

ству. На "Соколе" также подтвердили информацию о намерении предприятия принять участие в тендере на поставку Минобороны РФ учебно-боевых самолетов нового поколения Як-130, однако отметили, что дата тендера пока неизвестна.

источник: газета «Гудок»
04.05.09

РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА ТУ-334

Специалисты ЦАГИ и ОАО "Туполев" проводят сертификационные испытания на усталость натурной конструкции ближнемагистрального самолета Ту-334. Испытания проходят на специальном стенде, созданном ЦАГИ в лаборатории ОАО "Туполев", который моделирует переменное нагружение планера самолета на наземных и полетных этапах, а также избыточное давление в гермофюзеляже на крейсерском режиме.

На серийном экземпляре конструкции планера одновременно испытываются крыло, фюзеляж, закрылки, предкрылки, стабилизатор, подвески двигателей, основные и передние опоры шасси.

Отличительной особенностью ресурсных испытаний Ту-334 стало то, что эти исследования были проведены в значительном объеме (более 20 000 полетных циклов) до начала серийного производства самолетов. Это позволит избежать доработок конструкции в серийном производстве.

В настоящее время продолжаются испытания для того, чтобы экспериментально подтвердить проектный ресурс конструкции самолета на 30 000 полетов, что соответствует 45 000 летных часов.

источник: компания «ЦАГИ»
04.05.09

НАЦИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

"Аэрофлот", стартовый заказчик 30 самолетов Sukhoi Superjet, может оказаться только вторым в очереди на новый лайнер. На первый серийный самолет претендует армянская авиакомпания "Армавиа", заказавшая всего два SSJ100. Почему?

Как объяснил источник в компании "Гражданские самолеты Сухого", все дело в конфигурации. В первом SSJ набор оборудования и компоновка салона будут попроще, вот и сомневаются производители: а подойдет ли такой для "Аэрофлота"? А ведь первый SSJ продать нужно обязательно. И покупатель должен быть

гарантированным, тем более что лично Владимир Путин пообещал помощь проекту в 7 млрд руб. Крупнейший перевозчик страны может и закапризничать, не стоит забывать и о "новой метле": с 10 апреля "Аэрофлотом" руководит Виталий Савельев. Зато "Армавиа" — перевозчик с исторической родины Михаила Погосяна, президента АХК "Сухой" и вдохновителя проекта SSJ. Земляки не подведут.

*источник: газета «Ведомости»
13.05.09*

ЗОНЫ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗЛЕТА

В портовых и технико-внедренческих особых экономических зонах (ОЭЗ) в промышленных масштабах начнут строить воздушные и водные суда. Это значительно понизит себестоимость производства, но даст больше возможностей для совместной работы с иностранными партнерами.

В портовых особых экономических зонах могут разрешить строительство судов и авиатехники, об этом заявил глава Федерального агентства по управлению ОЭЗ Андрей Алпатов. По действующему законодательству на территории портовых ОЭЗ разрешен лишь ремонт судов и авиатехники, но не их производство. Поправки будут рассмотрены в профильном комитете Госдумы уже на текущей неделе и, как надеется Алпатов, окончательно будут утверждены до конца текущего года.

На территории ОЭЗ устанавливается режим свободной таможенной зоны. Это означает размещение и использование иностранных товаров резидентом ОЭЗ без уплаты таможенных пошлин и НДС.

Если самолеты и суда будут строить в портовых особых экономических зонах, это может повысить экономическую эффективность проектов, одобряют эксперты инициативу правительства. "Правда, значительно, — признает аналитик ИК "Центринвест" Андрей Рожков. — Себестоимость проектов также будет снижена — на 10–15 %, но исключительно за счет логистической составляющей".

В закон об ОЭЗ предложены и другие изменения. Так, требования к минимальному объему инвестиций для резидентов ОЭЗ промышленно-производственного типа могут быть снижены с 10 млн до 3 млн евро. Это нужно для привлечения инвестиционных средств,

основная задача снижения требований — увеличить количество резидентов ОЭЗ, говорит генеральный директор НКГ "2К Аудит — Деловые консультации" Тамара Касьянова.

Кроме того, по словам Алпатова, планируется разрешить резидентам технико-внедренческих ОЭЗ производить продукцию в промышленных масштабах, что по нынешнему законодательству запрещено. В рамках одной из таких обновленных технико-внедренческих зон может войти и Объединенная авиационно-строительная корпорация (ОАК).

Как уже писала "Газета.Ru", ОАК планирует создать в подмосковном Жуковском национальный центр авиастроения, перенес туда также свой штаб. "Мы начнем консультации о возможности создания ОЭЗ в Жуковском, — сообщил глава корпорации Алексей Федоров. — Вероятно, это будет технико-внедренческая зона или форма, близкая к ней". Сейчас отечественное авиа- и судостроение переживает крайне тяжелые времена, производственная и технологическая база сильно устарели. Для выхода из этой ситуации, по мнению экспертов, надо создавать совместные предприятия с зарубежными партнерами, чтобы они делились с отечественными компаниями своими технологиями. "Наиболее подходящее место для размещения таких СП — это ОЭЗ, так как там наиболее приемлемые условия функционирования как для отечественных, так и для западных производителей", — говорит Ленар Хафизов из Rye, Man & Gor Securities.

*источник: сайт «Газета.Ru»
20.05.09*

ЯКУТИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ ТРИ САМОЛЕТА SUPERJET 100

Три самолета Superjet 100 планирует приобрести Якутия для своей полярной авиации и авиакомпании "Якутия". С этой целью президент республики Вячеслав Штыров посетил Комсомольское авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина (Комсомольск-на-Амуре) и провел переговоры о сотрудничестве с руководством предприятия. Штыров выступил с предложением на уровне Минтранса РФ составить групповую заявку от регионов Дальневосточного федерального округа на поставку пассажирских самолетов, авиастроители поддержали это

предложение, сообщила пресс-служба президента и правительства Якутии.

Приобретение Якутией самолетов в Комсомольске-на-Амуре станет своеобразной поддержкой авиастроителей. Республика и Хабаровский край сегодня в Хабаровске также рассмотрели новый проект договора о сотрудничестве.

*источник: АРМС-ТАСС
19.05.09*

"КАМОВ" ПОПРОСИЛ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВА В СОЗДАНИИ СКОРОСТНОГО ВЕРТОЛЕТА

Российские конструкторские бюро готовы конкурировать с ведущими мировыми компаниями, которые занимаются созданием скоростных вертолетов, однако без помощи государства они не смогут довести до конца этот проект. С таким заявлением, как сообщает Интерфакс, выступил в Москве на выставке HeliRussia 2009 генеральный конструктор компании "Камов" Сергей Михеев.

Михеев, в частности, сообщил, что программа создания перспективного скоростного вертолета предполагает две параллельные разработки — Ми-Х1 конструкторского бюро Миля и Ка-92 КБ Камова. "Такие проекты, особенно прорывные, которые будут в принципе менять облик вертолетов через десять лет, безусловно, требуют государственной поддержки. Никакой частной инициативе это не поднять", — подчеркнул Михеев.

Отметим, что 22 мая 2009 года в рамках международной выставки HeliRussia 2009 состоялась первая презентация проекта отечественного скоростного вертолета. Как сообщалось ранее, подобная машина будет создана в России в рамках федеральной целевой программы по развитию отечественного вертолетного строительства в течение 5—8 лет.

В настоящее время самым быстрым вертолетом, находящимся на стадии наземных испытаний с 2008 года, считается американский Sikorsky X2. Разработчики утверждают, что он способен преодолеть барьер в 450 километров в час.

*источник: LENTA.RU
22.05.09*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ВЕДУТСЯ ИСПЫТАНИЯ ОЧЕРЕДНОГО ТУ-204-100В

В ЗАО "Авиастар-СП" ведутся летные испытания очередного самолета Ту-204-100В, предназначенного для авиакомпании Red Wings. Полеты, по словам начальника летно-испытательной станции Рабиса Шакирова, проходят в обычном штатном режиме. Всего планируется осуществить не менее восьми испытательных полетов.

Привлекает внимание необычная раскраска изделия. Предполагается, что эксплуатантом данного Ту-204-100В будет турецкая туристическая

фирма, название которой — Coral Travel — броско выделяется на фюзеляже. Сегодня коллектив летно-испытательной станции работает круглосуточно. Согласно графику, утвержденному генеральным директором, в конце мая новый самолет планирует передать заказчику.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
19.05.09*

АКАДЕМИКУ ФЕДОСОВУ — 80

Научному руководителю ФГУП "ГосНИИ АС" академику Российской академии наук, доктору технических наук, профессору Евгению Александровичу Федосову в четверг исполняется 80 лет, говорится в сообщении предприятия.

Евгений Александрович — крупный ученый в области процессов управления авиационной техникой, главным образом систем управления боевых режимов военных самолетов и авиационного вооружения, а также авионики гражданских самолетов. Более полувека Е. А. Федосов проработал в Государственном научно-исследовательском институте авиационных систем (ФГУП "ГосНИИ АС").

Евгений Александрович родился 14 мая 1929 г. В 1947 г. поступил в МВТУ имени Баумана. После окончания института стал активно заниматься научной работой. Обучаясь в очной аспирантуре МВТУ имени Баумана, с 1954 г. работал по совместительству в ГосНИИ АС (тогда НИИ-2) инженером. С 1956 г. — штатный сотрудник ГосНИИ АС, в котором прошел путь от инженерных должностей до начальника института (с 1970 г.) и генерального директора (до 2006 г.). В настоящее время Е. А. Федосов занимает пост научного руководителя института — первого заместителя генерального директора.

В настоящее время под непосредственным руководством Е. А. Федосова проводится большой объем

работ по системам управления перспективных авиационных комплексов. По Федеральной целевой программе (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники России на 2001—2010 годы и на период до 2015 года" Е. А. Федосов руководит разделом этой программы по формированию научно-технического задела по бортовому радиоэлектронному оборудованию (БРЭО). В результате этой работы создается новое поколение БРЭО открытой архитектуры на базе интегральной модульной авионики с цифровыми сетевыми структурами для всего продуктового ряда разрабатываемых в РФ самолетов гражданской авиации — Ту-204МС, SuperJet 130, широкофюзеляжному ближне-среднемагистральному самолету (ШФ БСМС), среднемагистральному самолету МС-21.

В качестве заместителя председателя научно-технического совета Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Евгений Александрович ведет большую работу по координации научно-технических вопросов и принятию ключевых решений в развитии оборонно-промышленного комплекса РФ, выдвигаемых на решение Военно-промышленной комиссии.

*источник: AVIAPORT.RU
13.05.09*

ТУРЦИЯ НАПРАВИЛА ЗАПРОС НА ЛИЗИНГ АМФИБИИ БЕ-200Ч

Российская сторона получила от Турции запрос о возможности лизинга амфибии Бе-200 для опытной эксплуатации самолета (по сути, демонстрации в действии) в противопожарном варианте, сообщил "Авиа-Порту" информированный источник в области авиационного строительства. "В настоящее время ведутся переговоры с турецкой стороной и российская сторона в принципе выражает готовность передать один самолет в лизинг на летний период", — уточнил собеседник.

Ранее было принято принципиальное решение не отдавать за рубеж амфибии Бе-200 в лизинг, так как в период такой эксплуатации самолетов всегда велись переговоры о возможности закупки этих машин, но после прекращения пожаров к осени переговоры практически прекращались до весны — лета нового года, когда опять "начинала гореть Европа". "Бе-200Ч

прекрасно отработали в Португалии, более года велись переговоры о закупке самолетов, но переговоры прекращались к зиме. Тем не менее португальская сторона вновь выступила с предложением направить в эту страну Бе-200Ч", — сказал собеседник.

Российская сторона приняла решение о возможности передачи в лизинг Бе-200Ч для демонстрации возможностей самолета только тем странам, в которых эти машины еще не демонстрировались. "Одной из таких стран и является Турция, поэтому принципиально российская сторона благожелательно относится к ее просьбе", — отметил источник.

источник: AVIAPORT.RU
12.05.09

"ИРКУТ" ПОСТАВИТ ЗА РУБЕЖ ПАРТИЮ БЕСПИЛОТНИКОВ

Научно-производственная корпорация (НПК) "Иркут" в 2009 году поставит иностранному заказчику партию комплексов воздушного наблюдения и мониторинга с беспилотными летательными аппаратами (БЛА) "Иркут-2М".

"Поставка партии комплексов с БЛА будет осуществлена в одну из стран СНГ", — сообщил глава дирекции программ развития беспилотных систем НПК "Иркут" Юрий Малов.

Он не стал называть страну, закупившую комплексы с БЛА "Иркут-2М", однако ранее сообщалось, что покупателем БЛА станет Казахстан. По словам Ю. Малова, в прошлом году корпорация "Иркут" также осуществляла поставки таких комплексов внутри СНГ. "Общее количество изготовленных и поставленных комплексов с двумя БЛА "Иркут-2М" составляет уже несколько десятков", — сказал Ю. Малов. Он отметил, что в качестве целевой нагрузки на БЛА "Иркут-2М" установлена телевизионная камера. В пределах массы целевой нагрузки в 300 г на "Иркут-2М" может быть

установлена тепловизионная аппаратура или цифровой фотоаппарат, уточнил собеседник агентства.

Авиационный комплекс дистанционного зондирования "Иркут-2М" длиной 0,45 м и размахом крыла 1,47 м имеет взлетную массу 3 кг. Скорость БЛА составляет 65–105 км/ч; диапазон рабочих высот полета — 100–300 м (максимальная высота — до 3 км); радиус действия по радиоканалу — 20 км; среднеквадратичная ошибка полета по заданному маршруту — не более 50 м; продолжительность полета — 1,5 часа. В конструкции аппарата широко использованы композиционные материалы.

Время подготовки ЛА к вылету, включая проверку исправности, ввод полетного задания и приведение в состояние стартовой готовности, не превышает 15 минут. Старт — с катапульты, посадка — на парашюте.

источник: газета «Гудок»
19.05.09

САМОЛЕТЫ ЯК-130 ОСНАСТЯТ БЕЗБАЛЛОННЫМИ КИСЛОРОДНЫМИ СИСТЕМАМИ

Новые учебно-боевые самолеты Як-130 разработки ОКБ имени Яковлева оснастят специальными безбаллонными кислородными системами, позволяющими получать кислород для дыхания летчиков не из баллонов, а прямо из атмосферы, сообщает ИА "Интерфакс-АВН". Аналогичные устройства уже используются в конструкции самолетов "Су" и "МиГ", стоящих на вооружении ВВС России и поставляемых зарубежным заказчикам.

Система разработана специалистами научно-производственного предприятия "Звезда" специально для самолетов Як-130. Испытания, подтвердившие ее эффективность, завершились несколько лет назад, а в настоящее время идет установка этих устройств на новые учебно-боевые машины. Для этого не требуется вносить изменения в конструкцию Як-130. Как сообщили агентству представители "Звезды", безбал-

лонные кислородные системы имеют большой потенциал, поскольку они облегчают обслуживание самолетов и делают их эксплуатацию более безопасной. В частности, хранение кислорода для пилотов в баллонах требует специальных условий из-за их взрывоопасности.

Отметим, что Як-130 является первым полностью новым самолетом, разработанным в России после распада СССР. В тендере на поставку учебных самолетов ВВС России он победил МиГ-АТ. Минобороны РФ уже заказало более 60 машин Як-130, а 16 самолетов планирует приобрести Алжир. Возможность их покупки также рассматривают Индия и Малайзия.

источник: LENTA.RU
12.05.09

"ТЕПЛООБМЕННИК" ОБОРУДУЕТ КОНДИЦИОНЕРАМИ НОВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

ОАО "Производственно-конструкторское объединение "Теплообменник" будет поставлять системы кондиционирования воздуха для серийного производства новых российских истребителей Т-50 — ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, разрабатывается ОАО "Компания "Сухой" для замены МиГ-29 и Су-27). Об этом говорится в официальных документах предприятия. Т-50 комплектуется сорок одним вновь разработанным и одиннадцатую серийными изделиями "Теплообменника". Первый полет ПАК ФА запланирован на лето 2009 года, начало серийного производства новых истребителей запланировано на 2010 год, всего предполагается строительство 430 машин для отечественных и зарубежных заказчиков.

Кроме истребителей Т-50 "Теплообменник" также будет комплектовать системами кондиционирования

российский многоцелевой высокоманевренный всепогодный истребитель поколения "4+" Су-35 (Су-27М, заводской шифр Т-10М, Flanker-E по классификации НАТО). В рамках серийного производства Су-35 нижегородский завод будет поставлять 35 вновь разработанных и 16 серийных изделий. Су-35 будет готов к серийному производству в 2010–2011 гг., предполагается строительство около 300 самолетов для внутреннего и внешнего рынков.

Чистая прибыль "Теплообменника" в первом квартале 2009 года — 33,99 млн руб. (рост на 12,8 % по сравнению с аналогичным периодом 2008 года), выручка от реализации — 305,91 млн руб. (снижение на 7 %).

источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
15.05.09

ЧИСТЫЙ УБЫТОК НИЖЕГОРОДСКОГО АВИАЗАВОДА "СОКОЛ" В 2008 ГОДУ ВЫРОС ПОЧТИ В 10 РАЗ

Чистый убыток ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" (НАЗ "Сокол") в 2008 году увеличился в 9,97 раза по сравнению с 2007 годом — до 142,024 млн рублей, говорится в официальных документах предприятия.

Согласно информации, выручка завода за указанный период сократилась на 11,93 % и составила 3 млрд 44,574 млн рублей, при этом себестоимость уменьшилась на 3,47 % — до 2 млрд 730,236 млн рублей. Прибыль от продаж НАЗ "Сокол" в 2008 году составила 276,582 млн рублей, что в 2,04 раза меньше, чем в 2007 году. Убыток предприятия до налогообложения за отчетный период составил 189,513 млн рублей, тогда как в 2007 году прибыль до налогообложения составляла 32,677 млн рублей. Дебиторская задолженность завода в 2008 году уменьшилась в

2,08 раза — до 2 млрд 40,996 млн рублей, кредиторская задолженность выросла в 1,52 раза и составила 3 млрд 545,647 млн рублей.

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

источник: ИА «НТА-Приволжье»
14.05.09

АКЦИОНЕРЫ "ИРКУТА" НА СОБРАНИИ 22 ИЮНЯ РАССМОТРЯТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ КРЕДИТОВ СБЕРБАНКА НА \$ 445 МЛН

Годовое собрание акционеров ОАО "НПК "Иркут" 22 июня рассмотрит вопрос о привлечении кредитов Сбербанка России на общую сумму \$ 445 млн, говорится в сообщении компании.

"Иркут" планирует открыть в Сбербанке невозобновляемые кредитные линии на сумму \$ 35 млн, \$ 160 млн и \$ 250 млн.

Также акционеры "Иркута" рассмотрят возможность пролонгирования кредитных линий Сбербанка

на \$ 35 млн и \$ 160 млн и передачи в залог Сбербанку прав требования по договорам комиссий, заключенным между "Иркутом" и ФГУП "Рособоронэкспорт".

Помимо этих сделок, акционеры рассмотрят стандартные вопросы повестки дня.

источник: ИА «Интерфакс»
19.05.09

АНТК ИМЕНИ АНТОНОВА ПРИЗЕМЛИТСЯ В ВОРОНЕЖЕ

Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова (АНТК) планирует открыть представительство в Воронеже в рамках выпуска в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО) региональных лайнеров Ан-148, сообщили в лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко". Предполагается, что филиал АНТК будет иметь право на

внесение изменений в конструкцию самолета. Ранее ВАСО получило полный комплект конструкторской документации и лицензию на право серийного производства Ан-148-100. В 2009 году предусмотрен выпуск в ВАСО четырех машин.

источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
06.05.09

"ПОЛЕТУ" ПРИКАЗАЛИ БОЛЬШЕ НЕ ДЕЛАТЬ АН-3

20 апреля генеральный директор ГКНПЦ им. Хруничева Владимир Нестеров подписал приказ о прекращении производства самолетов Ан-3 на омском ПО "Полет" в связи с отсутствием рынка сбыта. Финансирование производства, продукция которого не продается, признано нецелесообразным. Более того, другой приказ упраздняет авиационный научно-производственный комплекс и дирекцию программ по авиационной тематике и на самом ГКНПЦ.

Сколько продано Ан-3 за последние три года, с ходу "КВ" не смог сказать никто из специалистов, но все сходится в одном — не больше двух-трех (всего "Поле-том" сделано за десятилетие 26 Ан-3). В 2005 году был подписан договор между департаментом гражданской авиации Казахстана, "Поле-том" и компанией "ЮСОН" о поставке шести Ан-3. "ЮСОН" заключил с "Поле-том" дилерский договор, согласно которому получил преимущественное право продавать Ан-3 в Казахстане и Средней Азии, и оплатил изготовление. Однако вскоре Казахстан передумал, благо оговоренные сроки поставки оказались нарушенными. Четыре самолета до сих пор стоят в цеху предприятия недоукомплектованными, так как "ЮСОН", создавший для продвижения "кукурузников" специальную компанию "МирАвиа", так и не смог их продать. А "Полет" подал иск на своего бывшего партнера, требуя возместить затраты по хранению недокомплекта на своей территории, и суд выиграл.

На протяжении ряда лет руководитель "ЮСОНА" Василий Цой не раз сообщал в СМИ о возможных заказчиках из Монголии, Южной Африки и Латинской Америки. Однако каждый раз энтузиазм потенциальных покупателей спотыкался о цену изделия: от 1,5 до 1,9 млн долларов. При том что аналогичного класса, но более качественный американский Cessna Grand Caravan стоит дешевле. В январе 2008 года на импровизированной выставке продукции омских оборонных предприятий даже первый вице-премьер Сергей Иванов в ответ на просьбы помочь с заказами так и заявил: "Ан-3 почти никто не покупает, потому что он дорогой, неэффективный". В феврале текущего года генеральный директор ПО "Полет" Григорий Мураховский попробовал переговорить о заказах с главой МЧС Сергеем Шойгу, но и тот заявил, что уже приобретенные ведомством Ан-3 не оправдали надежд, а значит, вопрос закрыт.

Ан-3 получил сертификат типа в 2000 году, работы на "Полете" по его изготовлению начались несколько раньше, и вот теперь десятилетняя эпопея омского "кукурузника" завершилась провалом. У ГКНПЦ им. Хруничева грандиозные планы в космической отрасли, связанные с ракетой-носителем "Ангара" и "Протоном", — дай бог на имеющихся площадях справиться с этими объемами. Малоходное и трудоемкое авиационное направление сегодня Космическому центру неинтересно. Поэтому в Москве прекратили даже собственные разработки по самолету Т-411 "Аист". Как официально сообщил "КВ" руководитель пресс-службы ГКНПЦ им. М. В. Хруничева Александр Бобреньев: "В связи с мировым финансовым кризисом приказом генерального директора Космического центра принято решение об упразднении авиационного научно-производственного комплекса и дирекции программ по авиационной тематике. Это относится и к московской площадке, и к омской". Он заметил, правда, что в случае появления заказчиков производство может и возобновиться.

На ВТТВ-Омск-2009 самолет Ан-3, как продукция ПО "Полет", будет, наверное, представлен в последний раз. К "Континенту-2" подвезут тот самый "кукурузник", который побывал на Южном полюсе. Как сообщил Григорий Мураховский, каждый желающий сможет побывать в кабине пилота и покрутить штурвал. Возможно, этот самолет останется здесь уже надолго, как памятник. Об этом в конце 2008 года заявил на пресс-конференции Леонид Полежаев: "Рядом с рекламновыставочным центром мы поставим Ан-3, который был на Южном полюсе. Назовите мне хотя бы один одномоторный самолет, который был на Южном полюсе! Не было такого. Был только омский Ан-3. Заслуживает увековечения этот самолет? Да. Это дело рук наших конструкторов, техников, строителей, пилотов. Наконец, это история омской авиации". И действительно, похоже, амбициозный проект Ан-3 уходит в историю. Туда, где уже находятся транспортный самолет Ан-70 и многоцелевой Ан-74, из планов по производству которых тоже ничего не вышло.

*источник:
газета «Коммерческие вести»
27.05.09*

БЕЗОПАСНЫЙ ВЕРТОЛЕТ RUMAS-245 СО СПАСАТЕЛЬНОЙ КАПСУЛОЙ

Российские конструкторы создали вертолет RUMAS-245, которому не страшны аварии. Кабина машины может превращаться в спасательную капсулу для пассажиров и пилота.

"Если летчик попадет в критическую ситуацию, он приведет в действие активную систему спасения. Кабина отделится от фюзеляжа, и включатся парашютные системы — и на отделенной кабине, и на фюзеляже", — рассказал в интервью РИА "Новости" конструктор вертолета Владимир Удоенко.

Создатели позиционируют свое детище как вертолет, предназначенный для полетов над мегаполи-

сом. Его можно применять для перевозки пассажиров и спасательных операций. В кабине винтокрылой машины могут разместиться до пяти человек.

Пока вертолет существует только в анимированных роликах и в виде макета кабины, оснащенной полетным симулятором. Создатели уверяют, что работа над созданием первого опытного образца уже началась. Первый вертолет со спасательной капсулой RUMAS-245 появится на свет к 2010 году.

*источник: РИА «Новости»
27.05.09*

РАЗРАБОТАНА УНИКАЛЬНАЯ СИСТЕМА ДЛЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Центр программных разработок ЗАО "РТСофт" завершил проект по разработке программного обеспечения цифровой мультимедийной информационно-развлекательной системы для российских самолетов, сообщает пресс-служба компании. Работы выполнялись в сотрудничестве и по заказу НПО "Авиаблок", лидера российского рынка по оснащению салонов пассажирских самолетов. Также специалисты компании "РТСофт" разработали и поставили серверную часть оборудования системы.

Компоненты и функциональные возможности системы предусматривают предоставление различных сервисов для салонов бизнес-класса и экономического класса. В салоне бизнес-класса обеспечена полная интерактивность развлекательной системы с управлением с индивидуального пульта. В салоне экономкласса обеспечена возможность прослушивания аудиопрограмм, включая аудиосопровождение видеопрограмм. Верхняя видеосистема делает возможной трансляцию видеопрограмм отдельно для салонов бизнес- и экономкласса.

К числу общих подсистем относятся: вызов бортового проводника с каждого кресла; трансляция аудиосообщений от экипажа; встроенная диагностика оборудования системы.

Посредством панели управления бортопроводника осуществляется управление всеми функциями системы. Система "флайт-шоу" демонстрирует параметры полета, карту местности и траекторию полета, предоставляет информацию на трех языках и видеобзор режимов взлета и посадки воздушного судна. Реализована система видеонаблюдения. По признанию специалистов, цифровая мультимедийная система российской разработки превосходит по своим функциональным возможностям большинство зарубежных аналогов. В настоящий момент система "Сириус" находится в стадии внедрения и активного тестирования на воздушном судне.

*источник: rmd.cnews.ru
25.05.09*

ОФИЦИАЛЬНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ ОАО "ОАК" И ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ"

В связи с публикацией 27 мая в газете РБК daily статьи "Сами не справились" ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" заявляют, что приведенные в данной публикации факты не соответствуют действительности. В частности, у корпорации "Иркут" нет проблем с сертификацией Иркутского авиационного завода: еще в 1997 году ИАЗ, первым среди российских предприятий авиационной промышленности, получил сертификат на соответствие системы качества международным стандартам ISO 9002. В августе 2003 года срок действия сертификата был продлен еще на три года. С января 2006 года ИАЗ сертифицирован по стандартам ISO 9001. Иных сертификатов для выполнения поставок элементов конструкции для конвертации самолетов А320 не требуется.

Компания Airbus включила Иркутский авиационный завод в список своих официальных поставщиков

и признала его соответствие стандартам Airbus и международным стандартам для авиационной промышленности EN 9100. Этот вывод закрепил в 2007 году независимый международный орган по сертификации – "Бюро Веритас Сертификейшн – Россия".

Реализация проекта по конвертации самолетов А320 из пассажирской в грузовую версию осуществляется строго в соответствии со сроками, согласованными партнерами по проекту – ОАО "ОАК", ОАО "Корпорация "Иркут", компаниями Airbus S.A.S. и Elbe Flugzeugwerke (EFW) GmbH. Планы выполнения программы остаются в силе. Переговоры по приобретению ОАО "ОАК" или ОАО "Корпорация "Иркут" зарубежных компаний в Западной Европе не ведутся.

*источник: компания «НПК "Иркут"»
28.05.09*

АВИАЗАВОД "СОКОЛ" ПОСТАВИТ ПАРТИЮ УЧЕБНО-БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ ДЛЯ МИНОБОРОНЫ

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" поставит Министерству обороны России партию из двенадцати учебно-боевых самолетов Як-130.

Для предприятия, расположенного в Московском районе и являющегося районообразующим, это знаковое событие. О совместном российско-итальянском проекте нового самолета для курсантов военно-воздушных сил, а также для поддержки летных навыков в строевых частях речь шла еще с начала 1990-х. Тогда "двадцать первый" завод вынужден был выжить – ремонтировал троллейбусы, выпускал даже кастрюли и раскладушки.

По причине отсутствия у Минобороны средств к разработке самолета ОКБ им. Яковлева привлекло итальянскую компанию "Аэрмакки". Но из-за разногласий между сторонами совместная разработка

была приостановлена. Каждая из компаний продолжила работу самостоятельно.

Серийное производство самолета планируется начать на двух заводах – в Нижнем Новгороде и Иркутске. Сначала будет выпущена головная серия из 12 самолетов для проведения войсковых испытаний. После завершения данного этапа в 2009 году начнется серийное производство.

В настоящее время "Сокол", более известный по выпуску истребителя МиГ-29 и перехватчика МиГ-31, производит также гражданский самолет "Гжель". В начале 1990-х были запущены линии по производству судов на воздушной подушке, а также катеров.

*источник: сайт Newsnn.ru
27.05.09*

СКОРЕЙШИЙ ЗАПУСК СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ БЕ-200 НЕОБХОДИМ ДЛЯ СВОЕВРЕМЕННОГО ВЫХОДА НА МИРОВОЙ РЫНОК

ОАО "Таганрогская авиация" (ТАВИА, Ростовская область) должно как можно скорее запустить серийное производство самолетов Бе-200ЧС для своевременного выхода на мировой рынок, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. "Бе-200ЧС не имеет аналогов в мире в качестве противопожарного самолета, а потому спрос на него будет достаточным. Польшающие в Европе, Австралии и ряде других стран летние пожары заставляют страны покупать Бе-200ЧС, так как альтернативы им нет. Повышению спроса будет способствовать и сертификация самолета в текущем году по нормам стран Евросоюза", — сказал собеседник агентства.

Он полагает, что задержка с запуском в серию партии Бе-200ЧС может привести к тому, что покупатели смогут получить самолеты только через пять лет, что негативно скажется на спросе. Необходимость скорейшей постройки самолетов такова, что в Таганроге готовы делать самолеты даже на заемные день-

ги, но под государственный контракт. "Сегодня остается в силе поручение председателя правительства Владимира Путина о необходимости постройки восьми Бе-200ЧС для так называемой "евроэскадрильи", — напомнил специалист.

"В Таганроге уже начали изготовление деталей длительного цикла производства на партию из пяти машин. Установлено примерно 90 % технологического оборудования, перевезенного из Иркутска. Все технологические средства, полученные из Иркутска, уже готовы к производству. Активно ведется техническое оснащение авиазавода, модернизация оборудования. Два станка для обработки деталей длиной до 28 м уже модернизированы, в цехе ведется настил современных полов", — сообщил он.

*источник: AVIAPORT.RU
07.05.09*

ВЕРТОЛЕТ МИ-38 КВЗ ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ В 2014 ГОДУ

Выпуск вертолета Ми-38 на Казанском вертолетном заводе запланирован в 2014 году. Об этом корреспонденту ИА "Татар-информ" сообщил сегодня заместитель генерального директора по внешнеэкономическим связям КВЗ Валерий Пашко.

По его словам, серийный образец вертолета КВЗ представит в Москве на II международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2009, которая откроется 21 мая. "В настоящее время серийные испытания первый образец вертолета казанского производства проходит в Москве. На заводе изготавливают еще 2 дополнительных опытных образца", — сообщил Валерий Пашко.

Ми-38 представляет собой многоцелевой вертолет среднего класса. Максимальный взлетный вес машины превышает 15 тонн, грузоподъемность — 5

тонн в кабине или 6 тонн на внешней подвеске. Стоимость базового варианта Ми-38 составляет 12 миллионов долларов. Скорость вертолета — 325 километров в час, радиус действия с крейсерской скоростью — 300—600 километров в зависимости от нагрузки. На экспорт Ми-38 планируется поставлять с двигателями Pratt & Whitney PW-127, производство которых будет развернуто в России.

Машина оснащена пилотажно-навигационным комплексом, позволяющим эксплуатировать вертолет в любое время суток и в сложных метеословиях. Ми-38 должен заменить в гражданских авиакомпаниях и Вооруженных силах вертолеты типа Ми-8/17.

*источник: ИА «Татар-информ»
18.05.09*

ВЫПУСК САМОЛЕТОВ МАИ-223 ПОД ВОПРОСОМ

Выпуск в текущем году 2—4 легких многоцелевых одномоторных самолетов МАИ-223, как планировалось ранее, сейчас находится под вопросом, ведется поиск инвестора для развертывания производства самолета, сообщил "АвиаПорту" главный конструктор Отраслевого специального конструкторского бюро экспериментального самолетостроения Московского авиационного института (ОСКБЭС МАИ) Вадим Демин. Сложившаяся в стране ситуация негативно сказывается на спросе. "Сегодня практически отсутствуют заказы на поставку МАИ-223, что обусловлено не только кризисными явлениями в стране, но и очень длительным циклом изготовления самолета, который составляет около 11 месяцев вместо желательных двух-трех месяцев. Многие покупатели не готовы ждать поставки самолета почти год", — сказал он.

Собеседник также добавил, что на Уральском заводе гражданской авиации, на котором также планировалось развернуть серийное производство МАИ-223, сейчас возможна смена собственника и

работы по самолету застопорились. "Один самолет МАИ-223 из набора, поставленного МАИ, на заводе собрали в прошлом году. Эта машина должна прийти в МАИ для продолжения испытаний", — уточнил В. Демин. На очередном Международном авиационно-космическом салоне в августе текущего года в подмосковном Жуковском (МАКС-2009) планируется продемонстрировать самолет МАИ-223 № 04, строительство которого планировалось завершить еще в апреле этого года. Строительство задержалось, но покупатель на эту машину уже есть, дополнил главный конструктор. Отвечая на вопрос о планировавшихся поставках пяти самолетов МАИ-223 в Казахстан, В. Демин сказал, что казахстанская сторона взяла в конце прошлого года "тайм-аут" до февраля и теперь продлила его на неопределенный срок, не отказавшись в целом от закупки.

*источник: AVIAPORT.RU
13.05.09*

"АВИАКОР" ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ МИНОБОРОНЫ ПОЛЬШИ

ОАО "Авиакор — авиационный завод" заключило контракт с министерством национальной обороны Польши на капитальный ремонт и модернизацию двух самолетов Ту-154М. Самолеты были собраны на "Авиакоре" в начале 90-х годов. "Заключение данного контракта еще раз подтверждает, что именно завод-изготовитель может в полной мере гарантировать качественный капитальный ремонт авиационной техники и проведение глубокой модернизации в соответствии с потребностями заказчика, — отметил заместитель генерального директора ОАО "Авиакор —

авиационный завод" Алексей Гусев. — Мы располагаем всеми необходимыми ресурсами, чтобы обеспечить полномасштабное послепродажное обслуживание Ту-154 на весь период эксплуатации". Первый самолет Ту-154 из Польши прибудет на самарский завод уже в мае, его капитальный ремонт планируется завершить до конца 2009 года. В настоящее время в Варшаве бригада специалистов "Авиакора" осуществляет подготовку самолета к вылету.

*источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
06.05.09*

ОКБ СУХОГО РЕКОМЕНДОВАЛО ВЫПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2008 ГОД В РАЗМЕРЕ 722 РУБЛЕЙ НА АКЦИЮ

Совет директоров ОАО "ОКБ Сухого" (входит в состав ОАО "Компания "Сухой") рекомендовал акционерам принять решение выплатить по итогам работы в 2008 г. дивиденды в размере 722 руб. на обыкновенную акцию номиналом 3 тыс. руб, говорится в сообщении компании. Основными акционерами компании являются ОАО "Компания "Сухой" — 50,02 проц., ФГУП "Рособоронэкспорт" — 25 проц., ЗАО "Суприм" — 13,7 проц. Общее годовое собрание акционеров ОАО "ОКБ Сухого" состоится 4 июня 2009 г.

Реестр акционеров, имеющих право на участие в годовом собрании, был закрыт по состоянию на 23 апреля 2009 г. Как ожидается, годовое собрание рассмотрит вопросы утверждения годовой бухгалтерской отчетности, в том числе отчета о прибылях и убытках, распределения прибыли и убытков, избрет совет директоров и ревизионную комиссию, утвердит аудитора.

*источник: АРМС-ТАСС
04.05.09*

РУКОВОДСТВО ЗАО "АВИАСТАР-СП" ВСТРЕТИЛОСЬ С МОЛОДЫМИ ЗАВОДЧАНАМИ

В ЗАО прошла встреча руководства предприятия с молодыми работниками. Тон доверительному разговору задали генеральный директор Михаил Николаевич Шушпанов и исполнительный директор Сергей Геннадьевич Дементьев, сделавшие в своих выступлениях акцент на задачах, стоящих перед топ-менеджерами завода по формированию на предприятии такой атмосферы, чтобы каждый сотрудник приходил на работу с удовольствием. Чтобы каждый понимал свои задачи, знал критерии, по которым оценивается его труд, перспективу карьерного роста.

Руководство предприятия доходчиво рассказало о текущих и перспективных планах завода, об утвержденной концепции развития предприятия на ближайшие три года, которая позволит в перспективе экономить до 100 млн рублей на каждый самолетокomплект, о программах реформирования деятельности завода, о новой структуре, о мерах по улучшению хозяйственной деятельности, подготовке к переходу к концу года на позатратный метод учета, переходу к номенклатурному планированию, повсеместному внедрению элементов бережливого производства.

Предваряя вопросы о якобы предстоящем сокращении кадров и переходе на сокращенную рабочую неделю, генеральный директор сказал, что таковых не будет, но задача правильного перераспределения имеющихся работников остается актуальной.

Вопросов к руководству было много. На касающиеся карьерного роста, создания кадрового резерва, молодежной политики, повышения разрядов, получения дополнительного образования ответил директор по персоналу Вадим Евгеньевич Овейчук.

Не обошли стороной и бытовые проблемы молодых работников. В результате довольно продолжительной беседы создалась уверенность в необходимости таких встреч. Администрации предприятия с помощью нового способа добычи информации удастся придать ускорение решению ряда скрытых производственных проблем. А рабочим — более четко представлять цели, которые преследует руководство, принимая те или иные документы.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
19.05.09*

РОССИЯ И СИРИЯ НЕ ПОДПИСЫВАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ТИПА МИГ-31Э

Пресс-службы ФГУП "Рособоронэкспорт" и ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" заявляют, что Россия и Сирия не подписывали контракт на поставку Сирийской Арабской Республике самолетов типа МиГ-31Э. Опубликованная в СМИ

информация как о подписании, так и о приостановлении контракта не соответствует действительности.

*источник: компания «РСК "МиГ"»
20.05.09*

ПРОРАБАТЫВАЮТСЯ ДВА ВАРИАНТА СКОРОСТНОГО ВЕРТОЛЕТА

ОАО "Вертолеты России" в настоящее время прорабатывает два варианта перспективного скоростного вертолета, заявил вчера на пресс-конференции генеральный директор холдинга ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

По его словам, на сегодня в предварительной проработке находятся два проекта, которыми занимаются ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" (МВЗ им. Миля) и ОАО "Камов". "Одна из этих разработок находится в классе среднего вертолета Ми-8 массой 8–10 т, вторая тяжелее — в классе вертолета Ми-38 массой до 15 т", — уточнил гендиректор. Он отметил, что по проведенным предварительным маркетинговым исследованиям именно эти две "ниши" взлетной массы наиболее чувствительны к увеличению скорости полета.

"В настоящее время проработки скоростного вертолета в России находятся на этапе предпроектных работ и несколько отстают от аналогичных работ за рубежом — компании Eurocopter с проектом Х-1 и американской компании Sikorsky с проектом Х-2", — сказал А. Шибитов. По его мнению, по итогам предпроектных работ, скорее всего, будет выбран один из проектов, реализация которого будет вестись в первую очередь. Генеральный директор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус отметил, что любая область техники нуждается в некоторых прорывных технологиях, поэтому в вертолетостроении сейчас речь идет о соз-

дании перспективного скоростного вертолета. "Все компании мира решают задачу увеличения скорости вертолетной техники. Она должна быть доведена до 500–550 км/ч, при сегодняшней скорости вертолета в 250–300 км/ч", — сказал он.

По его словам, скорость 550 км/ч принципиально меняет некоторые характеристики техники и возможности обеспечения тех или иных функций и задач в рамках перевозок людей и грузов. "Кто первым займет эту нишу, тот обеспечит себе определенный приоритет в этом направлении", — отметил гендиректор "Оборонпрома". А. Реус также сообщил, что в рамках ОАО "Вертолеты России" начались работы по созданию скоростного вертолета, есть предложения МВЗ им. Миля и ОАО "Камов", есть предложения совместной группы, которая использует конструкторов обеих школ для определения облика этого вертолета и его основных характеристик.

"В рамках программы предусматриваются средства на создание скоростного вертолета. В случае успеха, на который мы надеемся, в течение восьми лет идея транспортной доступности в России с использованием вертолетной техники станет реализованной", — считает гендиректор ОПК "Оборонпром".

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.09*

КРИЗИС МАЛО ПОВЛИЯЛ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ В РОССИИ — А. ШИБИТОВ

Кризис пока мало повлиял на деятельность предприятий вертолетостроения в России — такое мнение на пресс-конференции высказал гендиректор холдинга ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

"Кризис не мог не сказаться на нашей деятельности, но пока его влияние, финансовое и экономическое, минимально сказалось на нашей текущей работе", — отметил он. Руководитель подчеркнул, что проблемы возникают с привлечением кредитных ресурсов: их объемом и стоимостью. При этом А. Шибитов дополнил, что сокращение заказов на вертолетную технику российского производства незначительное и "на сегодня пока не оказывает существенного влияния на тот план производства, который мы запланировали на текущий год". Он также сообщил, что ОАО "Вертолеты России" уточнило статистику за 2008 год и итоговое количество выпущенных машин не изменилось — 169 вертолетов военного и гражданского назначения, что превысило плановые задания на 3 % и составило примерно 4 % рынка мировой вертолетной авиатехники. "Объем продаж составил почти 41 млрд рублей, чистая прибыль составила почти 2,7 млрд рублей", — дополнил гендиректор.

По его словам, ОАО "Вертолеты России" в прошлом году выполнило большую работу по корпоративному строительству. "В основном холдинг на сегодня сформирован. В его состав вошли 10 компаний, в том числе девять компаний имеют с ОАО "Вертолеты России" договор единоличного исполнительного органа и с компанией "Роствертол" — договор об оказании консультационных и управленческих услуг", —

сказал А. Шибитов. Касаясь вопроса создания новой вертолетной техники, специалист напомнил, что в прошлом году были успешно завершены государственные испытания вертолета Ми-28Н и начались его поставки в строевые части, также завершены испытания учебно-тренировочного вертолета "Ансат-У" в интересах Минобороны. Завершился первый этап госиспытаний вертолета Ка-52. "Был выполнен значительный объем НИОКР по линии Минобороны. Причем объем заказов по линии Минобороны имеет ежегодную тенденцию к увеличению", — подчеркнул А. Шибитов.

Он отметил, что "Вертолеты России" в 2008 году успешно справились с работами по Федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" по вертолетам Ми-38 и Ка-62. Также холдинг активно работал по Ка-226Т. "В прошлом году под создание этой машины был получен первый инвестиционный кредит в размере \$ 100 млн, что позволило интенсивно работать в прошлом году по этой программе", — отметил он. Касаясь модернизации вертолетов Ми-8, А. Шибитов отметил, что в 2008 году был создан обширный задел. "Уже в этом году планируется завершить часть работ первого этапа модернизации Ми-8 — создание вертолета с полностью "стеклянной" кабиной с комплексом компании "Транзас", — сказал он.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.09*

ЭМЗ ИМ. МЯСИЦЕВА МОЖЕТ ВОЙТИ В СОСТАВ ОАК В СЕРЕДИНЕ 2010 ГОДА

ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) может войти в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) примерно в середине 2010 г., сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Первоначально ЭМЗ им. Мясищева должен пройти процесс акционирования с практическим его завершением в конце текущего года. В дальнейшем предстоит процедура вхождения в состав ОАК, которая займет не менее шести месяцев", — уточнил собеседник. Пока не решено, в какой из дивизионов ОАК войдет ЭМЗ им. Мясищева. Это станет яснее к концу акционирования предприятия. Вопросы модельного ряда ЭМЗ им. Мясищева, с которыми предприятие может войти в состав ОАК, также пока не обсуждались. "ЭМЗ им. Мясищева имеет наибольшие шансы войти в состав дивизиона ОАК "Транспортная авиа-

ция", — предположил источник. Правительство РФ преобразует ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" в ОАО, 100 % акций которого находятся в федеральной собственности. В дальнейшем 100 % акций предприятия будут внесены в качестве вклада РФ в уставный капитал ОАК в порядке оплаты Российской Федерацией размещаемых дополнительных акций в связи с увеличением его уставного капитала. Соответствующее распоряжение от 22 апреля № 547-р подписал премьер-министр РФ Владимир Путин, а Росимуществу и Минпромторгу России поручено в 9-месячный срок обеспечить выполнение мероприятий, предусмотренных распоряжением.

источник: AVIAPORT.RU
18.05.09

БУРЯТСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ПОСТАВИЛИ "ЮТЭЙР" ПЯТЬ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-171 ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАКАЗОВ ООН

Улан-Удэнский авиационный завод отправил пять вертолетов Ми-171 авиакомпании "ЮТэйр". Новые машины планируется использовать для выполнения контрактов по линии ООН, сообщили сегодня в пресс-службе предприятия.

Новое пилотажно-навигационное оборудование, установленное на вертолетах, включающее метеолокатор и систему спутниковой навигации, дает возможность выполнять полеты по приборам в условиях ограниченной видимости.

"Наличие у "ЮТэйр" таких машин существенно повышает привлекательность предложений авиа-

компании в тендерах на выполнение работ для ООН", — отметили в пресс-службе завода.

Здесь также сообщили, что поставка произведена в рамках контракта, подписанного в прошлом году. В 2008 году "ЮТэйр" уже получила от авиастроителей Бурятии четыре вертолета в рамках этого контракта. Они обслуживают предприятия нефтегазовой отрасли и тушат пожары в странах Европы, регионах Западной и Восточной Сибири.

источник: газета «Гудок»
20.05.09

ОТСУТСТВИЕ НЕОБХОДИМОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ ПРИВЕДЕТ С ОТСТАВАНИЮ В СРОКАХ СОЗДАНИЯ МИ-38

Нерешенность вопроса с поставкой фирмой Pratt & Whitney Canada двигателей для опытной партии вертолетов Ми-38 и необходимость установки отечественных двигателей, пока находящихся в разработке, приведет к срыву ранее запланированных сроков создания и выхода на авиационный рынок вертолета Ми-38, сообщил вчера на пресс-конференции генеральный директор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус.

По его словам, вертолет по результатам первых испытаний "получился очень хорошим" и планировалось быстро запустить его в производство и продажу, используя двигатели Pratt & Whitney Canada. "Однако у нас был и запасной вариант Ми-38 с отечественными двигателями ТВ7-117В разработки ОАО "Климов", — отметил глава ОПК "Оборонпром".

По его мнению, теперь вертолет Ми-38 с ТВ7-117В появится "года через два", то есть позже, чем планировалось ранее. "Надеемся, что в 2012 году можно будет продавать с двигателями ТВ7-117В производства ММП им. Чернышева, входящего сегодня в Объединенную двигателестроительную корпорацию", — сказал он. Касаясь вопроса наличия двигателей для реализации других вертолетостроительных программ, А.

Реус признал, что отечественное авиационное двигателестроение продолжает оставаться большим местом в вертолетных программах. Для исправления этой ситуации в рамках Объединенной двигателестроительной корпорации формируется спецпрограмма по вертолетным двигателям, уточнил он. Глава ОПК "Оборонпром" также полагает, что в течение одного-двух месяцев будет точно согласован и конкретно определен модельный ряд двигателей, разработчики и производственная кооперация.

При этом ОПК "Оборонпром" и ОАО "Вертолеты России" не отказываются от использования зарубежных двигателей на отечественной вертолетной технике. Например, на легком вертолете Ка-226Т используется ТВД фирмы Turbomeca. Этот вертолет будет участвовать в тендере Индии на поставку до 200 таких вертолетов, кроме того, можно надеяться, что Ка-226Т с двигателем Arrius найдет широкое применение в России.

источник: AVIAPORT.RU
15.05.09

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS сократила чистую прибыль из-за снижения поставок самолетов	29
EADS намерена в партнерстве с Lockheed Martin производить разведывательные вертолеты для вооруженных сил США	29
EADS заинтересован в покупке Korea Aerospace Industries	30
Airbus сократит поставки самолетов-гигантов	30
Airbus планирует увеличить максимальный взлетный вес самолета A380	30
Украина поставила Ливии первый самолет Ан-74	30
A400M подпортил отчетность EADS	31
Boeing получила контракт на обслуживание БЛА ScanEagle	31
Turkish Airlines приобрела 5 самолетов Boeing за \$ 1,36 млрд	31
Airbus корректирует план поставок A380 на 2009–2010 годы	32
\$ 4,4 млрд за прощение с "мечтой"	32
Boeing поставит 16 вертолетов Chinook армии Италии	32
Boeing продемонстрировала самолет BBJ C на выставке EBACE	33
Boeing проводит наземную отработку топливной системы самолета Boeing 787	33
Клиенты Boeing за неделю отказались от 25 "Лайнеров мечты"	33
JAL получила 50-й самолет Boeing 767	33
Boeing поставит армии США 7 вертолетов CH-47F Chinook	34
Производство самолетов Boeing 737 может сократиться в 2010 г.	34
Boeing заключила контракт на постройку 2 ВТС C-17 Globemaster III для НАТО	35
Чехия нашла замену советским транспортникам Ан-26	35
Украина и Россия обсудят возможность сотрудничества в создании самолетов МТА и МС-21	36
Cessna выпустила 200-й самолет Citation Mustang	36
Польша — достойный участник международной вертолетостроительной кооперации	36
Alenia Aeronautica завершила поставки транспортников BVC Италии	37
США отказали Израилю в поставках ударных вертолетов	37
В Китае продолжают испытания конкурента российского самолета SSJ	37
Apache: 25 лет на военной службе	38
Австралия продолжит изыскания по программе приобретения высотных БЛА с большой продолжительностью полета	38
АНТК им. Антонова готовит два новых варианта самолета Ан-148	39

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS СОКРАТИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ ПОСТАВОК САМОЛЕТОВ

Европейская аэрокосмическая корпорация European Aeronautic, Defence & Space Co. (EADS), которой принадлежит Airbus SAS, снизила чистую прибыль в первом квартале 2009 года на 40 % на фоне снижения поставок самолетов и вертолетов, сообщило агентство Bloomberg.

Чистая прибыль компании уменьшилась до 170 млн евро, или 21 евроцента на акцию, по сравнению с 285 млн евро, или 35 евроцентами на акцию, в январе – марте 2008 года.

Выручка EADS упала на 14 % – до 8,5 млрд евро. Показатель EBIT (прибыль до процентных и налоговых выплат) рухнул на 70 % – до 232 млн евро.

Расходы компании на НИОКР продолжают увеличиваться, поскольку она спешит как можно быстрее запустить в производство ряд моделей самолетов, включая военно-транспортный A400M. При

этом количество заказов Airbus, на долю которой приходится две трети выручки EADS, может резко сократиться "на фоне общего ухудшения макроэкономических и транспортных показателей", прогнозирует EADS. В настоящее время портфель заказов Airbus насчитывает около 3,5 тыс. самолетов.

Airbus в прошлом квартале поставила заказчикам 116 самолетов по сравнению с 123 самолетами годом ранее. Сокращение произошло за счет широкофюзеляжных авиалайнеров A330 и A340, стоимость которых составляет от \$ 180 млн до \$ 250 млн и в среднем в три раза превышает цены на однопроходные модели A320. Стоимость акций EADS упала на 5,7 % на торгах в Париже в этом году.

*источник: газета «Гудок»
12.05.09*

EADS НАМЕРЕНА В ПАРТНЕРСТВЕ С LOCKHEED MARTIN ПРОИЗВОДИТЬ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ ДЛЯ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ США

Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS) намерен в партнерстве с корпорацией Lockheed Martin производить разведывательные вертолеты AS645 (Armed Scout 645) для вооруженных сил США. Об этом руководство европейского концерна, специализирующегося на выпуске военной и гражданской авиатехники, сообщило накануне в Париже в своем заявлении.

О намеченном партнерстве было объявлено на проходящем в Нэшвилле (шт. Теннесси) конвенте Ассоциации военной авиации США АААА. Союз между американским филиалом EADS и крупнейшей

корпорацией военно-промышленного комплекса США "Локхид Мартин" создается заранее. Американские власти еще официально не объявили об открытии тендеров на выпуск разведывательных вертолетов. Тендеры будут проводиться в связи с тем, что в 2008 году Пентагон аннулировал контракт на 500–550 вертолетов, заключенный ранее с корпорацией Bell Helicopter. Стоимость данного контракта равнялась 6 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
06.05.09*

EADS ЗАИНТЕРЕСОВАН В ПОКУПКЕ KOREA AEROSPACE INDUSTRIES

Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS) заинтересован в приобретении доли в южнокорейской аэрокосмической компании Korea Aerospace Industries Ltd. (KAI). Об этом сообщает Bloomberg со ссылкой на представителя южнокорейского промышленного холдинга Doosan Group.

По его словам, "дочка" Doosan Group — Doosan Infracore, владеющая 20,5 % акций KAI, намерена продать этот пакет для концентрации на других направлениях деятельности. В настоящее время ведутся переговоры. При этом агентство отмечает, что Korea Development Bank также планирует продать 30,5 % акций KAI.

Korea Aerospace Industries Ltd. (KAI) известна благодаря своим самолетам и вертолетам военного на-

значения. Организована в 1999 году в результате объединения Samsung Aerospace, Daewoo Heavy Industries и Hyundai Space and Aircraft Company (HUSA). Компания намерена разработать гражданский пассажирский самолет на 90 мест к 2015 году. Среди планов KAI числится также IPO в 2011 году и удвоение продаж к тому же сроку. Помимо вышеуказанных пакетов, известно, что по 20,5 % в KAI принадлежит Hyundai Motor Co. и Samsung Techwin Co.

Как сообщал BFM.ru, чистая прибыль EADS в I квартале 2009 года упала на 40 % и составила 170 млн евро против 285 млн евро годом ранее.

источник: сайт bfm.ru
27.05.09

AIRBUS СОКРАТИТ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ-ГИГАНТОВ

Европейский авиаконцерн Airbus в 2009 году сократит поставки самолетов-гигантов A380 до 14 лайнеров, сообщает Reuters. Согласно прежним планам, заказчики европейского концерна в текущем году должны были получить 18 лайнеров. Объем поставок самолетов в 2010 году должен составить 20 A380.

Авиалайнер Airbus A380 является самым большим пассажирским самолетом в мире. Его максимальная дальность полета составляет около 15 тысяч километров. Длина фюзеляжа A380 достигает 73 метров. Двухпалубный лайнер способен перевозить на борту до 840 человек. Средняя каталожная стоимость A380 составляет 320 миллионов долларов. Сейчас в мире действует лишь около 20 аэропортов, способных принимать A380. В их числе московский аэропорт Домодедово. Причиной пересмотра графика

поставок Airbus называет текущий кризис в мировой экономике и авиационной отрасли. Согласно оценке Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), объем пассажироперевозок авиакомпаниями всего мира в марте 2009 года сократился на 11,1 процента. По данным Airbus, начиная с октября 2009 года объем производства A320 сократится с 36 до 34 лайнеров в месяц.

Airbus несколько раз откладывал начало производства A380, из-за чего сроки поставок лайнера заказчикам постоянно сдвигались. В итоге опоздание с первыми поставками превысило два года. Первый A380 получила сингапурская авиакомпания Singapore Airlines в октябре 2007 года.

источник: LENTA.RU
06.05.09

AIRBUS ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЗЛЕТНЫЙ ВЕС САМОЛЕТА A380

Компания Airbus рассматривает возможность увеличения взлетного веса самолета A380 в 2010–2012 гг. наряду с другими усовершенствованиями, сообщает Flightglobal.com. В настоящее время максимальный взлетный вес самолета A380 составляет 560 т. На сколько увеличится эта величина, разработчик самолета не сообщает. Вице-президент программы самолета Том Вильямс сказал на брифинге в Гамбурге (Германия), что рост веса "будет маленьким". Однако это даст операторам возможность увеличить полезную нагрузку самолета. Это относится к вариан-

ту самолета A380-800 и не повлияет на вес пустого самолета. Среди других улучшений, которые будут введены в 2010–2012 гг., будет также снижение веса пустого самолета на 2000 кг и некоторые эксплуатационные усовершенствования. Кроме того, уже в четвертом квартале этого года планируется провести модернизацию бортового оборудования самолета, расширив возможности системы диагностики и введя некоторые новые функции.

источник: AVIAPORT.RU
12.05.09

УКРАИНА ПОСТАВИЛА ЛИВИИ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ АН-74

Украина поставила Ливии первый самолет Ан-74 из трех заказанных, сообщает АРМС-ТАСС со ссылкой на премьера Украины Юлию Тимошенко.

Речь идет о бизнес-варианте самолета Ан-74ТК-300, переданном ливийской стороне за несколько дней до визита главы украинского правительства. Лайнер предназначен для перевозки первых лиц

государства, уточняет агентство. Премьер добавила, что второй Ан-74 Ливия получит в конце 2009 года, третий — в первом квартале 2010 года.

источник: AVIA.RU
27.05.09

A400M ПОДПОРТИЛ ОТЧЕТНОСТЬ EADS

Уже три года Airbus A400M ждет своего первого полета, но до сих пор так и не ясно, когда же это событие произойдет. Задержка поставок военно-транспортного самолета негативно отразилась на результатах финансовой деятельности материнского концерна в первом квартале. Но не только A400M виноват в падении прибыли EADS.

Проблемы из-за отсрочки поставок A400M негативно повлияли на итоги первого квартала Airbus, поскольку с начала 2009 года ей принадлежит военно-транспортное подразделение. Несмотря на значительное количество заказов, самой важной "дочке" европейского аэрокосмического консорциума не удалось избежать влияния мирового кризиса — оборот упал почти на 20 %, до 5,9 млрд евро. Показатель EBIT упал на 86 %, до 89 млн евро, из-за уменьшения количества поставок, снижения цен, роста издержек и курсовых колебаний.

Чистая прибыль всего EADS упала на 40 %, до 170 млн евро. Оборот концерна упал сильнее, чем ожидалось, составив 8,5 млрд евро, что на 14 % ниже, чем за аналогичный период прошлого года.

Руководство EADS назвало отложенные поставки военного самолета главной причиной падения прибыли. "Нам необходимо найти с партнерами технические и финансовые решения", — заявил глава EADS Луи Галуа по поводу переговоров с семью европейскими странами-заказчиками. В ближайшее время проблемы из-за A400M неизбежны. Несоблюдение сроков первого старта и поставок приведет в первом полугодии к "значительным расходам", которые отразятся на прибыли. По поводу даты первого полета A400M г-н Галуа сообщил лишь, что в этом направ-

лении есть успехи, не назвав никаких конкретных сроков. Курс акций концерна, входящего в MDAx, утром отреагировал на обнародование результатов финансовой деятельности за первые три месяца текущего года. К началу торгов он снизился почти на 5 %, до 10,78 евро за акцию. Правда, к концу дня котировки немного выросли.

Из-за экономического кризиса концерн ожидает в этом году дальнейшее значительное снижение поступления заказов. В первом квартале EADS получил заказы на сумму 9,3 млрд евро — лишь четверть от объема заказов, полученных за аналогичный период прошлого года. У Airbus в первом квартале было заказано на 11 самолетов меньше, чем составило количество отмененных заказов. Несмотря на то что теоретически полученные заказы гарантируют стабильное производство в течение многих лет, кризис ударяет по обороту и притоку капитала концерна. Многие клиенты не могут оплатить заказанные самолеты и отменяют заказы на уже запущенные в производство машины. Количество заказанных транспортных самолетов у Airbus упало с 3715 до 3607 штук. Поставки самолетов Airbus упали в первом квартале со 123 до 116 штук. Правда, согласно прогнозам компании, количество поставок за весь год не уменьшится по сравнению с предыдущим и составит 483 самолета, то есть повторит прошлогодний рекорд. Похожая картина наблюдалась и у главного конкурента — Boeing. У него разница между полученными и отмененными заказами составила четыре самолета.

*источник: газета RBC Daily
13.05.09*

BOEING ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ БЛА SCANEAGLE

Американская компания Boeing получила контракт командования специальных операций США стоимостью около \$ 250 млн на обслуживание беспилотных летательных аппаратов (БЛА) ScanEagle, говорится в сообщении компании. Согласно контракту компания Boeing и ее филиал Insitu Inc. будут обеспечивать обслуживание БЛА в соответствии с программой MEUAS (Mid Endurance Unmanned Aircraft System) в течение 5 лет.

ScanEagle успешно применяются в Ираке и Афганистане, эти аппараты также были задействованы в

действиях против сомалийских пиратов. В апреле эти БЛА использовались в операции по спасению капитана захваченного судна для обнаружения шлюпки, на которой его держали заложником. Аппарат способен находиться в районе цели почти 24 часа на высоте до 5000 м, оставаясь практически невидимым для противника. Стабилизированные оптико-электронные и ИК-камеры позволяют оператору следить как за неподвижными, так и за подвижными целями.

*источник: AVIAPORT.RU
25.05.09*

TURKISH AIRLINES ПРИОБРЕЛА 5 САМОЛЕТОВ BOEING ЗА \$ 1,36 МЛРД

Компании Boeing Co. и Turkish Airlines подписали соглашение о поставке для турецкой авиакомпании пяти самолетов Boeing 777-300ER общей стоимостью \$ 1,36 млрд. Об этом говорится в заявлении американской корпорации, распространенном в среду.

Данная покупка станет лишь частью масштабного плана турецкого перевозчика, частично принадлежащего государству, по расширению авиапарка. Всего Turkish Airlines хочет приобрести 105 новых лайнеров у компаний Airbus и Boeing к 2023 г. В текущем году

компания намеревается перевезти 25 млн пассажиров, увеличив этот показатель на 10 % по сравнению с прошлым годом. В настоящее время у авиаперевозчика в парке находятся 65 самолетов Boeing, приобретенных на вторичном рынке. Прямая покупка пяти моделей Boeing 777-300ER была произведена турецкой стороной впервые.

*источник: сайт K2Kapital
06.05.09*

AIRBUS КОРРЕКТИРУЕТ ПЛАН ПОСТАВОК A380 НА 2009—2010 ГОДЫ

В связи с текущим экономическим кризисом и просьбами некоторых заказчиков о переносе сроков поставок Airbus корректирует темпы производства лайнеров A380 на 2009—2010 годы. Согласно новому плану Airbus планирует поставить 14 самолетов A380 в 2009 году и более 20 лайнеров — в 2010. Дальнейшие темпы производства и график поставок будут напрямую зависеть от пожеланий заказчиков и их финансовых возможностей. Airbus примет все необходимые меры, чтобы минимизировать возможное негативное влияние нового плана на свободные средства компании. Данная мера не окажет существенного влияния на операционную прибыль компании. Как и было объявлено в феврале, Airbus

подтверждает свои намерения о корректировке темпов производства лайнеров семейства A320 с 36 до 34 самолетов в месяц начиная с октября этого года. Темпы производства широкофюзеляжных лайнеров семейства A330/A340 остаются на существующем уровне — 8,5 самолета в месяц. Сложившаяся ситуация никак не отразится на ходе программы A350XWB.

Кроме того, Airbus еще раз подтверждает свои планы поставить в этом году такое же количество самолетов, как и в 2008, который стал для компании рекордным годом по поставкам (483 самолета).

*источник: компания Airbus
06.05.09*

\$ 4,4 МЛРД ЗА ПРОЩЕНИЕ С "МЕЧТОЙ"

В связи со снижением объемов авиационных перевозок, вызванным мировым финансовым кризисом, американский авиастроительный концерн Boeing продолжает получать отказы от поставок самолетов. В первую очередь речь идет об отказах от главной новинки и надежды авиапроизводителя — Boeing 787 Dreamliner. Как сообщает Bloomberg, общее число отказов от новых лайнеров Boeing за первые четыре месяца 2009 года достигло 59, тогда как количество заказов на поставку самолетов за этот же период составляет 58.

По данным агентства, поступивший от неназываемой компании 30 апреля отказ от поставки 26 самолетов, в том числе от 25 новых Boeing 787, стал крупнейшим отказом в истории авиастроителя и привел к потерям концерна приблизительно в \$ 4,4 млрд. Напомним, что с начала 2009 года о расторжении контракта на поставку 16 самолетов Boeing 787 Dreamliner объявила лизинговая компания LICAL из Объединенных Арабских Эмиратов. Также от приобретения 15 "лайнеров мечты" отказался российский авиаперевозчик S7 ("Сибирь"). Еще от одного самолета отказался гонконгский застройщик Joseph Lau's Sky Peace Ltd. Однако на фоне крупных отказов от Dreamliner наблюдается и небольшая заинтересованность в самолетах Boeing. В частности, турецкий авиаперевозчик Turkish Airlines сообщил недавно о том, что

уже разместил заказ на приобретение пяти самолетов Boeing 777. Еще одна авиакомпания, название которой не раскрывается, договорилась с американским концерном о покупке 13 лайнеров Boeing 737.

Тем временем Boeing 787 Dreamliner по-прежнему остается самым продаваемым новым самолетом. Всего заказов на "лайнер мечты" насчитывается 861, даже несмотря на задержки начала поставок заказчикам. Напомним, что дата первого испытательного полета (и в связи с этим дата начала поставок) переносилась четырежды. Последний раз это произошло в ноябре прошлого года. Тогда причиной стала забастовка механиков компании, продолжавшаяся почти два месяца. До этого испытания откладывали из-за дефицита запчастей и проблем с отладкой новых производственных и логистических процессов. Изначально первый полет был запланирован на лето 2007 года. На сегодняшний день точная дата испытательного полета не определена, однако не исключено, что первый Dreamliner поднимется в воздух уже в конце мая. Таким образом, сроки реализации программы Boeing 787 Dreamliner отстают от первоначальных на два года и начало поставок новых самолетов станет возможным не ранее второго квартала 2010 года.

*источник: газета «Газета»
12.05.09*

BOEING ПОСТАВИТ 16 ВЕРТОЛЕТОВ CHINOOK АРМИИ ИТАЛИИ

Американская компания Boeing и компания AugustaWestland (Италия) подписали контракт на поставку 16 вертолетов CH-47F Chinook итальянской армии с опционом еще на 4 машины, говорится в сообщении Boeing. Компании подписали соглашение о совместном производстве вертолетов CH-47F Chinook в июле 2008 г.

Стоимость контракта составляет приблизительно 900 млн евро. В него входит и стоимость послепродажного обслуживания вертолетов в течение пяти лет. Компания Boeing будет изготавливать фюзеляжи вертолетов. Основным субподрядчиком Boeing выступит компания AugustaWestland, которая будет выполнять

окончательную сборку вертолетов и интеграцию систем. Начало поставок вертолетов запланировано на 2013 г.

Последний вертолет этой партии планируется передать в армию Италии в 2017 г. Вертолеты поступят на вооружение 1-го авиаполка итальянской армии Antares, который базируется в Витербо (Viterbo). Новые машины должны заменить 40 вертолетов CH-47C Chinook, которые эксплуатируются с 1973 г.

*источник: AVIAPORT.RU
18.05.09*

BOEING ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА САМОЛЕТ BVJ С НА ВЫСТАВКЕ EBACE

Компания Boeing (США) в понедельник на выставке EBACE в Женеве (Швейцария) продемонстрировала конвертированный грузовой самолет BVJ С, говорится в сообщении компании.

В грузовом варианте самолет может перевозить гуманитарную помощь, туристические группы, музыкантов с их оборудованием, гоночные автомобили и даже лошадей, а также осуществлять эвакуацию пострадавших и раненых. Для переоборудования самолета BVJ С из пассажирского в грузовой вариант

требуется менее восьми часов, отмечается в сообщении. С середины 2011 г. владельцы BVJ получат возможность на 2 % снизить расход топлива своих самолетов, что будет достигнуто за счет улучшения характеристик двигателей CFM56-7B и некоторыми доработками планера самолета, направленными на уменьшение лобового сопротивления.

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.09*

BOEING ПРОВОДИТ НАЗЕМНУЮ ОТРАБОТКУ ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ САМОЛЕТА BOEING 787

Компания Boeing (США) проводит наземную отработку топливной системы первого летного экземпляра самолета Boeing 787 Dreamliner (ZA001), говорится в сообщении компании.

Проверка топливной системы — одно из первых наземных испытаний самолета перед первым полетом, который должен состояться во втором квартале текущего года. Самолет ZA001 уже прошел проверку системы управления, в том числе и на режимах ручной и автоматической посадки. Все статические испытания конструкции, необходимые для совершения первого полета, выполнены. Последнее испытание

состоялось 21 апреля, когда крыло самолета нагружалось до максимальных эксплуатационных перегрузок, равных 2,5 g. Наземные вибрационные испытания проведены на втором летном экземпляре ZA002. До первого полета осталось провести наземную проверку систем самолета и силовой установки, провести гонку двигателей и скоростные пробежки по ВПП. На сегодняшний день компания Boeing располагает заказами на 886 самолетов Dreamliner от 57 заказчиков.

*источник: AVIAPORT.RU
05.05.09*

КЛИЕНТЫ BOEING ЗА НЕДЕЛЮ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ 25 "ЛАЙНЕРОВ МЕЧТЫ"

Американский авиастроительный концерн Boeing с 29 апреля по 5 мая 2009 года зарегистрировал отказы от покупки 26 самолетов, включая 25 новейших лайнеров Boeing 787 Dreamliner ("Лайнер мечты"). Об этом сообщает Dow Jones Newswires. Названия компаний, отказавшихся от прежде размещенных заказов, не уточняются.

Кроме того, в течение недели Boeing получил заказы на 18 лайнеров. В частности, турецкая авиакомпания Turkish Airlines разместила заказ на покупку пяти самолетов Boeing 777. Еще один авиаперевозчик, название которого не раскрывается, договорился с американским концерном о покупке 13 лайнеров 737-й серии. В общей сложности с начала текущего года Boeing зарегистрировал отказы от 59 самолетов. В течение первых четырех месяцев 2009 года концерн получил заказы на поставку 58 лайнеров.

Напомним, что мировая авиационная отрасль находится в кризисе из-за постоянного снижения объемов перевозок грузов и пассажиров, вызванного в свою очередь экономическим спадом. По данным Международной ассоциации воздушного

транспорта (IATA), авиапассажирские перевозки в марте текущего года сократились на 11,1 процента по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. Снижение объемов грузоперевозок превысило 20 процентов.

Из-за снижения объемов перевозок и прибылей авиакомпаний последние были вынуждены сократить число заказов на новые самолеты. В результате прибыль Boeing в первом квартале текущего года снизилась на 50 процентов по сравнению с аналогичным периодом годом ранее и составила 610 миллионов долларов.

Европейский конкурент Boeing, концерн Airbus, финансовых показателей за первый квартал 2009 года пока не обнародовал. Не исключено, что прибыль компании также окажется меньше. 6 мая 2009 года Airbus объявил о сокращении объемов поставок лайнеров в 2009 году по просьбам заказчиков.

*источник: LENTA.RU
08.05.09*

JAL ПОЛУЧИЛА 50-Й САМОЛЕТ BOEING 767

Компания Boeing (США) передала 50-й самолет Boeing 767 японской авиакомпании Japan Airlines (JAL), говорится в сообщении авиапроизводителя.

Новый лайнер Boeing 767-300ER отправился заказчику (аэропорт Нарита, Япония) с аэродрома

завода компании в Эверетте (штат Вашингтон) 7 мая.

*источник: AVIAPORT.RU
12.05.09*

BOEING ПОСТАВИТ АРМИИ США 7 ВЕРТОЛЕТОВ CH-47F CHINOOK

Авиационно-ракетное командование армии США подписало с компанией Boeing контракт стоимостью 141,962 млн долл. на поставку семи новых вертолетов CH-47F Chinook в рамках долгосрочного соглашения, подписанного в августе 2008 года. Выполнение работ по данному контракту должно быть завершено к 30 сентября 2013 года.

Основное пятилетнее соглашение предусматривает поставку 181 вертолета CH-47F, включая изготовление 109 новых машин и модернизацию к версии "F" 72 вертолетов CH-47 ранних модификаций. Стоимость начального соглашения составила 722,71 млн долл. Общая стоимость вертолетов оценивается в 4,3 млрд долл.

В соответствии с требованиями контракта, в 2009 году Boeing поставит армии США 24 вертолета. В следующие годы темп производства планируется поэтапно наращивать. Как ожидается, максимальный объем производства будет достигнут к 2015 году. Многолетний контракт также содержит опцион на дополнительную поставку 34 новых вертолетов, в случае реализации которого армия США получит 215 машин Chinook.

Долгосрочное соглашение позволит армии США сэкономить более 449 млн долл., обеспечит стабильный производственный цикл для компании, ее партнеров, поставщиков материалов и оборудования, а также передачу вертолетов в соответствии с графиком. Первый вертолет в рамках пятилетнего контракта был поставлен армии США в конце февраля 2009 года.

Модель CH-47F Chinook является глубокой модернизацией основного транспортного вертолета американской армейской авиации. С момента выкатки первого вертолета в июне 2006 года на предприятии компании Boeing в Ридли-Парк (шт. Пенсильвания) CH-47F успешно прошли все этапы испытаний,

проведенных армией США. 14 августа 2007 года новый вертолет CH-47F Chinook получил сертификат годности к боевому применению и впервые был поставлен на вооружение боевого подразделения армии США, которым стала рота "Браво" 7-го батальона 101-го авиационного полка 159-й бригады армейской авиации 101-й воздушно-десантной дивизии. Новый вертолет получил заново разработанный планер, усовершенствованную цифровую кабину экипажа с новым оборудованием стандарта CAAS (Common Avionics Architecture System), а также усовершенствованную цифровую систему управления полетом DAFCS. Система DAFCS позволяет безопасно выполнять сложные маневры, включая "зависание" и "выдерживание высоты".

Новое БРЭО вертолета, включающее устройства отображения цифровых карт, систему хранения и передачи информации, содержащую данные о полетном задании, значительно облегчает экипажу оценку ситуации и пилотирование машины. Цифровая автоматизированная система управления полетом обеспечивает возможность безопасных полетов на низких скоростях, а усиление планера машины обеспечит большую защищенность экипажа в боевой обстановке. Система самообороны вертолета включает блок предупреждения о ракетном нападении и усовершенствованную систему разбрасывания отражателей, которые могут устанавливаться на других моделях H-47.

Новый CH-47F может развивать скорость более 300 км/ч и транспортировать грузы массой более 9500 кг. CH-47F оборудован топливной системой увеличенной дальности компании Robertson и имеет радиус действия более 645 км.

*источник: APMC-TACC
22.05.09*

ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ BOEING 737 МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ В 2010 Г.

Американская компания Boeing может уже в 2010 г. сократить производство узкофюзеляжных магистральных самолетов семейства Boeing 737 до 21 лайнера в месяц, приводит мнение представителя компании-поставщика GKN Aerospace журнал Flight International. Руководитель компании GKN Aerospace Маркус Брисон, завершивший недавно тур по американским предприятиям-клиентам, сообщил, что поставщики ожидают радикального сокращения выпуска гражданских самолетов ведущими производителями. В частности, он отметил, что, по его мнению, выпуск самолетов семейства Airbus A320 сократится до 30 в месяц уже в текущем году. Однако он полагает, что это снижение окажет умеренно негативное влияние на GKN, несмотря на то что компания приобрела технологическую линию по производству компонентов крыла для Airbus в Бристоле. Спад будет компенсирован тем, что компания задействована в поставках комплектующих для Boeing 787 и Lockheed Martin F-35. Ранее Airbus заявил о сокращении выпуска A320 с 36 до 34 лайнеров в месяц, а Boeing

снизил производство модели 777 с семи до пяти, отметив, что производство моделей 737 будет устойчивым. Оценки М. Брисона совпадают с прогнозами Pricewaterhouse Coopers и эксперта Нейла Хэмпсона, которые полагают, что оба производителя магистральных самолетов преподнесут немало неприятных известий своим поставщикам. Однако вопрос заключается в том, как долго производители будут сохранять свои прогнозы и когда они решатся переоценить качество портфеля заказов. "Оценка объемов перевозок в летний период может помочь правильно оценить необходимость перестройки производства", — отмечает он.

При этом специалист напоминает, что буквально несколько лет назад выпуск около 20 узкофюзеляжных самолетов в месяц считался очень неплохим показателем, в то время как планы по выпуску 30 и более самолетов ежемесячно вызывали скепсис.

*источник: AVIAPORT.RU
08.05.09*

BOEING ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА ПОСТРОЙКУ 2 ВТС C-17 GLOBEMASTER III ДЛЯ НАТО

ВВС США подписали с Boeing контракт на поставку двух стратегических военно-транспортных самолетов (ВТС) C-17 Globemaster III, сообщает "Джейнс дифенс уикли". Самолеты предназначены для поставки сформированному под эгидой НАТО международному консорциуму, включающему 10 членов Альянса и двух участников программы "Партнерство во имя мира". Общая стоимость соглашения составила 400 млн долл. Агентство по оборонному сотрудничеству и безопасности (DSCA) МО США уведомило Конгресс о возможной продаже НАТО двух ВТС C-17 Globemaster III, а также связанных с контрактом услуг и оборудования общей стоимостью около 700 млн долл. в мае 2008 года. В ноябре 2008 года Агентство по управлению воздушными перевозками NAMA от имени государств – участников программы SAC направило американскому правительству письмо о предложении и принятии предложения, предусматривающее приобретение двух ВТС C-17 Globemaster III. Согласно данному документу, два самолета C-17 будут приобретены НАТО у компании Boeing, а третий будет выделен из состава ВВС США.

Заключение данного соглашения последовало за подписанием 24 сентября 2008 года странами – участниками международного консорциума "Меморандума о взаимопонимании по вопросу стратегических воздушных транспортных перевозок", который создал юридическую основу для их участия в реализации программы.

Проект совместной закупки C-17 связан с нехваткой военно-транспортных самолетов, ограничивающей возможности НАТО по доставке крупногабаритных грузов для выполнения военных или гуманитарных миссий. Планируется, что закупаемые самолеты будут применяться для обеспечения поддержки операций НАТО, сил ООН и Европейского союза в интересах любой из стран-подписантов, а также для решения других международных задач.

Финансирование проекта будет осуществляться за счет взносов стран – участников проекта и средств НАТО. В дальнейшем страны ежегодно будут компенсировать расходы на эксплуатацию самолетов в зависимости от их налета. При необходимости проведения ремонта и модернизации финансирование будет осуществляться из созданного оперативного фонда.

В число участников программы входит 12 государств: Болгария, Эстония, Венгрия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Румыния, Словения и США, а также Финляндия и Швеция, не входящие в блок. Закупленные самолеты войдут в состав созданного многонационального подразделения, получившего название "тяжелого авиатранспортного крыла", предназначенного для осуществления воздушных транспортировок. Местом дислокации нового подразделения стала венгерская авиабаза Папа.

Как ожидается, первый полет самолета C-17 SAC1 состоится на предприятии Boeing в июне текущего года. Поставка первого ВТС консорциуму НАТО предварительно запланирована на начало июля. Как ожидается, еще два ВТС будут переданы НАТО летом 2009 года. По информации Boeing, рекомендованное время эксплуатации ВТС C-17 составляет 1 тыс. летных часов в год, что позволит использовать самолеты в течение 30 лет.

На текущий момент 198 самолетов C-17 Globemaster III находятся на вооружении четырех стран. Помимо 184 единиц, поставленных ВВС США, Boeing передал 6 C-17A Globemaster III ВВС Великобритании, 4 – Австралии и 4 – Канаде. В феврале текущего года МО США подписало с компанией Boeing контракт на закупку очередной партии из 15 C-17 Globemaster III, что увеличивает количество заказанных для ВВС США ВТС до 205 ед. В ходе прошедшей в феврале выставки "Айдекс-2009" ОАЭ подписали с Boeing соглашение, предусматривающее закупку четырех ВТС C-17 стоимостью около 1,3 млрд долл. О намерении к концу года разместить заказ на поставку двух дополнительных самолетов заявило МО Катара.

На рассмотрении палаты представителей Конгресса США находится предложение о приобретении восьми дополнительных самолетов C-17 стоимостью 2,2 млрд долл. в рамках дополнительных средств, выделяемых МО США в 2009 ф. г. В феврале Boeing заявил, что для продления функционирования сборочной линии C-17 после января 2011 года он нуждается в контракте на закупку 15 самолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
22.05.09*

ЧЕХИЯ НАШЛА ЗАМЕНУ СОВЕТСКИМ ТРАНСПОРТНИКАМ АН-26

Военное ведомство Чехии подписало соглашение о покупке четырех тактических военно-транспортных самолетов C-295 испанской компании CASA, сообщает DefPro. Новые машины должны заменить стоящие на вооружении чешской армии транспортники советского производства Ан-26. Первый самолет будет поставлен заказчику в конце 2009 года, а последний – в конце 2010 года.

Многоцелевой военно-транспортный самолет C-295 может использоваться как в военных, так и в гуманитарных операциях для переброски людей, техники и грузов, а также для наблюдения за морским пространством. Их можно эксплуатировать в том

числе в неблагоприятных метеоусловиях. Самолет способен брать на борт 71 человека или около 9 тонн грузов. Крейсерская скорость транспортника составляет примерно 480 километров в час.

С учетом последнего соглашения портфель заказов на испанские машины C-295 составляет 72 единицы. Помимо ВВС Испании, они стоят на вооружении Польши, Финляндии, Португалии, Бразилии, Чили, Иордании и других государств.

*источник: LENTA.RU
13.05.09*

УКРАИНА И РОССИЯ ОБСУДЯТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА В СОЗДАНИИ САМОЛЕТОВ МТА И МС-21

Украина и Россия обсудят перспективы сотрудничества в создании транспортного самолета МТА и пассажирского МС-21, говорится в протоколе четвертого заседания российско-украинского межправительственного комитета по экономическому сотрудничеству, распространенном в Киеве 30 апреля. ОАК и АНТК им. Антонова должны отработать вопрос возможного участия украинских авиастроителей в этих программах.

Министерства промышленности и торговли России и промышленной политики Украины получили задачу отработать предложения по упрощению таможенных процедур при взаимных поставках комплектующих к авиатехнике. Как утверждают украинские авиастроители, "из-за бюрократических преград они вынуждены в некоторых случаях провозить авиа-

детали в сумках в пассажирских поездах". Из-за значительного отличия законодательства двух стран в сфере охраны прав интеллектуальной собственности комитет предложил реализовывать совместные проекты в авиастроении по лицензионным договорам. Украинская сторона также обязалась ускорить реформирование авиапромышленности на рыночной основе путем создания объединений для успешного сотрудничества с российскими партнерами.

На заседании стороны не успели подписать протокол к межправительственному соглашению от 1997 года о сотрудничестве в сфере разработки, производства, поставок и эксплуатации авиатехники из-за незавершенности процедур согласования.

источник: АРМС-ТАСС
04.05.09

CESSNA ВЫПУСТИЛА 200-Й САМОЛЕТ CITATION MUSTANG

Компания Cessna Aircraft (США) выпустила 200-й самолет Citation Mustang, говорится в сообщении компании.

Самолет предназначен для компании Maritime Air Charters, которая базируется в Гонолулу. Существующий парк самолетов Citation Mustangs на сегод-

няшний день имеет налет более 34 тыс. часов. Первая машина провела в воздухе около 1000 часов. Самолет сертифицирован в 57 странах, включая США.

источник: AVIAPORT.RU
06.05.09

ПОЛЬША — ДОСТОЙНЫЙ УЧАСТНИК МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОЙ КООПЕРАЦИИ

Польский вертолетостроитель PZL Swidnik заключил с AgustaWestland соглашение, по которому начиная с декабря 2009 года будет осуществлять сборку отдельных частей вертолета AW101. По словам президента и исполнительного директора компании, польская сторона очень довольна новой программой, тем более что она набирает обороты (на сегодня поставлено 130 AW101). Программа AW101 принесет не только новые рабочие места, но и новые технологии. Передаче технологий придается большое значение, особенно производству конструкций из композиционных материалов.

Заполучить в условиях экономического кризиса на долгосрочную перспективу столь мощного партнера, как AgustaWestland, — серьезный успех польских вертолетостроителей. На первом этапе кооперации поляки будут выпускать потолочную панель (6,5 x 2,3 м), на которой крепятся двигатели, и заднюю рампу. В настоящее время полным ходом идет подготовка технологических процессов (оснастка, инструмент, приспособления). PZL Swidnik продолжит обсуждение с AgustaWestland возможности расширения перечня основных элементов конструкции AW101, которые могли бы производиться в Польше.

Партнерство связывает 13-летнее сотрудничество по производству фюзеляжей для вертолетов AW119, AW109 Power, AW109LUN, Grand и AW139. Польские конструкторы участвовали в разработке отдельных элементов фюзеляжа последнего. Это был первый случай, когда поляки принимали участие в западно-европейской вертолетной программе. Ежегодно PZL Swidnik производит для AgustaWestland около 170

фюзеляжей. В 2008 году было поставлено продукции на сумму более 150 млн злотых, что составляет 35 % продаж компании. Можно говорить, что по кооперации с Agusta Польша серьезно опережает нас.

В конце апреля заработала еще одна цепочка международной вертолетной интеграции с польским участием — программа американского вертолетостроителя Sikorsky S-70i интернациональный Black Hawk. 28 апреля компания Sikorsky и турецкая TAI отметили отправку первого хвостового конуса (хвостовой балки) для вертолета S-70i Black Hawk на сборку в Польшу. Балку с № 001 доставили с завода в Анкаре на завод Sikorsky в г. Мелец (PZL Mielec), где она была состыкована с кабиной S-70i. Поставка первого вертолета с "польской пропиской" ожидается в конце 2010 г. Планируется выпускать по 36 S-70i в год.

Нужно отметить, что польские вертолетостроители не только активно включились в процесс интеграции западного вертолетостроения, но и продвигают свои разработки (SW-4, W-3 и др.). Из перечня выставок на 2009 год (Бразилия — LAAD 2009; Россия — HeliRussia 2009; Франция — Paris Air Show; Россия — МАКС-2009; Польша — AIR Show Радом; Польша — MSPO 2009 Кельце; Англия — HELITECH 2009; Китай — Aviation Expo China) невооруженным взглядом видно, куда нацелены польские вертолетостроители — на развивающиеся рынки БРИК. Не успели оглянуться, как Польша превратилась в достойного участника мирового вертолетного рынка.

источник: AVIAPORT.RU
13.05.09

ALENIA AERONAUTICA ЗАВЕРШИЛА ПОСТАВКИ ТРАНСПОРТНИКОВ ВВС ИТАЛИИ

Компания Alenia Aeronautica передала двенадцатый военно-транспортный самолет C-27J Spartan итальянским ВВС, таким образом завершив поставку всей партии. Как сообщает пресс-служба компании, самолет был передан 46-му авиационному крылу, которое находится в итальянской Пизе.

В рамках заключенного соглашения с оборонным ведомством итальянский производитель до начала 2012 года также поставит военным тренажер для подготовки пилотов. Он будет передан заказчику в декабре 2009 года.

Средние транспортники нового поколения C-27J Spartan пришли на смену самолетам Aeritalia G.222, которые стояли на вооружении итальянской армии. Оба самолета могут использоваться для выполнения самых разных задач, включая доставку войск и военного имущества, поисково-спасательные операции, а также борьбу с пожарами.

Самолеты применялись не только на территории Италии, но и в операциях за рубежом. C-27J с сентября 2008 года по январь 2009 года использовался итальянцами в Афганистане для проведения гуманитарных операций.

Отметим, что итальянские военно-транспортные самолеты в последнее время завоевывают все большую популярность на мировом рынке оборонной продукции. В настоящее время в числе заказчиков C-27J не только ВВС Италии, но и Греции, Болгарии, Литвы, Марокко, Румынии, а также Словакии. В перспективе самым крупным пользователем этих машин должна стать американская армия, которая уже заказала у Alenia Aeronautica 30 самолетов.

*источник: LENTA.RU
28.05.09*

США ОТКАЗАЛИ ИЗРАИЛЮ В ПОСТАВКАХ УДАРНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Администрация президента США Барака Обамы заблокировала запрос Израиля на покупку дополнительной партии ударных вертолетов AH-64D Apache Longbow. Как сообщает The World Tribune, после межведомственной оценки американское руководство пришло к выводу, что поставки израильской армии вертолетов могут угрожать безопасности мирного населения сектора Газа.

Как сообщил изданию близкий к администрации президента США источник, в ходе последнего вооруженного конфликта с участием израильской армии в секторе Газа военные широко применяли ударные вертолеты Apache. Вторжение на палестинскую территорию повлекло значительные жертвы среди мирного населения сектора. Именно этот фактор был принят во внимание Белым домом и повлиял на решение администрации американского президента.

Источник также уточнил, что Израиль планировал приобрести до шести ударных вертолетов Apache

для улучшения возможностей своей армии при проведении традиционных и контртеррористических операций. Военные ссылались на тот факт, что две аналогичных машины были потеряны во время конфликта с ливанской группировкой "Хизбалла" в 2006 году.

Кроме этого, ВВС Израиля направили запрос с просьбой разрешить установку на вертолеты Apache противотанковых управляемых ракет Spike ER израильского производства. Они имеют дальность до 8 километров и уже используются на европейских вертолетах Eurocopter Tiger и AgustaWestland A129. Решение по этому вопросу пока не принято, но, как сообщил источник издания, его должно одобрить не только правительство США, но и производитель вертолета корпорация Boeing.

*источник: LENTA.RU
28.05.09*

В КИТАЕ ПРОДОЛЖАЮТ ИСПЫТАНИЯ КОНКУРЕНТА РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА SSJ

Первый региональный пассажирский самолет китайской разработки ARJ21-700, который в конце прошлого года успешно выполнил первый полет, завершил к настоящему времени 6 испытательных полетов, сообщает CyberSecurity.ru со ссылкой на информацию лётно-испытательной станции при Шанхайском самолетостроительном заводе, входящем в состав Китайской корпорации коммерческих самолетов.

Последний из испытательных полетов состоялся 28 апреля, очередной запланирован на 8 мая.

2009 год — "год испытательных полетов" для китайских самолетов ARJ21. До конца этого года пройдут испытательные полеты еще 4-х лайнеров такого типа. Планируется к 2010 году после серии испытательных полетов получить сертификат лётной

годности к полетам и официально сдать самолет в коммерческую эксплуатацию.

Самолет ARJ21 сошел с производственной линии на Шанхайском самолетостроительном заводе в декабре 2007 года. Стоимость самолета составляет от 27 млн до 29 млн долл. США, максимальная дальность полета — 2000 морских миль. ARJ-21 может считаться конкурентом российскому Sukhoi Superjet на мировом рынке, поскольку будет выпускаться в двух модификациях — на 70 и 90 мест. Оба самолета планируют занять нишу региональных перевозок. Хотя ARJ21 и позиционируется как полностью китайский самолет, около 40 % его деталей изготавливается на зарубежных заводах.

*источник: ИА «РосБалт»
04.05.09*

АРАШЕ: 25 ЛЕТ НА ВОЕННОЙ СЛУЖБЕ

Май богат на вертолетные события. Открывает список торжественное мероприятие, которое проводит армейская авиация США 3–6 мая в Нэшвилле, куда приглашены первые лица, сенаторы и конгрессмены. Событие посвящено 25-летию юбилею поступления на военную службу первого серийного американского боевого вертолета AH-64 Apache.

Четверть века! Как быстро время пролетело. Кажется, что еще недавно, словно на спортивном состязании, мы с интересом следили за соперничеством двух конкурентов – YAH-63 (Bell) и YAH-64 (Hughes), в котором Apache вышел победителем. Взахлеб читали реферативные журналы с первыми материалами, фотографиями, схемами и рисунками. Самым внимательным образом изучали и копировали конструкцию, оборудование. Все это время мы равнялись на Apache и до сих пор, когда речь заходит о наших боевых вертолетах, обязательно меряемся "Апачами"... Наше общественное мнение, специалисты и любители вертолетов в отношении Apache разделились на два лагеря. Одни твердят, что "шапками закидаем" (не закидали), другие – напротив, все только в превосходной степени. В многочисленных электронных игрушках Apache равных нет.

На самом деле, Apache пережили разные времена. Боевое крещение пришлось на декабрь 1989 года в Панаме. В 1991 году в первую иракскую войну за пять дней они навели такой ужас на хваленые танковые дивизии Хусейна, что те сдавались при первом появлении Apache в воздухе. Затем был провал в 1999 году в Югославии. И вновь Ирак и Афганистан. Несомненный успех в Ираке и огромный опыт применения в Афганистане. Apache выдержали и высокогого-

го, и высокие температуры, и песчаные бури. Набирают бесценный опыт интенсивной боевой работы в ночных условиях и управления БПЛА вплоть до реальных пусков УР. Сегодня боевые вертолеты AH-64 переживают столь мощный ренессанс, что военное руководство решило отказаться от перспективного RAH-66 Comanche в пользу модернизации AH-64. Apache пользуются успехом у военных в Европе (Великобритания – 67, Нидерланды – 12+30, Греция – 20), на Ближнем Востоке (Израиль – 36, Египет – 36, ОАЭ – 20, Саудовская Аравия – 24) и в ЮВА (Сингапур, Тайвань, Южная Корея и Япония). Кстати, расчетная стоимость Apache была всего \$ 1,4–1,6 млн, ранняя модификация AH-64A стоила уже \$ 14,5 млн, а сегодня цена AH-64D перевалила за \$ 30 млн!

Для меня показатель успешности того или иного вертолета – когда у него появляются прозвища и анекдоты. Помните, все СМИ клюнули на иракскую пропагандистскую утку, бросившись наперегонки тиражировать анекдот, как иракский колхозник Али Обейд Мангаш сбил из ружья Apache! Третий этап модернизации AH-64D Longbow Apache серьезно меняет не только внутреннюю начинку, но и роль и место вертолета на поле боя. А организационно-штатные изменения АА США расширяют возможности, способы и методы применения. Но, как и прежде, основу будущих боевых формирований (боевых авиационных батальонов – САВ) составляют Apache. И через четверть века на военной службе Apache остается самым серьезным противником на поле боя не только сегодня, но и завтра.

*источник: AVIAPORT.RU
07.05.09*

АВСТРАЛИЯ ПРОДОЛЖИТ ИЗЫСКАНИЯ ПО ПРОГРАММЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ ВЫСОТНЫХ БЛА С БОЛЬШОЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬЮ ПОЛЕТА

В новом издании "Белой книги по обороне" Австралия получила разрешение на поиск приемлемого варианта для закупки высотного БЛА с большой продолжительностью полета типа HALE. При этом подтверждается, что помимо БЛА RQ-4 "Глобал хоук" разработки "Нортроп Грумман" будут рассматриваться и другие варианты БЛА. Как отмечается в "Белой книге по обороне", при замене морского патрульного самолета австралийских ВВС AP-3C фирмы "Локхид Мартин" предполагается использовать смешанный парк из пилотируемых и беспилотных ЛА.

Австралия уже взяла на себя обязательство сотрудничать с ВМС США по программе многоцелевого морского патрульного самолета P-8 разработки "Боинг" и планирует закупить восемь таких самолетов. Об этом сообщают австралийские военные источники. В книге говорится, что Австралия приобретет до семи крупноразмерных высотных БЛА типа HALE в дополнение к парку пилотируемых морских патрульных самолетов. БЛА HALE, рассчитанные на полеты над акваторией океана, значительно расширят возможности по наблюдению и разведке на подступах к Австралии как с точки зрения площади охвата, так и по продолжительности разведывательных операций. Кроме того, эти БЛА принесут большую

пользу и при полетах непосредственно над территорией Австралии и при необходимости окажут поддержку наземным войскам. БЛА стратегического назначения смогут постоянно вести наблюдения, разведку и сбор разведанных, улучшая ситуационную осведомленность руководства вооруженных сил над сушей и водным пространством. Пересмотренный график реализации программы под обозначением "Эйр-7000" фаза-1В планируется опубликовать в июле в рамках нового многолетнего плана подготовки требований по обороне.

По словам министра обороны Австралии, министерство обороны планирует активно контролировать будущие разработки беспилотных технологий и отслеживать процесс, в результате которого будут приобретены высотные БЛА HALE для вооруженных сил страны. Кроме того, он отметил, что решение Австралии не вступать в сотрудничество с США по программе закупки БЛА для морской разведки расширяет количество имеющихся у Австралии вариантов, хотя "Глобал хоук" остается вариантом № 1, который сможет удовлетворить требованиям австралийской программы.

*источник: АРМС-ТАСС
05.05.09*

АНТК ИМ. АНТОНОВА ГОТОВИТ ДВА НОВЫХ ВАРИАНТА САМОЛЕТА АН-148

АНТК им. Антонова (Украина) готовит две новые модификации пассажирского самолета Ан-148-100, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

Речь идет о варианте Ан-148-200 на 100 пассажиров и самолете Ан-148 бизнес-класса (Antonov Business Jet, ABJ). "Выход на рынок новых модификаций самолета Ан-148 поддерживает лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) в целях максимального расширения предложения на рынке машин этого типа", — уточнил собеседник агентства.

Ан-148-200 создается путем переоборудования в опытном производстве АНТК им. Антонова самолета Ан-148 № 02, принадлежащего разработчику. На самолете № 02 будут сделаны вставки, удлиняющие фюзеляж, и самолет начнет проходить летные испытания и сертификацию в качестве Ан-148-200. "Эта машина в максимальной степени приспособлена для эксплуатации с аэродромов России и стран СНГ, находящихся, как правило, за рамками принятых на Западе требований к аэродромам такого типа", — сказал источник.

Второй разрабатываемой модификацией является бизнес-вариант ABJ, на который в настоящее время имеется определенный спрос. Рассматриваются различные возможные компоновки такой машины. "Кризисные явления в стране коснулись и перспектив производства ABJ, отличающегося от базовой модели в основном салоном, и если ранее можно было рассчитывать на мелкосерийное производство, то сейчас оно может перейти в разряд штучного", — отметил специалист.

Известно, что начиная с 2010 г. планировалось поставлять на рынок от трех до пяти ABJ в год и в ближайшие пять лет продать 20 самолетов этой модификации. Самолет ABJ находится в сегменте между Challenger 850 и Bombardier Global 5000, то есть летает с крейсерской скоростью 850 км/ч на дальность 7000 км. Однако при этом ABJ имеет больший, чем у конкурентов, объем пассажирского салона.

источник: AVIAPORT.RU
12.05.09

ОБАМА БУДЕТ ЭКОНОМИТЬ НА ВЕРТОЛЕТАХ

Барак Обама как никогда полон решимости сократить огромный бюджетный дефицит, который год от года только больше. Он уже представил Конгрессу свой план экономии.

О необходимости покончить с вечным превышением расходов над доходами президент говорит не впервые, но на этот раз рассказал Конгрессу, на чем именно планирует сэкономить. План содержит 121 предложение, которые позволят сэкономить в следующем году 17 млрд долларов. Обама в своем выступлении заявил о подписанном им "президентском меморандуме, который кладет конец излишним правительственным контрактам и предусматривает драматическую реформу" в данном направлении.

— Мы собираемся экономить деньги, свертывая лишние военные программы, которые никак не помогают в обеспечении нашей безопасности, — сообщил конгрессу Обама.

Какие программы имеются в виду? Речь идет о разработке "альтернативного двигателя" для новей-

шего истребителя F-35, сообщает AP. "Пентагон удовлетворен тем двигателем, который уже есть, он работает", — сказал американский президент.

Закрывается также программа производства новых вертолетов для президента США, стоимость которой могла превысить 13 млрд долларов, прекращается производство истребителей F-22, военно-транспортных самолетов C-17, сворачивается проект разработки многозарядной системы перехватчиков кинетического действия.

Все эти меры, конечно, полностью с бюджетным дефицитом не покончат, но, уверен Обама, к 2013 году сократят его вдвое. Всего же Обама сделал запрос на 664 млрд долларов расходов в 2009–2010 годах (новый финансовый год в США начинается 1 октября). Из них 130 млрд нужны ему для продолжения войны в Ираке и Афганистане.

источник: газета «Финансовые известия»
13.05.09

САМОЛЕТ E-2D НАЛЕТАЛ 1000 ЧАСОВ

Палубный самолет раннего радиолокационного обнаружения E-2D Advanced Hawkeye в ходе испытаний налетал 1000 часов, говорится в сообщении американской компании Northrop Grumman.

Первый полет самолет E-2D выполнил в августе 2007 г. Летные испытания самолета проходят в испытательном центре компании Northrop Grumman на восточном побережье США (East Coast Manufacturing and Flight Test Center).

Самолеты E-2 находятся на вооружении ВМС США почти 60 лет, более 20 лет эти машины поста-

вляются также зарубежным заказчиком. Внешне E-2D практически не отличается от своих предшественников. Изменения коснулись прежде всего радиоэлектронного оборудования, построенного по принципу "открытой архитектуры". На самолете установлена новая РЛС AN/APY-9, созданная компанией Lockheed Martin.

источник: AVIAPORT.RU
19.05.09

БРИТАНЦЫ ОЦЕНИЛИ ОТКАЗ ОТ ЗАКУПКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ EUROFIGHTER TURHOON

Отказ от закупки третьего транша многоцелевых истребителей Eurofighter Typhoon может обойтись бюджету Великобритании более чем в 2,2 миллиарда евро, которые необходимо выплатить в качестве компенсации, а также повлечь рост стоимости обслуживания самолетов, сообщает The Financial Times со ссылкой на источники в правительстве. В настоящее время Лондон рассматривает такую возможность, но пока заинтересованные ведомства не могут прийти к единому мнению по этому вопросу.

По данным издания, в казначействе страны полагают, что отказ от приобретения 88 истребителей третьего транша окупится в долгосрочной перспективе. Их также поддерживают некоторые чиновники министерства обороны и других ведомств, считающие, что дальнейшая закупка самолетов нецелесообразна с точки зрения оборонных интересов государства.

В то же время, по мнению сторонников продолжения закупок, отказ от участия в программе повлечет значительное изменение стоимости техобслуживания самолетов и модернизации уже стоящих на вооружении машин. Соответствующие договоренности были достигнуты с корпорацией BAE Systems.

Лондон также испытывает давление со стороны партнеров по проекту – Германии, Италии и Испании. Кроме этого, в производстве истребителей задействованы десятки тысяч британских специалистов. Это сотрудники BAE Systems и сотен небольших предприятий, которые могут потерять работу.

Отметим, что всего британские военные планировали закупить более 230 многоцелевых истребителей Eurofighter Typhoon. Поставки самолетов второго транша начались в октябре 2008 года. От истребителей первого транша они отличались усовершенствованным бортовым оборудованием, включая высокопроизводительные компьютеры, а также дополнительным вооружением класса "воздух – земля". Великобритания также является одним из основных участников программы Joint Strike Fighter, в рамках которой разрабатывается новый истребитель пятого поколения F-35 Lightning II. В 2011–2012 годах военным будут переданы первые три самолета для проведения испытаний. В перспективе Лондон намерен приобрести 138 истребителей F-35.

источник: LENTA.RU
12.05.09

ЕВРОСОЮЗ РАЗРАБОТАЕТ НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ

Министры обороны стран Евросоюза одобрили решение о разработке новых тяжелых транспортных вертолетов для ВВС, сообщает 18 мая агентство Associated Press.

Планируется, что новый вертолет заменит Sikorsky CH-53. Эта замена будет произведена в рамках программы ЕС по ликвидации нехватки транспортных вертолетов в вооруженных силах. Из-за недостатка собственных вертолетов европейские страны вынуждены при выполнении военных миссий в Чаде и Афганистане использовать зафрахтованные российские Ми-26, которые на данный момент являются самыми большими вертолетами в мире.

Франция и Германия уже объявили, что в 2018–2020 годах хотели бы закупить сотню 35-тонных вертолетов новой модели. Впрочем, заказ всего лишь 100 вертолетов не окупает затраты на разработку. Поэтому планируется согласовать покупку с большим количеством стран.

Возможно, в разработке новых транспортных вертолетов для Евросоюза примут участие США. Американские военные проявили интерес к проекту, но пока не огласили окончательное решение.

источник: LENTA.RU
19.05.09

ТАИЛАНД ОТКАЗАЛСЯ ОТ ПОКУПКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ GRIPEN

Снижение военного бюджета Таиланда вынудило ВВС этой страны отложить планы по закупке многоцелевых истребителей шведского производства Gripen, сообщает DefPro со ссылкой на местные СМИ. Решение о значительном уменьшении расходов на оборону было принято правительством Таиланда на прошлой неделе.

Бангкок уже приобрел у Швеции шесть истребителей Gripen, включая четыре двухместных. Самолеты должны быть доставлены заказчику в 2011 году. Согласно условиям контракта, Таиланд планировал купить еще шесть истребителей. Соответствующее решение было одобрено главой военного ведомства страны в феврале 2009 года.

Новые самолеты необходимы таиландским военным для замены двенадцати стоящих на воору-

жении истребителей F-5B/E, которые также должны быть выведены из эксплуатации в 2012 году. Кроме этого, военные планируют использовать Gripen в качестве основных истребителей ВВС вместо F-16, которые выполняют эту роль в настоящее время.

Как отмечают в руководстве военного ведомства Таиланда, отмена решения о закупке еще шести самолетов негативно скажется на техническом состоянии ВВС и обороноспособности страны. При этом, по данным таиландской печати, сокращение расходов, затронувшее многие государственные структуры, больше всего коснулось министерства обороны.

источник: LENTA.RU
12.05.09

ТАПО ПЛАНИРУЕТ ПОДНЯТЬ В ВОЗДУХ ОЧЕРЕДНОЙ ИЛ-114-100

Ташкентское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова (ТАПО) в конце мая текущего года планирует поднять в воздух очередную самолет Ил-114-100 № 02-04 (четвертый самолет второй серии), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. ТАПО в текущем году планирует передать авиакомпания "Узбекистон хаво йуллари" три самолета Ил-114-100, пятая из заказанных шести машин должна быть передана авиакомпании с небольшим лагом после сдачи четвертой машины. "Шестой самолет будет передан авиакомпании в 2010 г., завершив выполнение действующего заказа", — уточнил собеседник.

Узбекская национальная авиакомпания "Узбекистон хаво йуллари" заключила контракт с ТАПО на приобретение трех Ил-114 с двигателями Pratt & Whitney в 2001 г. В 2007 г. последовало новое соглашение еще на шесть машин, напомнил источник. Ил-114-100 заменят в парке авиакомпании "Узбекистон хаво йуллари" самолеты Як-40 и Ан-24.

НАК "Узбекистон хаво йуллари", монополичный авиаперевозчик в Узбекистане, полностью принадлежит государству. Авиапарк компании насчитывает 16 самолетов западного производства, в том числе 10 машин Boeing (пять 767-300 и пять 757-200), три А310, два А300-600F и три RJ-85. Авиакомпания также имеет порядка 15 лайнеров советского производства. "Узбекистон хаво йуллари" выполняет рейсы в 21 город стран Европы, Америки, Ближнего Востока, Азии, в 22 города стран СНГ и по 11 местным направлениям.

По данным специалистов "Узбекистон хаво йуллари", Ил-114-100 по сравнению с Ан-24 и Як-40 имеет меньший часовой расход топлива (650 кг/час у "Ила" против 960 кг/час у "Ана" и 1400 кг/час — у "Яка"). Исходя из типовой вместимости пассажирского салона, расход топлива на пассажиро-километр у нового самолета в 2,5 раза меньше, чем у Ан-24, и в 5 раз меньше, чем у Як-40.

источник: AVIAPORT.RU
13.05.09

БЕСПИЛОТНИК MQ-8В ЗАВЕРШИЛ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ С БОРТА КОРАБЛЯ

В США завершилась очередная стадия испытаний многоцелевого беспилотного вертолета MQ-8B Fire Scout, обладающего функциями вертикального взлета и посадки, сообщает пресс-служба компании-разработчика Northrop Grumman. Испытания беспилотника, существующего как в морской, так и в сухопутной модификации, проходили на ракетном фрегате "Макинерни" типа Oliver Hazard Perry.

Ранее разработчики Fire Scout испытали возможности проведения разведывательных и поисковых операций с помощью беспилотного вертолета. В начале 2006 года MQ-8B совершил автономную посадку на борт авианосного десантного корабля "Нэшвилл". Успешное выполнение полетов с борта фрегата "Макинерни" позволило оценить интеграцию MQ-8B Fire Scout с системами боевого корабля, что, по мнению представителя ВМС, является важным показателем.

Дальнейшие испытания беспилотного вертолета продолжатся в первой половине мая 2009 года. По заявлению представителя Northrop Grumman, компа-

ния намерена создать морской БПЛА, который, в частности, обеспечит экипажам кораблей беспрецедентную информированность об окружающей обстановке и точное целеуказание.

Разработка беспилотного вертолета MQ-8B ведется в рамках программы Пентагона "Боевые системы будущего" (The Future Combat Systems). Беспилотник способен не только обнаруживать цели, но и поражать их огнем бортового оружия — управляемыми снарядами, пулеметами и управляемыми ракетами различных типов.

Максимальный вес боевой нагрузки вертолета составляет около 260 килограммов, а общая масса — более 1400 килограммов. БПЛА может развивать скорость до 200 километров в час. Беспилотник MQ-8 совершил первый полет в 2002 году и был представлен Northrop Grumman в 2003 году. Планируется, что он будет готов к эксплуатации уже в 2009 году.

источник: LENTA.RU
07.05.09

CESSNA ОТКРЫЕТ НОВЫЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР В ИСПАНИИ

Компания Cessna Aircraft в ходе выставки European Business Aviation Convention and Exhibit (EBACE) анонсировала создание нового европейского сервисного центра для самолетов семейства Citation (European Citation Service Center) в аэропорту Валенсии (Испания). Как говорится в сообщении компании, на исследования и переговоры о создании центра ушло два года, в результате которых Cessna и испанская авиационная администрация AENA подписали соглашение об аренде участка земли в аэропорту, расположенном в девяти километрах к западу от Валенсии.

Valencia Citation Service Center будет по площади (5800 кв. м ангаров и 3500 кв. м офисных помещений) и по своим возможностям соответствовать сервисному центру в Мессе (США). В течение следующих шести месяцев Cessna и AENA начнут планирование участка и проектные работы.

На сегодняшний день в Европе эксплуатируется свыше 1000 самолетов семейства Citation.

источник: AVIAPORT.RU
13.05.09

ВМС ЧИЛИ НАМЕРЕНЫ ПРИОБРЕСТИ 3 САМОЛЕТА БПА С-295

Чилийское правительство намерено подписать с испанской компанией EADS-CASA соглашение о поставке дополнительной партии из трех самолетов С-295, сообщает "Джейнс дифенс уикли". Стоимость соглашения составляет около 95 млн долл.

ВМС Чили заключили с EADS-CASA начальный контракт на поставку трех самолетов С-295 в версии для морского патрулирования в ноябре 2007 года. Стоимость данного соглашения составила 105 млн долл. Поставка самолетов запланирована на первую половину 2010 года. Соглашение содержало опцион на дополнительную поставку пяти самолетов. В качестве других претендентов МО Чили также рассматривало менее дорогие варианты американского S-3 "Викинг" и немецкие "Фокер-50"/"Фокер-60".

В рамках программы "Альбатрос" ВМС Чили планируют приобрести в общей сложности 8 самолетов С-295, включая 4 самолета в версии морской разведки/поражения целей, 3 – в версии морского патрулирования и поисково-спасательных операций и 1 самолет в базовой транспортной конфигурации. Новые самолеты заменят эксплуатирующиеся чилийскими ВМС в настоящее время 4 самолета Р-3А "Орион" и Р-95 "Бандерула" (EMB-111 "Бандейранте").

Планируется, что С-295 в версии морской разведки/поражения целей будут использоваться для патрулирования морских границ Чили, противокорабельной и противолодочной борьбы. Они будут оборудованы разработанной EADS-CASA комплексной тактической системой FITS (Fully Integrated Tactical).

Самолет С-295 оснащен двумя турбовинтовыми двигателями Pratt & Whitney PW127G мощностью по 2645 л. с., обеспечивающими максимальную скорость 480 км/ч, современным бортовым радиоэлектронным оборудованием производства "Секстант авионики". Максимальная дальность полета составляет 5630 км. С-295 способен транспортировать 71 военнослужащего, или 48 парашютистов (с экипировкой), или 24 штуки носилок с 4 медицинскими работниками.

Основной системой обнаружения, которой будет оснащен самолет, является РЛС с синтезированной апертурой/инверсной синтезированной апертурой APS-143C(V)3 "Телефоникс" с усовершенствованной системой обнаружения малоразмерных целей и интегрированной системой опознавания "свой – чужой". Дальность обнаружения данной станции составляет 200 морских миль (около 360 км).

Комплект полезной нагрузки также будет включать турельные стабилизированные мультисенсорные системы наблюдения Star SAFIRE(R) III компании "FLIR системз", в состав которых входит тепловизионная система с разрешением 640 x 480, телекамера, лазерный дальномер, детектор магнитных аномалий для борьбы с подводными лодками. В состав комплекта вооружений войдут противокорабельные ракеты AGM-84 "Гарпун" и легкие противолодочные торпеды.

*источник: АРМС-ТАСС
12.05.09*

НОВАЯ МОДИФИКАЦИЯ БЕСПИЛОТНИКА

General Atomics провела первые летные испытания новой модификации американского беспилотного летательного аппарата "Предатор". БПЛА, получивший наименование Predator C Avenger, выполнен с использованием технологий "стелс", а также оснащен более мощным двигателем PW500. БПЛА также отличается повышенной продолжительностью полета и возможностью разведки морских территорий. Его размеры немного больше, чем у MQ-9 Reaper, а набор вооружения практически идентичен этому БПЛА. В числе возможных сфер применения General Atomics называет разведку местности в интересах армейских подразделений, нанесение ударов по целям противника в условиях ограниченного време-

ни, охрану границ, а также борьбу с асимметричными угрозами – терроризмом и пиратством.

Длина фюзеляжа Predator C составляет около 12 метров, размах крыла – примерно 20 метров. Беспилотник может достигать высоты более 18 километров. Он укомплектован электрооптическими и инфракрасными камерами, сенсорами и другим новейшим оборудованием. Компания утверждает, что при его создании использованы все возможные инновации, на которые только способна современная американская промышленность.

*источник: газета «Красная звезда»
19.05.09*

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ БУДЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОГРАММЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ ТУРНООН 3-Й СЕРИИ

Великобритания приняла решение об участии в программе истребителя Турноон 3-й серии, говорится в сообщении консорциума Eurofighter.

Из четырех членов консорциума Великобритания приняла решение об участии в программе Tranche 3 последней. Общая стоимость программы оценивается в 8 млрд евро.

Запуск программы Tranche 3, вероятно, способен повлиять и на экспортный потенциал истребителя.

Пока Eurofighter имеет только два экспортных контракта: с Австрией (2003 г.) и с Саудовской Аравией (2007 г.). В то же время консорциум ведет переговоры о поставках самолетов Турноон с Индией, Швейцарией, Японией, Грецией, Турцией, изучает возможности Болгарии и Хорватии.

*источник: AVIAPORT.RU
19.05.09*

В АВСТРАЛИИ ИСПЫТАЛИ ГИПЕРЗВУКОВОЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ

Группа ученых из Австралии и США провела успешные испытания новой гиперзвуковой авиационной технологии, которая, по заявлению участников проекта, может совершить революцию в области международных перелетов, сообщает Agence France-Presse. Испытания проводились в закрытой зоне Woomera в штате Южная Австралия, где находится секретный военный полигон. Летательный аппарат был доставлен в космос с помощью ракеты, а затем, отделившись от нее, вернулся в пределы атмосферы для проверки технологий.

Гиперзвуковая скорость — это стадия полета аппарата, при которой по своим скоростным показателям он более чем в пять раз превышает скорость звука. По словам министра по военной науке и персоналу Австралии Уоррена Сноудона, в ходе испытаний ученым удалось убедиться в работоспособности систем управления аппарата, которые будут использоваться в дальнейших экспериментах.

"Испытания показали, что гиперзвуковой полет может стать реальностью уже в ближайшем буду-

щем, суля огромные экономические и стратегические выгоды Австралии", — подчеркнул министр.

Разработка новых технологий проводится совместно австралийскими и американскими учеными в рамках программы "Эксперименты по исследованию сверхзвуковых международных полетов" (Hypersonic International Flight Research Experimentation). Испытания, о которых идет речь, стали первыми в серии из десяти экспериментов, которые пройдут на полигоне Woomera.

Как отмечает Agence France-Presse, аналогичные испытания сверхзвуковых технологий проводились в Австралии в 2007 году. Как заявили тогда в военном ведомстве страны, с их помощью можно будет сократить перелет из Сиднея до Лондона до двух часов, тогда как расстояние между этими городами составляет около 17 тысяч километров.

*источник: LENTA.RU
22.05.09*

ИНДИЯ ОБЪЯСНИЛА ПРИЧИНЫ СЛУХОВ ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ ИСТРЕБИТЕЛЯ RAFALE ИЗ ТЕНДЕРА

Французский многоцелевой истребитель Rafale производства компании Dassault допущен к участию в крупнейшем тендере ВВС Индии, хотя слухи о его исключении оказались небезосновательными. Как сообщает The Hindu со ссылкой на источник в военном ведомстве, решение о том, что истребитель продолжит участие в тендере, принял совет по закупкам министерства обороны страны.

Тем не менее, как подчеркивает издание, ранее комитет по технической оценке рекомендовал исключить французский самолет из участия в конкурсе, поскольку Dassault не представила ВВС Индии некоторые технические детали конструкции Rafale, которые хотели получить военные. Совет по закупкам под председательством министра обороны Индии Виджая Сингха не последовал этой рекомендации.

Напомним, что об исключении французского самолета из крупнейшего тендера, по результатам которого Дели планирует закупить до 190 многоцелевых истребителей, в середине апреля 2009 года сообщили многие местные и зарубежные источники. Позже командование ВВС Индии опровергло эту информацию, не объяснив причин ее появления.

Помимо истребителя Rafale в конкурсе также участвуют шведская компания SAAB с истребителем Gripen, российская корпорация "МиГ" с МиГ-35, европейский концерн EADS с Eurofighter Typhoon, а также американские Boeing и Lockheed Martin, представившие к участию в тендере самолеты F/A-18E/F и F-16C/D соответственно.

*источник: LENTA.RU
22.05.09*

В ИНДИИ УСПЕШНО ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ ПРОТОТИПА ИНДИЙСКОГО УТС NJT-36

Как уже сообщалось, прототип индийского УТС NJT-36 с установленным на нем российским двигателем успешно совершил свой первый испытательный полет в окрестностях Бангалора. Согласно опубликованному сегодня данным, машину пилотировал летчик-испытатель Балдев Сингх — исполнительный директор государственной авиастроительной компании HAL, которая осуществляет проект с 1999 года. По заключению специалистов, взлет, 30-минутный полет и приземление "прошли без каких-либо проблем". В ближайшее время предполагается получение разрешения на следующий этап испытаний, который планируется на 2010 год, когда с самолетом будут интегрированы предусмотренные программой подготовки пилотов тренировочные системы вооружений. Программа создания NJT-36, первоначальный бюджет которой составил 1,8 млрд рупий (36

млн долл.), долгое время "пробуксовывала" из-за проблем с выбором подходящей двигательной установки. Первоначально примененный на самолете двигатель французского производства оказался недостаточно эффективным. В итоге HAL, имеющая многолетний опыт сотрудничества с российскими авиастроителями, заключила контракт с НПО "Сатурн", которое разработало и поставило двигатель АЛ-55И. На сегодня HAL имеет контракт на поставку индийским ВВС ограниченной серии из 12 самолетов NJT-36. Но заказчик подтвердил готовность закупить в дальнейшем еще 60 машин. В целом же проект предусматривает производство примерно 225 ед. NJT-36 для нужд как ВВС, так и ВМС страны.

*источник: АРМС-ТАСС
14.05.09*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Улетный план	45
Виктор Чуйко: "Авиапром находится в системном кризисе"	47
С "МиГа" снимают двигатели	49
У РосОЭЗ выросли крылья	50
Индия отказывается от российских самолетов	51
Прибыль улетела	52
Вертолет будущего разовьет скорость 550 км/ч	52
Парк "сушек" расширяется	53
Red Wings разочаровалась в Ту-204	54
Макетная комиссия по проекту Як-58 состоится летом	54
ОАК упрекнули в излишних расходах	55
Наша HeliRussia	56
Техническая приватизация	57
Предполетная подготовка	58
Airbus отметит 40-летний юбилей своей первой авиационной программы	59
Выступление А. И. Федорова на брифинге для журналистов 19 мая 2009 года	60
Бедная, бедная Сирия	62
Состоялось заседание совета директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация"	63
Беспилотники, на взлет!	64
Стартовала программа компании Autodesk по ускорению возврата инвестиций российскими авиастроительными предприятиями	65
Кризис. Нефть. Вертолеты	67
ВАСО окрылили прогнозом по выручке	68
"Росавиа" может стать немного узбекской	69
Оборудование производства группы "Транзас" установлено на 7000 коммерческих судов	70
"Интеко" в одном шаге от Ходынки	70
Eurocopter с российским акцентом	71
Игорь Сикорский — основоположник современной авиации	72
Кризис отодвинул завершение сертификации ЛА-8 на 2010 год	73
Размер и масса с каждым годом все меньше	74

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за май 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

УЛЕТНЫЙ ПЛАН

Несмотря на масштабную господдержку и всевозможные преференции, российский авиапром сокращает программу по выпуску современных авиалайнеров, делая ставку на производство устаревших самолетов.

Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) объявил о корректировке своих производственных планов на период до 2012 года. Решено сократить выпуск гражданских самолетов почти вдвое: за четыре года авиастроительная корпорация построит 196 лайнеров вместо 405, планировавшихся ранее.

По словам президента ОАК Алексея Федорова, такое решение продиктовано последствиями мирового финансового кризиса, повлекшего резкий спад спроса на авиоперевозки. С начала нынешнего года пассажиропоток в целом по миру сокращается примерно на 11 % каждый месяц, а в России — почти на 20 %. Тем не менее господин Федоров твердо убежден, что в авиапромышленности больше всего кризис ударит по западным производителям самолетов — Airbus и Boeing, а вот ОАК пострадает мало. "Кризис застал их на взлете, нам же снижаться некуда, поскольку мы и так около нуля", — заявил глава ОАК.

Но это верно лишь отчасти. Так, руководство американского концерна действительно отложило поставки своей новой модели Boeing 787 Dreamliner на 2010 год, но не из-за кризиса, а вследствие технических недоработок, обнаруженных в конструкции лайнера. А, например, Airbus сократил свой производственный план всего на 9–10 %. По заверениям европейских авиастроителей, особенно заметно снизятся темпы производства узкофюзеляжных магистральных самолетов семейства A320, с 36 до 34 машин в месяц, а также авиалайнера-супергиганта A380. Но произойдет это лишь в октябре нынешнего года. При этом темпы производства других широкофюзеляжных самолетов Airbus — A330 и A340 —

останутся на прежнем уровне. Более того, Airbus еще раз публично подтвердил, что сокращение выпуска лайнеров никак не отразится на объемах поставок: европейцы намерены повторить прошлогодний рекорд, передавая авиакомпаниям не менее 480 самолетов. На этом фоне план поставок ОАК выглядит просто смехотворным.

По словам Алексея Федорова, в этом году его корпорация поставит авиакомпаниям 15 магистральных самолетов — 4 Ил-96 и 11 Ту-204/214. При этом руководство ОАК, как всегда, полно решимости нарастить поставки в будущем. Как заявил журналистам г-н Федоров, корпорация не намерена корректировать свою долгосрочную стратегию, в соответствии с которой к 2025 году она планирует ежегодно продавать до 290 готовых лайнеров, в том числе до 70 новых региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ). Правда, каким образом корпорация намерена добиться таких результатов, остается неясным.

КРЫЛАТЫЙ СЕКВЕСТР

Более того, сейчас план выпуска SSJ подвергся наибольшему сокращению. Вместо запланированных ранее 230 самолетов в ближайшие четыре года ОАК произведет лишь 74 машины. Заметим, что SSJ — единственный лайнер из всей продуктовой линейки ОАК, отвечающий самым строгим международным стандартам. Только он на данный момент способен составить конкуренцию на мировом рынке продукции Embraer и Bombardier. Именно поэтому стремление ОАК сократить производство новой машины вызывает удивление. Сейчас самолет Сухого успешно проходит испытания и готовится к сертификации, на него существует неплохой спрос. У производителя SSJ — "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС) — есть уже около 80 твердых контрактов, в том числе контракт с базовым заказчиком, "Аэрофлотом", на 30 самолетов и опцион еще на 15 лайнеров. Планируется, что первый серийный самолет будет поставлен до

конца нынешнего года. А вот другие две модели региональных лайнеров – Ту-334 и Ан-148, которые собирается выпускать ОАК, перспектив на мировом рынке не имеют. Первый из них производить уже физически невозможно, а второй не выдерживает конкуренции из-за особенностей конструкции, которая не позволяет дешево обслуживать и ремонтировать двигатели.

Масштабный серийный выпуск Ту-334 планировался еще 15 лет назад. Руководство российского авиапрома долго не могло определиться с выбором площадки, переноса производство с Украины сначала на заводы компании Туполева, а затем на РСК "МиГ". В 2007 году Управление делами президента даже выбрало Ту-334 в качестве регионального самолета для перевозок первых лиц государства, однако уже в 2008-м это решение было пересмотрено из-за проблем с запуском самолета в серийное производство. Дело в том, что за последние несколько лет многие изготовители компонентов для Ту-334 обанкротились и попросту перестали существовать. Кроме того, затраты по развертыванию на Казанском авиазаводе серийного производства этого самолета составляют около 8 млрд рублей, что неоправданно дорого для модели, выпускаемой мелкими партиями. В итоге серийное производство лайнера так и не началось. А вот второму региональному самолету, который собирается выпускать ОАК, – украинскому Ан-148 – повезло больше. АНТК имени Антонова уже передал проектно-конструкторскую документацию на серийный выпуск этого лайнера Воронежскому авиазаводу. Однако спрос на Ан-148 пока не оправдал надежд производителей: удалось собрать только 30 твердых заказов вместо 100 запланированных. Причем большинство из них заказала дочерняя лизинговая компания ОАК – "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). А кто конечный получатель всех этих машин, до сих пор неизвестно. Трудно понять, зачем ОАК, которая имеет в своей производственной линейке действительно пользующийся спросом, в том числе и на мировом рынке, самолет SSJ, выпускать еще две конкурирующие с ним модели, одна из которых к тому же украинская. По словам первого заместителя председателя правления ОАК Михаила Погосьяна, на базе 95-местного SSJ вполне можно создать как "удлиненную" версию самолета на 110–115 мест, так и "укороченную" – на 75 пассажиров, что позволит производить всю гамму региональных лайнеров. Таким образом, товарный ряд продукции Объединенной авиастроительной корпорации в этом сегменте мог бы занять один суперпроект. Но, исходя из их политической целесообразности и стремления ОАК загрузить все свои заводы, наш авиапром, видимо, по-прежнему будет пытаться производить сразу несколько разных типов региональных самолетов.

Похотная ситуация сложилась и с выпуском магистральных авиалайнеров. Здесь производственный план сокращен в среднем на треть. Широкофюзеляжных Ил-96 ОАК выпустит всего девять штук вместо 15, а узкофюзеляжных самолетов Ту-204/214 – 58 вместо 84. Впрочем, даже это мизерное количество можно считать прорывом, так как в последнее время ОАК выпускала в сумме не более восьми магистральных самолетов в год.

Главной причиной сокращения плана по произ-

водству машин Туполева и Ильюшина, судя по всему, явился отказ руководства госкорпорации "Ростехнологии" от планов массовой закупки лайнеров российского производства для своей авиакомпании "Росавиа". Если в конце прошлого года генеральный директор госкорпорации Сергей Чемезов говорил о том, что ОАК может стать основным поставщиком самолетов для "Росавиа", то теперь его мнение в корне изменилось. На днях глава "Ростехнологий" прямо заявил, что "Росавиа" не будет перезаключать контракты на российские самолеты, законтрактованные обанкротившимися "дочками" холдинга – "Дальавиа", "Красэйр" и другими. "Мы ждем от ОАК конкретных предложений, а дальше будем смотреть по экономике", – говорит господин Чемезов. Эти слова указывают на призрачность шансов для неэкономичных и неконкурентоспособных российских самолетов составить основу парка "Росавиа", особенно после того, как руководство заявило о намерении приобрести 115 новых лайнеров стоимостью около 5 млрд долларов у Airbus либо Boeing.

Такой выбор "Росавиа" полностью оправдан с экономической точки зрения: самолеты Туполева и Ильюшина не отвечают перспективным экологическим требованиям, которые собираются ввести ЕС и США. Пока ОАК удастся продать эти машины в страны со специфическими политическими режимами типа Ирана, Китая или Кубы, но и то лишь при условии выделения этим странам госкредита на приобретение наших лайнеров. Впрочем, не исключено, что Сергею Чемезову все-таки придется закупить у ОАК какие-нибудь российские самолеты. Дело в том, что ОАК подготовила предложения в правительство о механизме беспрошльного ввоза в Россию на условиях лизинга машин иностранного производства, которые пока в достаточном количестве не выпускаются в России. Согласно этому документу российские авиакомпании, взяв в лизинг западные воздушные суда, по истечении срока аренды должны будут закупить российские самолеты аналогичного класса.

ТРЕТЬЕМУ МИРУ БРАК НЕ НУЖЕН

Тотальная деградация гражданского авиастроения не могла не сказаться и на производстве военных машин. Если низкокачественные гражданские авиалайнеры российского производства ОАК всеми правдами и неправдами пока еще весьма успешно сбывает нашим авиакомпаниям, то с военной авиатехникой, поставляемой на экспорт, такой номер уже не пройдет. Низкое качество наших истребителей стало причиной целой серии крупных скандалов. Так, в начале прошлого года Алжир аннулировал контракт стоимостью 8 млрд долларов на поставку 34 истребителей МиГ-29, сославшись на обнаруженные у приобретенных самолетов технические дефекты. На них ставились комплектующие не из текущего производства, а из запасов десятилетней давности. Алжирская сторона вернула все полученные 15 истребителей МиГ-29СМТ, которые в итоге вне конкурса было вынуждено приобрести Министерство обороны России. Возникшая проблема качества продукции может оказать негативное влияние на участие РСК "МиГ" в тендере на поставку ВВС Индии 126 многоцелевых истребителей. Этот крупнейший кон-

тракт, стоимость которого оценивается примерно в 9 млрд долларов, будет заключен уже в ближайшие два-три года. И времени на доработку модели МиГ-35 (глубокая модернизация МиГ-29), выставленной Россией на конкурс, у ОАК почти не осталось. Проблема качества остро стоит и в других компаниях, входящих в состав корпорации. Так, в прошлом году Индия приостановила оплату контракта стоимостью 150 млн долларов на поставку модернизированных противолодочных самолетов Ил-38SD из-за неполадок с новой поисково-прицельной системой "Морской змей". Не все в порядке и с продукцией компании "Сухой". Особенно настораживает случившаяся в прошлом месяце авария проходящего испытания новейшего истребителя Су-35. Согласно одной из версий, причиной аварии стал отказ системы управления двигателями и тормозов. Почти в то же время попал в аварию и разрушился истребитель ВВС Индии Су-30МКИ. Причиной этого инцидента, по предварительным данным, стала техническая неисправность самолета.

Заметим, что все это происходит на фоне беспрецедентной господдержки, которую власти оказывают нашему авиапрому. Так, в конце прошлого месяца правительство приняло решение о выделении для дочерних предприятий ОАК из бюджета 2009 года 1,016 млрд рублей, для двигателестроительной отрасли — 367 млн рублей. Кроме этого государство фак-

тически спасло от банкротства корпорацию "МиГ", которая в первом квартале 2009 года уже получила 11 млрд рублей в рамках госзаказа общим объемом 17,3 млрд рублей. Более того, в феврале председатель правительства Владимир Путин подписал правительство распоряжение о выкупе доэмиссии корпорации "МиГ" на сумму 15 млрд рублей, чтобы покрыть ее долги.

Наконец, несколько дней назад правительство утвердило правила предоставления субсидий предприятиям — "дочкам" ОАК на возмещение части затрат по уплате процентов по кредитам на технологическое перевооружение, а также на внесение лизинговых платежей за оборудование. В общей сложности за последние пять лет государство предоставило нашему авиапрому в виде средств по различным федеральным целевым программам, кредитов госбанков, гарантий по кредитам, прямых вливаний и субсидий не менее 50 млрд рублей. Но ожидаемого эффекта так и не получилось. По словам генерального директора ИФК Александра Рубцова, "невозможно сделать перелом на технологиях двадцати-тридцатилетней давности. Особенно если учесть, что мы не инвестировали в заводы двадцать лет".

Владислав ТЮМЕНЕВ

*источник: журнал «Эксперт»
12.05.09*

ВИКТОР ЧУЙКО: "АВИАПРОМ НАХОДИТСЯ В СИСТЕМНОМ КРИЗИСЕ"

Примерно с 1993 г. авиационная промышленность России находится в системном кризисе, заявил на научно-практической конференции, посвященной 70-летию образования Народного комиссариата авиационной промышленности, президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

Он коротко остановился на истории выпуска летательных аппаратов в стране, сказав, что система управления авиационной промышленностью России, а также и СССР, берет начало с 1918 г.

Авиастроение в России начало бурно развиваться в начале XX века. В 1909–1911 гг. началось производство самолетов на заводе "Дукс", "Первом Российском товариществе воздухоплавания С. С. Щетинина и Ко" в Москве и Русско-Балтийском заводе в Петербурге, а несколько позже — на заводах Анатры в Одессе и Лебедева в Петербурге. В 1917 г. в России работало 20 самолетных и двигательных заводов, на которых работало 11 тыс. человек. В 1914–1917 гг. было выпущено 5012 самолетов (1253 самолета в год) и 1511 двигателей. За годы гражданской войны многие авиастроительные заводы были закрыты, а оставшиеся сократили объемы производства. В трудных условиях было отремонтировано 1574 самолета и 1740 двигателей, а также изготовлено 669 самолетов (165 самолетов в

год) и 270 авиадвигателей. В 1921 г. правительство учредило комиссию по разработке "программы-максимум по воздухоплаванию и авиастроительству", а 5 декабря 1922 г. приняло трехлетнюю программу восстановления предприятий авиационной промышленности. Уже в конце 20-х годов объемы производства достигли 800–900 самолетов в год.

Бурное развитие авиастроения потребовало создания двигателестроительной отрасли, и в 1930 г. был образован ЦИАМ. Насущно необходимой стала потребность в новых высокоэффективных материалах, и появился ВИАМ. В 1935–1939 годах было выпущено 22 000 истребителей и бомбардировщиков, в среднем по 4400 самолетов в год.

В 1939 г. был образован Наркомат авиационной промышленности. В 1941–1945 гг., несмотря на громадные трудности, связанные с войной, было выпущено 142 777 боевых и учебно-тренировочных самолетов, т. е. по 28 555 самолетов в год.

В 1981–1990 гг. выпуск самолетов пассажирской и транспортной авиации, а также вертолетов составил 566 самолетов и вертолетов в год, а если добавить сюда 600 боевых самолетов в год, то в сумме получалось 1166 штук в год, т. е. по одному самолету на одного работающего в аппарате Миновиапрома СССР.

С началом перестройки в 1985 г. начинается стагнация в авиастроении. Количество выпускаемых ежегодно пассажирских и транспортных летательных аппаратов снижается с 630 до 545 штук. Развал эконо-

мики для установления демократии в стране привел с 1993 г. к системному кризису в авиастроении, который не преодолен и в настоящее время.

С 1995 по 2008 г. выпущено 217 самолетов и 1030 вертолетов, т. е. в среднем по 15 самолетов пассажирской и транспортной авиации и 73 вертолета ежегодно. Причем в 2002–2008 гг. практического изменения количества выпускаемых летательных аппаратов нет.

"За это время резко упали объемы выпуска авиационной техники. Нам иногда говорят, что России столько и не надо. Но когда анализируешь производство авиатехники за все предыдущие годы становления и развития авиапрома, то видишь, что на любом этапе развития авиастроения выпускалось более 1000 летательных аппаратов в год, и они полностью удовлетворяли и внутренний, и зарубежный рынки", — сказал В. Чуйко.

При этом многочисленные структурные изменения в управлении авиационной промышленности не приводят к положительным результатам. В 1992 г. был образован Департамент авиационной промышленности Министерства промышленности, в 1992–1993 гг. — Главное управление авиапрома Комитета по оборонным отраслям промышленности, в 1993–1996 гг. — Управление авиапрома Государственного комитета по оборонным отраслям промышленности, в 1996–1997 гг. — Департамент авиапрома Министерства по оборонным отраслям промышленности, в 1997–1999 гг. — Отдел авиапрома Департамента авиационно-космической промышленности и судостроения Министерства экономики, в 1999–2004 гг. функционировало Управление авиационной промышленности Российского авиационно-космического агентства. Административная реформа 2003–2004 гг. привела к полному отсутствию какой-либо координации в авиастроении. В 2004–2008 гг. авиапромом "руководили" Отдел авиационной и морской деятельности Департамента ОПК Министерства промышленности и энергетики и Управление авиапрома Федерального агентства по промышленности, с 2008 г. — Департамент авиационной промышленности Минпромторговли.

"Отсутствие ответственности госорганов за обеспечение конкурентоспособности продукции, объемов ее продаж, сроков создания, развития отрасли не позволяет эффективно развивать авиастроение", — отметил В. Чуйко.

Проводя аналогию с прошлыми "советскими" годами, В. Чуйко сказал, что авиапром СССР был, говоря современным языком, мощнейшей корпорацией с четкой специализацией и развитой кооперацией, с решением вопросов социального развития предприятий. В МАПе от самой низшей должности до министра не было случайных людей. Все были "от сохи", приходили в МАП после нескольких лет работы на предприятиях, что соответствовало действовавшей кадровой политике государства. В настоящее время от прежней системы практически ничего не осталось, а "новации" последнего времени не способствуют развитию авиационной промышленности.

По мнению главы АССАД, необходимо извлечь уроки из опыта работы авиапрома СССР. Первый урок: создание и производство технически сложной и финансово затратной инновационной продукции, какой является авиастроение и которую выполняет значительное число юридических и физических лиц, может успешно развиваться только на базе комплекс-

ной всеобъемлющей целевой федеральной программы с утвержденными технико-экономическими данными, сроками, уровнем персональной ответственности, обеспечивающей выполнение высших интересов государства в этой области.

Второй урок: для выполнения федеральной целевой программы по авиастроению необходимо организовать единый государственный центр принятия решений в авиастроении с приданием ему научных центров и повышением их роли.

Третий урок: необходимо повысить роль Военно-промышленной комиссии по разработке, утверждению и выполнению комплексной федеральной программы развития авиастроения.

"Хочется надеяться на то, что образованные корпорации и интегрированные структуры — ОАО "ОАК", госкорпорация "Ростехнологии", ОАО "Оборонпром", "Вертолеты России", Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) — закончат период своего становления и обеспечат вывод авиастроения из системного кризиса с развитием работ по созданию конкурентоспособных летательных аппаратов", — сказал глава АССАД.

С целью повышения эффективного взаимодействия между интегрированными структурами, учитывая решающее значение авиастроения для экономики и безопасности страны, необходимо разработать федеральную комплексную программу-максимум возрождения авиации страны, а также образовать государственный центр принятия решений в авиастроении с приданием непосредственно ему научных центров авиастроения, считает В. Чуйко.

АССАД предложил разработать "Федеральную целевую программу возрождения отечественного авиастроения до 2020 года" с разделом "Двигателестроение" с опережающими темпами разработки двигателей. Также, по мнению докладчика, нужна законодательная база по государственной политике в области авиастроения, по внедрению мер обеспечения перехода на инновационный путь развития экономики, по внедрению системы государственного регулирования (компенсирования) цен на металлургическую продукцию и топливно-энергетические ресурсы, по внедрению механизма возмещения курсовой разницы в случае падения курса доллара США на период действия контрактов по линии ВТС, по стимулированию приобретения эксплуатирующими организациями отечественной авиационной техники.

Требуется реализовать планы создания интегрированных структур в двигателестроении и агрегатостроении для выполнения Федеральной целевой программы и повышения конкурентоспособности производимых ЛА с развитием специализации и кооперации с привлечением авиастроительных предприятий стран СНГ. Необходимо принять меры по подготовке, повышению квалификации и закреплению кадров на предприятиях для выполнения Федеральной целевой программы. Кроме того, надо повысить взаимодействие с добровольными объединениями в области авиастроения. В. Чуйко также отметил, что кадровая проблема стоит сейчас в авиационном двигателестроении очень остро: еще в начале прошлого года на одном из крупных совещаний выяснилось, что моторостроению не хватает 22 тыс. рабочих и 9 тыс. квалифицированных ИТР. С тех пор проблема только обостряется. АССАД разработала и направила в соответ-

ствующие инстанции предложения по развитию в стране перспективных авиационных двигателей. Глава АССАД перечислил основные из предложений:

1. Создание семейства газотурбинных двигателей от 7 до 18 т взлетной тяги для пассажирской и транспортной авиации на базе единого газогенератора.

2. Создание семейства газотурбинных двигателей для вертолетов мощностью от 3000 до 6000 л. с. и от 500 до 1000 л. с.

3. Создание газотурбинных двигателей для перспективных авиационных комплексов боевого назначения.

4. Создание газотурбинных двигателей для новых или усовершенствованных авиационных комплексов дальнего применения, авиадвигателей типа НК-25 и НК-32.

5. Создание модификаций двигателей для лета-

тельных аппаратов гражданского и военного назначения.

б. Создание промышленных газотурбинных двигателей.

В. Чуйко считает, что основные направления развития авиационного двигателестроения должны быть рассмотрены и уточнены на Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ по разработанным научно-техническим предложениям ЦАГИ, ВИАМ, ВИЛС с участием мнения ОАК, ОДК и "Вертолетов России".

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
07.05.09*

С "МИГА" СНИМАЮТ ДВИГАТЕЛИ

Акции "Климова", ММП Чернышева и "Красного Октября" получит "Оборонпром".

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и "Ростехнологии" обменяются активами. В несколько этапов двигателестроительные заводы, сейчас принадлежащие РСК "МиГ", отойдут подконтрольной госкорпорации ОПК "Оборонпром", а ОАК получит взамен акции ОКБ Сухого. До сих пор предполагалось реализовать обмен по более простой схеме, но она требовала участия денег, и финансовый кризис заставил стороны искать альтернативу.

Источник "Ъ" в авиапроме сообщил, что вчера совет директоров РСК "МиГ" в заочной форме принял решение о передаче принадлежащих ей пакетов акций двигателестроительных предприятий в ОПК "Оборонпром" (55,45 % у государства, более 28,3 % — у структур "Ростехнологий", создает Объединенную двигателестроительную корпорацию). По информации собеседника "Ъ", 100 % ОАО "Климов" оценено примерно в 3 млрд руб., 50 % плюс одна акция ОАО "ММП имени Чернышева" — около 300 млн руб. и 25,5 % ОАО "Красный Октябрь" — около 500 млн руб. Собеседник "Ъ" пояснил, что срок размещения доэмиссии акций "Оборонпрома", в оплату которой пойдут эти пакеты, истекает 11 мая.

В "Оборонпроме" подтверждают, что данные действия проводятся в соответствии с принятым в конце прошлого года решением о проведении доэмиссии ОПК на общую сумму 21,72 млрд руб. В пресс-службе РСК "МиГ" также подтвердили "Ъ", что решение об участии в доэмиссии "Оборонпрома" принято. "Взамен передаваемых активов РСК "МиГ" получит акции "Оборонпрома", — сказал представитель "МиГа", не уточнив размер пакета. По информации источника "Ъ" в одной из компаний, "МиГ" получит менее 20 % акций. "После того как "МиГ" войдет в ОАК, эти акции будут обменяны на акции ОКБ Сухого, которые сейчас находятся у "Рособоронэкспорта", — говорит собеседник "Ъ". Первоначальная схема обмена акций двигателестроительных пред-

приятий на 25,18 % акций ОКБ Сухого предполагала посредничество ОАК. В сентябре прошлого года президент ОАК Алексей Федоров рассказывал, что корпорация выкупит у "МиГа" акции двигателестроительных заводов для того, чтобы перепродать их "Оборонпрому", а затем выкупит у "Ростехнологий" (управляет активами "Рособоронэкспорта") 25,18 % ОАО "ОКБ Сухого" для передачи их в АХК "Сухой". Официальный представитель ОАК Константин Лантратов вчера пояснил, что та схема была всего лишь одним из вариантов. "Сейчас ситуация на финансовых рынках существенно изменилась, поэтому решено провести обмен активами по безденежной схеме", — сказал он "Ъ".

Собеседники "Ъ" в авиапроме и аналитики отмечают, что оценка двигателестроительных предприятий носит скорее номинальный характер, но соотношение стоимости трех заводов выглядит вполне объективным. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко отмечает, что, несмотря на ежегодный объем выручки ММП имени Чернышева порядка 6 млрд руб., предприятие имеет огромные долги (более 20 млрд руб.), поэтому и оценено так дешево. "А "Климов" — это, наверное, сейчас единственное предприятие в отрасли, которое работает без убытков", — отмечает эксперт. Глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмечает, что предстоящий обмен этих пакетов на 25,5 % ОКБ Сухого — в интересах ОАК. По его словам, сейчас основной объем доходов ОАК обеспечивают только два предприятия — корпорация "Иркут" и АХК "Сухой", а последнее является головным разработчиком истребителя пятого поколения. Господин Пантелеев полагает, что консолидация акций ОКБ Сухого увеличит доходы ОАК, поскольку это КБ владеет правами интеллектуальной собственности на свои разработки.

Алексей ЕКИМОВСКИЙ

*источник: газета «Коммерсантъ»
07.05.09*

У РОСОЭЗ ВЫРОСЛИ КРЫЛЬЯ

ОАК планирует создание особой экономической зоны в Жуковском.

Вчера было подписано соглашение о сотрудничестве между Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и Федеральным агентством по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ). В планах авиакорпорации — увеличение выпуска самолетов в 2009 году до 100 единиц (в 2008-м было выпущено 70 воздушных судов). В связи с этим, по словам председателя правления ОАК Алексея Федорова, необходимо искать пути для снижения себестоимости продукции.

Корпорация уже подписала соглашение с госкорпорацией "Ростехнологии" о поставке комплектующих. Соглашение предусматривает взаимные гарантии: "Ростехнологии" получают стабильный сбыт, снижая в обмен цены на комплектующие, доля которых может составлять до 80 % стоимости в российских авиасудах.

ИХ ОБЪЕДИНИЛА ОАК

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом президента от 20 февраля 2006 года. Уставный капитал — 110,28 млрд рублей. В корпорацию входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — Транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "Таганрогская авиация".

Вчерашнее соглашение с РосОЭЗ также дает возможность снизить себестоимость производства самолетов. Например, предполагается размещать заказы ОАК на предприятиях — резидентах особых экономических зон (ОЭЗ). Известно, что кроме экономии на создании инфраструктуры (создается за счет государства) они имеют ряд преференций: налоговые и таможенные, льготный режим землепользования. Резиденты гарантированы от неблагоприятных изменений в российском законодательстве. Кроме того, на территориях зон действует режим дружественного администрирования, позволяющий минимизировать резидентам общение с чиновниками. Согласно расчетам РосОЭЗ, зоны позволяют инвестору крупного производственного предприятия экономить до 20 % средств. Представители ОАК вчера отметили, что для планов корпорации наибольшим образом подходит зона промышленно-производственного типа, расположенная в Татарстане. ОАК также рассматривает и на особую зону портового типа на базе ульяновского аэропорта, которая пока не действует, так как нет соответствующего постановления правительства. В РосОЭЗ

корреспонденту "Газеты" объяснили, что "все идет нормально", а задержка связана с мировым кризисом. Глава ОАК со своей стороны пообещал посодействовать со скорейшим выходом правительственного постановления.

Зона портового типа для планов корпорации наиболее важна, так как позволяет рассчитывать планы инвесторов не на 20 (как ОЭЗ технико-внедренческого и промышленно-производственного типа), а на 49 лет. Развитие портовых зон сдерживается и законодательными ограничениями. Сегодня в них разрешено только ремонт авиатехники. РосОЭЗ намерено добиться для резидентов разрешения на ее производство. По словам главы агентства Андрея Алпатова, соответствующие поправки в закон об ОЭЗ подготовлены, их рассмотрение на профильном комитете Госдумы возможно уже сегодня.

Промышленно-производственными и портовыми зонами ОАК не ограничится. Алексей Федоров рассчитывает и на открытие особой экономической зоны в Жуковском, в котором по президентскому указу уже создается национальный центр авиастроения. Зона планируется как технико-внедренческая. В ней предлагается разместить инженерный центр, а также инновационные фирмы по разработке и производству авиакomпонентов. В Жуковском планируется размещение и штаб-квартиры ОАК. "Перед нами поставлена задача войти в мировую элиту гражданского авиастроения. Без участия особых зон это решить сложно", — добавил глава ОАК.

ЧТО ПРЕДОСТАВЯТ ОЭЗ РЕЗИДЕНТАМ

В настоящее время действуют 13 ОЭЗ: четыре технико-внедренческого типа (в Зеленограде, Дубне, Петербурге и Томске), две промышленно-производственного (в Липецкой области и Татарстане) и семь туристско-рекреационных (в Краснодарском и Ставропольском краях, Калининградской области, Алтайском крае, Республике Алтай, в Иркутской области, Республике Бурятия).

По итогам конкурса отобраны три портовые зоны: в Ульяновске, Красноярском крае, Хабаровском крае.

Основными налоговыми преференциями ОЭЗ являются снижение региональной части налога на прибыль на 4 %, а также льготы по транспортному, имущественному, земельному налогам.

Для технико-внедренческих зон установлена максимальная ставка единого социального налога в размере 14 %. Согласно закону об ОЭЗ ее размер не может меняться в случае замены единого социального налога страховыми выплатами.

Илья ГОРБУНОВ

источник: газета «Газета»
20.05.09

ИНДИЯ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Отечественные Ил-78 проиграли тендер самолетам компании Airbus.

Россия рискует потерять миллиардный контракт на поставку ВВС Индии самолетов-топливозаправщиков. Отечественные Ил-78 проиграли самолетам компании Airbus. При этом под вопросом может оказаться развитие и других направлений двустороннего военно-технического сотрудничества (ВТС), поскольку индийские военные вновь высказывают претензии в отношении российской системы экспорта оборонной продукции.

"Бывший коммунистический гигант явно лишился благосклонности индийских военных, так как ВВС решили больше не покупать российские заправщики Ил-78", — пишет влиятельная Hindustan Times.

Ил-78 и Airbus A330 были главными конкурентами в рамках объявленного три года назад тендера на поставку топливозаправщиков, использование которых значительно увеличит дальность полета индийских истребителей.

По сведениям издания, после того как ВВС Индии на протяжении 6 лет эксплуатировали Ил-78, они пришли к выводу, что российские воздушные танкеры не соответствуют их требованиям. Теперь индийские военные намерены закупить топливозаправщики A330 MRTT — так называется военная версия Airbus A330, производимая европейским концерном EADS. Эти самолеты уже стоят на вооружении ВВС Великобритании, Австралии, Саудовской Аравии и ОАЭ.

"Мы закончили все тесты и выбрали A330 MRTT. Сделка очень скоро будет представлена для окончательного одобрения Правительственным комитетом по безопасности. Российская платформа не отвечает определенным требованиям", — заявил командующий ВВС Индии главный маршал авиации Фали Хоми Маджор. Причем первый A330 MRTT может быть поставлен Индии через три года после подписания контракта, а остальные — в течение последующих 15 месяцев.

Индийский военачальник добавил, что после распада СССР Россия изменила схему торговли оборонной продукцией и в результате стали возникать проблемы с поставками запчастей, послепродажным обслуживанием и задержками в централизованной структуре российских оборонных компаний.

Между тем два года назад главнокомандующий ВМС Индии Суреш Мехта заявлял публично о необходимости пересмотреть параметры военно-технического сотрудничества с Россией. Свое недовольство адмирал объяснил тем, что, хотя российская техника обходится при покупке дешевле западных образцов, ее дальнейшее обслуживание требует огромных средств.

Индийские СМИ также напоминают о недовольстве Дели в связи с ростом стоимости модернизации проданного Индии авианесущего крейсера "Адмирал

Горшков" и неожиданным подорожанием истребителей Су-30МКИ.

Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов рассказал "НГ", что Россия сокращает свое относительное присутствие на индийском рынке по объективным и субъективным причинам. Основная объективная причина, по его мнению, в том, что Дели проводит политику диверсификации источников вооружения. "Емкость индийского рынка растет, но этим приростом пользуются в основном другие экспортеры вооружений, а не Россия. Хотя в абсолютных цифрах российские поставки в Индию не только не уменьшаются, но даже растут, относительная доля отечественных экспортеров на индийском рынке сокращается", — отметил аналитик. По его оценке, проблемой является и то, что долгое время российские чиновники относились спокойно к уменьшению доли РФ на индийском рынке вооружений, поскольку благодаря его динамичному росту денежная выручка оставалась прежней.

По словам Пухова, еще одна объективная причина снижения доли РФ на индийском рынке заключается в том, что сейчас себестоимость российских вооружений стремительно увеличивается и приближается к западным аналогам, а раньше одним из сильных российских козырей на индийском рынке была невысокая цена. "Индия в наименьшей степени пострадала от экономического кризиса, и у нее есть деньги на закупку вооружений. Низкая цена уже не является для нее одним из основных требований. Сейчас индийцы покупают очень дорогие системы вооружения, которые раньше были по карману только, например, странам Персидского залива", — добавил эксперт.

Как на субъективный фактор Пухов указал на провал на индийском рынке отдельных российских фирм, действия которых нанесли серьезный ущерб репутации отечественных производителей и экспортеров оружия. "К примеру, имел место случай, когда Индия закупила американские военно-транспортные самолеты C-130J из-за того, что наша компания запаздывала с разработкой совместного российско-индийского транспортного самолета МТА. По вине той же фирмы был сорван контракт на модернизацию морских патрульных самолетов", — пояснил собеседник "НГ". Он добавил, что сейчас главный вопрос — сделка о поставке Индии 126 многоцелевых боевых самолетов, примерная стоимость которой — 9 млрд долл. "До недавнего времени Россия считалась здесь фаворитом. Но проблемы с другими контрактами крайне отрицательно сказываются на перспективах этого тендера", — констатировал Пухов.

Николай СУРКОВ

источник: газета «Независимая газета»
26.05.09

ПРИБЫЛЬ УЛЕТЕЛА

На 70 % рухнула доналоговая прибыль Европейской аэрокосмической корпорации EADS: рост расходов авиастроителей на разработку новых самолетов наложился на аннулирование заказов со стороны покупателей. Проблемы их российских коллег на порядок серьезнее.

Чистая прибыль Европейской аэрокосмической корпорации European Aeronautic, Defence & Space Co. снизилась на 40 % (до 170 млн евро) по итогам первого квартала, говорится в опубликованной во вторник отчетности EADS. Выручка EADS упала на 14 % — до 8,5 млрд евро. Показатель EBIT (прибыль до процентных и налоговых выплат) рухнул на 70 % — до 232 млн евро. Итоги превзошли ожидания, напоминает Financial Times Deutschland, эксперты Reuters прогнозировали для корпорации EBIT на уровне 434 млн евро при выручке 9,46 млрд евро.

Расходы EADS существенно растут за счет трат на НИОКР, так как корпорация стремится ускорить выпуск нового военно-транспортного самолета A400M. Помимо этого, на финансовом положении авиастроителей сказывается как нежелание (а в ряде случаев неспособность) авиакомпаний закупать новый воздушный парк из-за существенного падения авиаперевозок, так и колебания курсов валют.

Airbus ("дочка" EADS, на долю которой приходится 2/3 выручки корпорации) уже не рассчитывает получить в 2009 году до 400 заказов. Речь идет уже о числах меньше 300, констатировал в понедельник коммерческий директор Airbus Джон Лихи. Он рассказал, что из 30 контрактов, рассчитанных на первые четыре месяца года, 19 было аннулировано, соответственно, в силе осталось только 11. Впрочем, в настоящий момент портфель заказов Airbus все еще насчитывает около 3,5 тыс. самолетов и в компании надеются,

что смогут сохранить рекордные темпы поставок, достигнутые в прошлом году, когда заказчики получили 483 машины.

Проблемы российских авиастроителей на порядок серьезнее. По итогам 2008 года Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) выпустила и поставила всего 15 самолетов. "По операционным данным, положение ОАК очень плохое и вряд ли стоит ждать улучшения", — отмечает аналитик ИК Rye, Man & Gor Securities Ленар Хафизов. По первоначальному плану ОАК за 2009–2012 гг. должна была построить 196 гражданских самолетов. Затем планы были сокращены вдвое, но даже после этого ОАК должна строить по 40–25 машин в год, что маловероятно, считает Хафизов.

Для стимулирования российских авиакомпаний на покупку российских самолетов предусмотрена даже специальная кредитная линия. Как сообщил вице-премьер Сергей Иванов, Внешэкономбанк выделит авиаперевозчикам кредит в \$ 250 млн на покупку самолетов SuperJet 100. Срок кредита составляет 13 лет. "Это длинные деньги", — отметил Иванов, выразив уверенность, что эта мера поможет наладить производство новых машин компанией "Гражданские самолеты Сухого". Многие отечественные компании, которые сейчас находятся в тяжелом положении и не могут пополнять свой парк, будут склоняться к льготной покупке SuperJet, рассуждает эксперт RMG Securities. Впрочем, этих денег хватит ненадолго. "\$ 250 млн — это примерно 8–10 самолетов. Это создаст спрос, но очень небольшой и на короткий срок", — уверен Константин Романов из ИК "Финанс".

Оксана НОВОЖЕНИНА,
Галина ШАКИРОВА

источник: сайт «Газета.Ru»
12.05.09

ВЕРТОЛЕТ БУДУЩЕГО РАЗОВЬЕТ СКОРОСТЬ 550 КМ/Ч

Конструкторы представят проект к концу мая.

В России началась работа по созданию скоростного вертолета нового поколения. Об этом в четверг в Москве в ходе пресс-конференции рассказал гендиректор объединенной промышленной корпорации "Оборонпром" Андрей Реус. По его словам, сейчас максимальная скорость, которую могут развивать вертолеты, достигает 300 км/ч. Скорость нового вертолета будет достигать 550 км/ч. В настоящий момент уже идут работы по определению внешнего вида и

основных характеристик вертолета. В разработках участвуют Московский вертолетный завод имени Миля (МВЗ) и ОАО "Камов". Конструкторские бюро разрабатывают два проекта — один массой 8–10 тонн, другой — 15 тонн. Андрей Реус отметил, что по итогам исследований будет выбран один проект, по которому и будет создана реальная машина, которая должна появиться в течение семи лет.

Глава "Оборонпрома" отметил, что разработкой сверхскоростных вертолетов раньше России начали заниматься в США. Так, американский проект Sikorsky X2 уже начал проходить наземные испытания. Этот

вертолет должен превысить планку скорости в 450 км/ч, и уже в следующем году американцы намерены поднять его в воздух.

Комментируя иностранные разработки сверхскоростных вертолетов, главный редактор журнала "Взлет" Андрей Фомин добавляет, что не следует забывать и о совместном проекте Bell и Boeing — конвертоплане V22 Osprey, который представляет собой нечто среднее между вертолетом и самолетом. Несущие винты аппарата позволяют ему осуществлять взлет и посадку аналогично вертолету, однако в процессе полета они поворачиваются, что обеспечивает увеличение скорости. Конвертоплан взят на вооружение американской морской пехотой.

Как рассказал корреспонденту "Газеты" Андрей Фомин, MB3 начал разрабатывать проект легкого скоростного самолета Ми-Х1 еще в 2007 году. ОАО "Камов" в свою очередь разрабатывает модель Ка-92, которой очень заинтересовались в северных точках России, поскольку эта разработка направлена не только на увеличение скорости, но также и на увеличение дальности полета. Обе разработки были показаны на выставке HeliRussia 2008. "Однако проекты очень разные, и пока сложно сказать, выберут ли какой-то один проект или оба они будут рассматри-

ваться как модель для разработки "вертолета будущего", к тому же кризисная ситуация негативно сказывается на темпах развития проектов, требующих большого количества финансовых и ресурсных вливаний", — отметил эксперт и добавил, что на сегодняшний день удалось добиться только того, что идея разработки скоростного вертолета попала в Федеральную целевую программу на уровне научно-исследовательской работы, которая предполагает бюджетное финансирование на уровне научных исследований. Как отметил присутствовавший на пресс-конференции гендиректор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, кризис не мог не сказаться на деятельности холдинга. По его словам, в основном экономические проблемы возникли с получением кредитов и их стоимостью. Тем не менее, как рассказали корреспонденту "Газеты" в холдинге "Вертолеты России", первая презентация проекта нового отечественного скоростного вертолета состоится 22 мая в рамках выставки HeliRussia 2009.

Екатерина СОРОКОВАЯ

*источник: газета «Газета»
15.05.09*

ПАРК "СУШЕК" РАСШИРЯЕТСЯ

Приобретя партию из 12 истребителей Су-30МК2 стоимостью около полумиллиарда долларов, Вьетнам может войти в пятерку крупнейших импортеров российского оружия.

В январе был заключен контракт между "Рособоронэкспортом" и министерством обороны Вьетнама о поставке этой стране с 2010 г. 12 истребителей Су-30МК2, сообщил "Ведомостям" менеджер предприятия авиапромышленности, производящего агрегаты данных самолетов. Эту же информацию подтвердил и источник на другом оборонном предприятии, работающем по поставкам вооружений для Вьетнама. По его словам, контракт заключен пока только на сами самолеты и не включает в себя вооружение. Официальный представитель "Рособоронэкспорта" от комментариев воздержался.

Вьетнамская армия изначально оснащена советским оружием, поставлявшимся на льготных условиях и в кредит, но с 90-х гг. благодаря успехам экономики страна перешла к закупкам вооружений в России, в том числе и для военно-воздушных сил. По данным справочника Military Balance, ВВС Вьетнама имеют на вооружении 140 истребителей МиГ-21бис и 53 истребителя-бомбардировщика Су-22МЗ/М4, поставленных еще в советское время. А уже в 90-е гг. страна получила 12 истребителей Су-27СК/УБК и в 2004 г. — четыре первых многофункциональных истребителя Су-30МКК, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Покупка 12 Су-30МК2 значительно повысит потенциал ВВС этой страны, причем стоимость самих самолетов без вооружений составит более \$ 500 млн, а дополнительные закупки ракет и наземного оборудования могут добавить еще несколько сотен миллионов долларов, говорит эксперт.

В апреле стало известно о переговорах Вьетнама с "Рособоронэкспортом" по поставке шести подлодок проекта 636. Об этом сообщило руководство петербургской Адмиралтейской верфи, где предполагается построить эти подлодки. В результате, если успешно завершатся переговоры о закупке Вьетнамом шести подлодок проекта 636 стоимостью не менее \$ 1,8 млрд, Вьетнам через пару лет прочно войдет в пятерку крупнейших получателей российского оружия после Индии, Алжира, Венесуэлы и Китая, говорит Макиенко.

ОБНОВЛЕНИЕ ВВС

Премьер Владимир Путин заявил журналистам в Монголии, что принято решение о закупке для ВВС России дополнительно более 60 самолетов производства авиазавода в Комсомольске-на-Амуре. Речь идет о покупке 48 истребителей Су-35, нескольких Су-30МК2 и модернизации 12 истребителей Су-27СМ.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

*источник: газета «Ведомости»
14.05.09*

RED WINGS РАЗОЧАРОВАЛАСЬ В ТУ-204

Крупнейший эксплуатант отечественных лайнеров Ту-204 авиакомпания Red Wings после инцидента в Сочи, связанного с отказом одного из двигателей, готова отказаться от использования этих самолетов.

По словам гендиректора компании Константина Тетерина, сейчас авиакомпания не может принять построенный для нее самолет по причине отказа двигателя. Двигатели ПС-90 устанавливаются не только на самолеты Ту-204, но и на лайнеры Ил-96, в том числе и на президентский самолет.

Двигатель ПС-90А (ПС — Павел Соловьев) относится к классу турбовентиляторных. На начало 2008 года в эксплуатации находилось 216 двигателей ПС-90А в 21 авиакомпании, включая Cubana de Aviacion S. A. По данным сайта Пермского моторного завода, этот двигатель устанавливается на президентский Ил-96-300ПУ, самолеты Ил-96-300, Ту-204 и Ту-214.

Авиакомпания Red Wings готова отказаться от заключения контракта на поставку девяти воздушных судов Ту-204-100 и "будет настаивать на замене типа двигателей, устанавливаемых на данный тип воздушного судна, в связи с их небезопасностью при эксплуатации на пассажирских воздушных линиях средней протяженности". "Низкая надежность, малые межремонтные сроки, плохая обеспеченность запасными частями и малый ресурс наработки двигателей ПС-90 категорически не устраивают нашу авиакомпанию", — отмечается в письме гендиректора Red Wings Константина Тетерина (его копия имеется в распоряжении РБК daily). Письмо было направлено на имя президента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, производитель Ту-204) Алексея Федорова, гендиректора "Ильюшин Финанс" (ИФК, заказчик самолетов и лизингодатель) Александра Рубцова и управляющего директора ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ, производитель двигателя) Михаила Дическула.

Константин Тетерин подтвердил РБК daily, что направил данное письмо, "но ответ на него до сих пор не получен". На сегодняшний день компания эксплуатирует восемь воздушных судов Ту-204-100, пять из которых — 2008—2009 годов выпуска. При этом компания готова была заключить контракт на поставку еще девяти воздушных судов Ту-204-100В, однако этого скорее всего не произойдет. По словам г-на Тетерина, сейчас авиакомпания не может принять построенный для нее самолет, опять же по причине отказа двигателя.

Напомним, 25 апреля самолет Ту-204 авиакомпании Red Wings из-за отказа правого двигателя совершил аварийную посадку в сочинском аэропорту. На борту самолета находилось 180 человек. Этот инцидент и стал поводом для написания данного письма. Проблемы с двигателями ПС-90 у авиаперевозчиков возникают не впервые. Самый известный случай произошел в начале 2004 года: тогда на высоте 3 тыс. м над Липецкой областью у Ил-96-300, который должен был поступить в президентский авиаотряд, отказал один из четырех двигателей. Впрочем, это не помешало самолету благополучно приземлиться.

"Были случаи отказа двигателя, идет выяснение причин произошедшего. К поставщикам двигателей будут приняты максимально жесткие меры", — отмечает представитель ИФК Андрей Липовецкий. "ОАК неоднократно требовала повышения надежности двигателя ПС-90А, и ПМЗ сейчас проводит ряд мероприятий в соответствии с требованиями корпорации", — сообщил РБК daily официальный представитель ОАК.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
19.05.09*

МАКЕТНАЯ КОМИССИЯ ПО ПРОЕКТУ ЯК-58 СОСТОИТСЯ ЛЕТОМ

Проведение макетной комиссии по рассмотрению проекта глубоко модернизированного легкого многоцелевого самолета Як-58 разработки ОАО "ОКБ им. Яковлева" состоится в июне-июле текущего года.

Об этом "АвиаПорту" сообщил информированный источник в области легкого самолетостроения.

"Несмотря на глубокую модернизацию самолета, включающую новую силовую установку, новый комплекс бортового оборудования, ряд новых систем, менять обозначение самолета пока не планируется", — отметил он.

Перенос срока проведения макетной комиссии самолета Як-58 в его новом "техническом лице" обусловлен сложностями финансирования в условиях кризисных явлений в России, Казахстане и других странах мира. "В настоящее время в финансирова-

нии проекта наступила некоторая пауза, но есть надежда возобновления полномасштабного финансирования примерно с лета текущего года", — считает собеседник.

Проведение макетной комиссии означает первый шаг в длительном и нелегком процессе сертификации самолета Як-58, без чего невозможна продажа самолетов на авиарынке. "После макетной комиссии предстоит проделать определенный объем доработок конструкции самолета и его систем по замечаниям макетной комиссии", — отметил собеседник. Летные испытания модернизированного Як-58 могут состояться не ранее первой половины следующего года. Ранее планировалось начать летные испытания осенью текущего года, но кризис ввел свои коррективы в эти планы. После проведения макетной комиссии и доработок по ее замечаниям состоятся заводские (летно-конструкторские) испытания самолета, а затем и сертификационные испытания. Сертификацию самолета планируется провести в штатной комплектации. "Испытания будут продолжаться примерно 1,5 года и завершатся в 2011–2012 годах, предстоит выполнить не менее 70–80 зачетных полетов", — сказал источник. Планируется построить два опытных самолета Як-58 и один планер для статических испытаний.

Первый полет самолет Як-58 совершил еще в декабре 1993 г. Первоначально самолет проектировался под российский поршневого двигателя М-14ПТ-2 мощностью 450 л. с. Затем планировалась установка поршневого двигателя М9Ф повышенной мощности, который создан на базе все того же двигателя типа М-14. Некоторое время назад разработчики самолета прорабатывали возможность установки на Як-58 германского дизельного двигателя "Центурион" и швейцарского РПД "Мистраль". Оба двигателя имеют максимальную взлетную мощность 350 л. с., что достаточно для самолета Як-58. Кроме того, оба двигателя работают на приемлемом для рынка топливе: "Центурион" — на керосине, а "Мистраль" — на автомобильном бензине. "На сегодня двигатель "Центурион" уже имеет сертификат, а сертификация "Мистраля" завершится в ближайшее время", — дополнил собеседник. Эти двигатели стоят примерно 50–55 тысяч евро. При этом, если у М9Ф ресурс до первого ремонта составляет всего 500 часов, то на зарубежных двигателях —

почти в четыре раза выше. Пока первый РПД еще не закуплен в связи с "паузой" в финансировании. "Этот двигатель станет базовым, с ним Як-58 будет проходить сертификацию", — сказал источник.

Окончательную сборку самолетов Як-58 планируется осуществлять на одном из предприятий России и на предприятии г. Алма-Аты (Казахстан). Ранее было принято решение о том, что освоение серийного производства Як-58 будет осуществляться в России на ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" (Приморский край) (ААК "Прогресс"). В настоящее время стало ясно, что в связи с загруженностью ААК "Прогресс" изготовление Як-58 должно вестись на иной производственной площадке. "Сегодня разработчик совместно с инвестором производит выбор оптимальной производственной площадки для изготовления Як-58 в России, но окончательного решения пока не принято", — отметил собеседник.

Несколько лет назад было создано АО "Як-АЛАКОН" ("Альянс авиационных конструкторов"). Целью компании является разработка и реализация инвестиционных программ на основе разработок российского ОКБ им. Яковлева, продвижение новых разработок "Як" практически во всех регионах мира. "Як-АЛАКОН" имеет статус представителя ОАО "ОКБ им. Яковлева" в странах Азии. В настоящее время основная программа СП — создание и реализация на рынке легкого шестиместного многоцелевого самолета Як-58. Казахская сторона будет инвестировать доводку самолета до серии и его сертификацию.

"Як-АЛАКОН" привлекло к финансированию банки, так как проекты фирмы вошли в перечень из 88 прорывных проектов в Казахстане, где предусматривается и правительственная поддержка. Инвестиционная программа — комплексная, финансируется как казахскими, так и иностранными структурами. Финансирование производится через АО "Як-АЛАКОН" под гарантии банка "ЦентроКредит". Потребность Казахстана в самолетах Як-58 оценивается в 300 машин.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
18.05.09*

ОАК УПРЕКНУЛИ В ИЗЛИШНИХ РАСХОДАХ

В компании говорят, что издержки уже сокращены.

Счетная палата (СП) проанализировала деятельность Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и пришла к выводу о неэффективности проводимых компанией финансовых операций. Аудиторы отмечают, что предприятия корпорации испытывают недостаток средств на самые приоритетные проекты, такие как запуск производства лайнеров Superjet и Ту-334, но в то же время ОАК привлекает многомиллиардные кредиты на выкуп акций у миноритариев дочерних компаний. Кроме того, в Счетной палате указыва-

ют на то, что у корпорации раздуты административные расходы. В компании утверждают, что уже провели ряд мероприятий по сокращению издержек.

Как говорится в отчете аудитора Счетной палаты Михаила Бесхмельницына, подготовленного по результатам проведенной еще в 2008 году проверки деятельности ОАК, синергический эффект от объединения предприятий авиационной промышленности в составе единой корпорации отсутствует. "Проводимые ОАК финансовые операции практически не отражаются на задачах, для решения которых она создана, или связаны с распределением бюджетных средств",

— говорится в отчете. По данным СП, ОАК потратила 9,3 млрд руб. на выкуп акций НПК "Иркут" у частных лиц, в том числе зарегистрированных на Кипре. Для совершения этой сделки в марте 2008 года в Сбербанке был получен кредит на пять лет под 9,2 % годовых. Стоимость одной акции при выкупе составляла 22,28 руб. при цене акции на 30 октября 2008 года 3,8 руб. В качестве залога по кредиту Сбербанка использовались акции "Иркута", АХК "Сухой", МАК "Ильюшин", эквивалентные 25,8 % стоимости уставного и добавочного капитала корпорации. "Вместе с тем организации корпорации испытывают недостаток средств, необходимых для серийного освоения самолетов SSJ100 и Ту-334, в суммах, сопоставимых с объемом указанного кредита", — отмечается в отчете. В свою очередь ОАК получает от организаций корпорации беспроцентные займы сроком на пять лет. По состоянию на 1 октября 2008 года задолженность управляющей компании перед "дочками" по таким займам составила 278,2 млн руб. При этом сама ОАК предоставляла организациям корпорации займы под 12,5–14,5 % годовых.

Также в отчете СП отмечается, что по итогам финансово-хозяйственной деятельности за девять месяцев 2008 года ОАК получила 11 млн руб. чистой прибыли (на 27,7 % меньше, чем за аналогичный период 2007 года), при этом основная производственная деятельность корпорации является убыточной. Основу убытков составляют управленческие расходы. По состоянию на 31 июля численность работников ОАК составляла 183 человека. Среднемесячная заработная плата в компании в 2007 году составляла 158 тыс. руб. (по отрасли — 13,5 тыс. руб.).

В ОАК отмечают, что уже провели ряд мероприятий по сокращению издержек. "Уже проведена оптимизация структуры ОАК, которая утверждена советом директоров 29 апреля этого года. При этом ликвидированы восемь подразделений корпорации и шесть переподчинены, также созданы три структурных подразделения. Должность исполнительного вице-президента по корпоративному развитию ликвидирована", — говорит официальный представитель ОАК Константин Лантратов.

"Очевидно, что целый ряд убыточных активов был навязан корпорации по политическим соображениям, это сделало структуру ОАК менее гибкой и менее устойчивой в условиях кризиса", — считает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. "Это вынужденный способ консолидации ресурсов, как научных, так и производственных, которые остались от советского авиапрома", — отмечает ректор МГТУ ГА, профессор Борис Елисеев. В то же время управляющий партнер "2К Аудит — Деловые консультации" Иван Андриевский считает, что ОАК нужна, а ее руководитель Алексей Федоров обладает опытом, который способен вывести авиационную отрасль из кризиса. "России необходимы транснациональные корпорации. Нам нужен аналог General Motors, Lockheed Martin и General Electric", — говорит эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
21.05.09*

НАША HELIRUSSIA

Винтокрылой технике придадут скорость самолета.

В России приступают к созданию скоростного вертолета — это главная сенсация открывшейся выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2009.

Несмотря на кризис, свою продукцию в Москве показывают практически все ведущие вертолетные фирмы мира. Зарегистрировано 144 компании из 16 стран. Регламент салона весьма насыщен переговорами и презентациями. Пожалуй, самая сенсационная из них — долгожданное заявление о начале работ по перспективному скоростному вертолету и демонстрация его прообраза. Американцы уже вовсю испытывают двухместный вертолет Sikorsky X2, который будет развивать скорость свыше четырехсот километров в час. И мы подступаем к подобному проекту. Впрочем, наш обещает стать более амбициозным. Ка-92, презентация которого как раз и намечена на пятницу, сможет перевозить 30 пассажиров на полторы тысячи километров со скоростью 450 км/час. Если такую винтокрылую машину действительно удастся построить, то произойдет настоящая революция в транспортном обеспечении северных и других труднодоступных территорий.

По словам руководителя холдинга "Вертолеты России" Андрея Шибитова, на реализацию проекта уйдет в общей сложности восемь лет. По словам же специалистов фирмы "Камов", при надлежащем финансировании Ка-92 можно поднять в воздух и даже подготовить к серийному производству за пять лет. В США серийный выпуск скоростных вертолетов планируют начать после 2012 года.

Когда-то наш знаменитый соотечественник Игорь Сикорский, уже живя и работая в Соединенных Штатах, сказал, что именно Россия самой природой создана для вертолетов. И появление машин, сочетающих в себе скоростные возможности самолета и вертолетную способность садиться на любой пятачок, конечно же, даст возможность решать самые различные транспортные задачи на качественно новом уровне.

Для армии предлагается на первый взгляд вообще фантастический проект вертолета, способного летать со скоростью 900 км/час. Впрочем, конструкторы фирмы "Камов" уверены, что это никакая не фантастика. Был бы госзаказ и дали бы денег, а боевую сверхскоростную машину они сделают.

Создать такие машины пытались давно, но лишь современное развитие техники и технологий, в том числе тех, которые называются нано, позволило при-

ступить к реализации давней мечты. Особенностью их являются такие элементы конструкции, как принципиально новый редуктор, соосная схема укороченных жестких винтов и толкающий винт (или реактивный двигатель). К тому же желательно использовать новейшие конструкционные материалы, обладающие свойствами, которых не имеют сегодня ни металлические, ни даже композиционные материалы. То есть для создания машины, отвечающей требованиям XXI века, потребуется решить целый комплекс конструкторских задач.

Вполне возможно, и это проговаривалось в кулуарах салона, отечественные вертолеты будущего перестанут носить известные бренды "Ми" и "Ка". Дело в том, что уже окончательно сформировался холдинг "Вертолеты России", объединивший не только производственные мощности, но и два КБ — Миля и Камова. Машины отечественного производства, очень

может быть, станут выпускаться под нейтральным буквенным индексом "В" или "ВР" — вертолеты России.

Во всяком случае, топ-менеджеры нашей вертолетной индустрии допускают, что работу над перспективной скоростной машиной будет вести сводный конструкторский коллектив, в который войдут представители различных предприятий. А если учесть, что два ведущих КБ уже посадили фактически под одну крышу, то логичным представляется их полное слияние и появление нового российского вертолетного бренда.

Пока же на салоне HeliRussia 2009 представлены машины под своими традиционными именами.

Сергей ПТИЧКИН

*источник: газета «Российская газета»
22.05.09*

ТЕХНИЧЕСКАЯ ПРИВАТИЗАЦИЯ

"Рособоронэкспорт" акционируют для включения в "Ростехнологии".

"Рособоронэкспорт" вошел в перечень федеральных государственных унитарных предприятий, подлежащих приватизации в текущем году. Об этом говорится в распоряжении правительства № 630 от 8 мая 2009 года. В правительстве и самой компании заверяют, что о продаже компании речь не идет: после акционирования 100 % ее акций останутся в руках государства и будут переданы в "Ростехнологии". План приватизации предусматривает передачу госкорпорации и ряда других важных активов.

"Рособоронэкспорт" — ведущая компания на мировом рынке вооружений и единственное предприятие в России, которое может экспортировать весь спектр продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения (на ее долю приходится 80 % их российского экспорта).

"Рособоронэкспорт" является государственным посредником в сфере экспорта вооружений, напоминает директор Центра АСТ Руслан Пухов. В правительстве РБК daily заверили, что акционирование компании носит технический характер: законодательство требует этого для окончательного перевода "Рособоронэкспорта" под крышу "Ростехнологий". Речь идет о превращении ФГУП в АО со 100-процентным госкапиталом, — пояснил источник в кабинете министров. — В последующем предполагается, что эти акции будут переданы в уставный капитал госкорпорации". Речь идет исключительно об акционировании компании, — подтвердил представитель "Рособоронэкспорта" Александр Витковский. — В начале следующего года компания должна быть акционирована, а все акции переданы государству".

Сегодня статус ФГУП гарантирует "Рособоронэкспорту" господдержку всех его экспортных операций. Смена статуса ничего в этом плане не изменит, уверяет г-н Витковский: "Нам по-прежнему будет оказы-

ваться господдержка на всех уровнях власти, и заниматься мы по-прежнему будем экспортом вооружения и военной техники по всему миру".

Помимо "Ростехнологий" в план приватизации федерального имущества на 2009 год включены 20 % газораспределительной компании ОАО "Октябрьскрайгаз" и 100 % ОАО "СГ-Транс" — монополиста в сфере перевозки сжиженного газа железнодорожным транспортом. Кроме того, планируется приватизация компаний ГТК "Россия", "Кавминводываиа" и "Оренбургские авиалинии", на базе которых все те же "Ростехнологии" и правительство Москвы создают авиакомпанию "Росавиа".

Обширный документ (150 страниц) предполагает также приватизировать фирму "Мелодия" и киностудию "Союзмультфильм". Однако ее гендиректор Аноп Киракосян убежден, что "Союзмультфильм" не будет приватизирован, пока его имущественные активы и продукция оспариваются в судах. Напомним, в начале 1990-х годов в ходе серии манипуляций права на базовую коллекцию советских мультфильмов оказались у зарубежной компании Films by Jove.

*Виктор ЯДУХА,
Иван ПЕТРОВ*

*источник: газета RBC Daily
22.05.09*



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-САЙТ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА

КАПО составляет график производства Ту-334.

КАПО им. Горбунова готовится запустить серийное производство Ту-334 и поставить шесть самолетов Управлению делами Президента РФ, сообщило вчера правительство Татарстана. Однако в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) вчера выразили сомнения, что Управление действительно остановит выбор на Ту-334, а не на его конкурентах — Ан-148 или Superjet. По мнению экспертов, шансы самолета может увеличить вхождение КАПО в ОАК, которое планируется нынешним летом.

КАПО им. Горбунова приступает к составлению графика производства самолетов Ту-334, говорится в опубликованном вчера официальном сообщении правительства Татарстана. "На КАПО имени Горбунова планируется осуществить подготовку производства шести литерных самолетов Ту-334 в целях выполнения производственной программы обновления воздушного парка России конкурентоспособными отечественными самолетами и выполнения заказа Управления делами Президента Российской Федерации", — отмечается в пресс-релизе со ссылкой на заявление директора дирекции программ гражданской авиации Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Андрея Пухова. По словам первого вице-преьера Татарстана Бориса Павлова, приведенным в сообщении, "в настоящее время остро стоит вопрос организации серийного производства" Ту-334 "для государственных нужд". Господин Павлов сообщил, что республикой разработан инвестиционный проект "Оснащение авиакомпаний России ближнемагистральными самолетами Ту-334". Связаться с первым вице-премьером Татарстана для уточнения деталей проекта "Ъ" вчера не удалось — господин Павлов находился в Москве на совещании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ по формированию производственной программы КАПО. Руководитель аппарата генерального директора КАПО Ольга Тронина вчера подтвердила "Ъ", что на предприятии идет подготовка к производству Ту-334. "Мы очень напряженно работаем в этом направлении. В будущем мы рассчитываем производить Ту-334 серийно", — сказала она.

Ту-334 — ближнемагистральный пассажирский самолет на 102 места, дальность полета — до 3150 км. Работа над созданием Ту-334 была начата на КАПО более 15 лет назад, к настоящему моменту самолет прошел сертификацию. В 2007 году Министерство промышленности и торговли Татарстана сообщало, что КАПО в 2007–2009 годах планировало выпустить восемь самолетов Ту-334.

Между тем еще в марте запуск серийного производства Ту-334 находился под вопросом, поскольку спрос на машину, по словам главы ОАК Алексея Федорова, не подтверждался. "По самолету Ту-334 нет ни одного "твердого" заказа, а существующие "мягкие" заказы оказались неподтвержденными", — гово-

рил господин Федоров. В то же время он отмечал, что по другим самолетам подобной размерности — Superjet 100 (производитель — ОАО "Компания "Сухой") и Ан-148 (ОКБ им. О. К. Антонова) — у ОАК имеется портфель подтвержденных заказов. Министр промышленности и торговли России Виктор Христенко тогда заявил журналистам, что "обеспечение контрактами КАПО" — это не задача государства, а "госзаказ должен опираться на практику нормальной эксплуатации в стандартных пассажирских условиях". Правда, на закрытом совещании, прошедшем на КАПО 31 марта, предприятию, по данным источника "Ъ", все же был обещан госзаказ. "Ту-334 нужен для государственных нужд. На снабжении ВВС России сегодня находится около 200 Ту-134, которые должны быть выведены из эксплуатации. Им на замену должен прийти более современный лайнер. Мы не можем использовать для нужд Минобороны самолеты иностранного производства, и даже Superjet 100 на 95 % укомплектован оборудованием западного производства", — сказал тогда "Ъ" главный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Калыгин. Серийный запуск Ту-334, как ранее заявлял господин Федоров, потребует инвестиций в размере 8 млрд руб.

Вчера господин Калыгин сообщил "Ъ", что намерение поставить шесть Ту-334 Управлению делами Президента РФ было озвучено еще на совещании в марте. "Но окончательного решения от первого лица государства пока нет", — сказал господин Калыгин, отметив, что, скорее всего, оно станет известно 30 июня. Директор департамента корпоративных коммуникаций ОАК Константин Лантратов подтвердил "Ъ", что Управление делами Президента РФ действительно нуждается в шести самолетах, однако подчеркнул, что "пока неизвестно, будет это Ту-334, Ан-148 или Superjet". "1 мая мы представили в Управление всю информацию о самолетах, но какой из них выбрать, они как заказчики будут решать сами, ОАК — лишь исполнитель", — уточнил господин Лантратов.

Ведущий эксперт УК "Финам менеджмент" Дмитрий Баранов считает, что "шансы у Ту-334 есть", потому что самолет "уже, что называется, может быть запущен в серию". "Кроме того, у него хорошие летные и эксплуатационные характеристики", — отметил аналитик. По мнению эксперта, федеральный центр до сих пор не развивал Ту-334, потому что КАПО пока не входит в состав ОАК. Между тем вхождение планируется уже нынешним летом. "ОАК развивала два других проекта — SSJ100 и Ан-148, а Ту-334 был для них конкурентом", — пояснил господин Баранов. Однако с включением КАПО в ОАК корпорация, скорее всего, будет искать для каждого самолета свою нишу.

Юлия ГАРАЕВА

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
22.05.09

AIRBUS ОТМЕТИТ 40-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ СВОЕЙ ПЕРВОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ

29 мая 2009 года компания Airbus отметит 40-летний юбилей подписания соглашения между Францией и Германией о запуске первой совместной авиационной программы — самолета A300.

29 мая 1969 года министр транспорта Франции Жан Шамант (Jean Chamant) и министр международных дел Германии Карл Шиллер (Karl Schiller) подписали соглашение о совместной разработке A300, который стал первым европейским широкофюзеляжным двухдвигательным самолетом. Данное событие исторической важности состоялось в рамках авиасалона Ле Бурже в Париже.

Запуск программы A300 стал первой вехой в истории успеха концерна Airbus, а также заложил основы сегодняшней стратегии компании. Том Эндерс (Tom Enders), президент Airbus, отметил: "40 лет назад, в мае 1969 года, рынок коммерческих авиационных перевозок полностью контролировался промышленностью США. В этой связи решение о запуске программы A300 стало смелым шагом. Новаторские идеи наших инженеров, а также постоянное стремление Airbus к внедрению инноваций и развитию международного сотрудничества позволили нам занять твердые позиции на рынке пассажирских самолетов и в то же время стать ярким примером успешной европейской кооперации. "Новые стандарты. Вместе" — теперь это наш новый слоган и основной принцип работы".

Появление самолета A300 всколыхнуло рынок гражданской авиации. A300 стал первым двухдвигательным широкофюзеляжным самолетом для обслуживания маршрутов средней протяженности, который смог предложить эксплуатантам все преимущества дальнемагистрального лайнера: непревзойденный уровень пассажирского комфорта, более низкий уровень шума в салоне, низкий расход топлива и операционных затрат. Основываясь на этих принципах, Airbus создал свое первое семейство самолетов A300/A310, которое включало в себя как пассажирские, так и грузовые варианты. Семейство A300/A310 задало совершенно новые стандарты, которые впоследствии были переняты авиационной промышленностью.

В общей сложности Airbus поставил 822 самолета семейства A300/A310 более чем 80 заказчикам, тогда как первоначальный бизнес-план компании предусматривал создание только 300 лайнеров. Совокупный налет этих лайнеров превышает 30 млн часов. На сегодняшний день в эксплуатации находится 620 самолетов этого семейства.

Программа A300 стала отправной точкой для развития успешной европейской кооперации. С самого начала сотрудничества все работы по программе были распределены между странами-участниками:

крылья производились в Великобритании, фюзеляж — в Германии, салон и кабина — во Франции. В Тулузе, Франция, была построена линия финальной сборки, а 18 месяцев спустя, 18 декабря 1970 года, был создан консорциум Airbus Industrie, в который вошли компании SNIAS, Deutsche Airbus, Hawker-Siddeley и VFW-Fokker. Несколько лет спустя к программе присоединились и другие производители: CASA, Испания, (декабрь 1971) и British Aerospace (январь 1979).

Airbus — ведущая авиастроительная компания, предлагающая самое современное и универсальное семейство гражданских лайнеров с числом мест от 100 до более чем 500. Со времени ввода в эксплуатацию своего первого самолета в 1974 году Airbus получил в общей сложности более 9200 заказов и поставил заказчикам свыше 5600 самолетов. Количество заказчиков и эксплуатантов самолетов Airbus приближается к 400. Портфель заказов компании насчитывает 3500 самолетов.

Airbus является в полной мере мировой компанией, чьи производственные мощности расположены во Франции, Германии, Испании и Великобритании. В состав Airbus также входят его дочерние компании в США, Китае, Японии и на Ближнем Востоке, центры материально-технического обеспечения в Гамбурге, Франкфурте, Вашингтоне, Пекине и Сингапуре, центры обучения в Тулузе, Майами, Гамбурге и Пекине и 150 расположенных по всему миру представительств по обеспечению линейной эксплуатации самолетов Airbus.

*источник: компания Airbus
28.05.09*

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

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

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

ВЫСТУПЛЕНИЕ А. И. ФЕДОРОВА НА БРИФИНГЕ ДЛЯ ЖУРНАЛИСТОВ 19 МАЯ 2009 ГОДА

После подписания 19 мая 2009 года соглашения о сотрудничестве между РосОЭЗ и ОАО "ОАК" в зале коллегии Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ) состоялся пресс-брифинг.

В своем вступительном слове президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Иннокентьевич Федоров сказал:

— Хочу выразить благодарность руководству РосОЭЗ и лично руководителю агентства Андрею Алексеевичу Алпатову за то, что вы откликнулись на наше обращение установить контакты. Руководство страны поставило перед ОАК очень сложные и масштабные задачи — вернуть Россию в элиту мирового, прежде всего гражданского, авиастроения. Решать их без использования механизма особых экономических зон будет весьма сложно. Очень хорошо, что этот механизм уже работает. Часть особых экономических зон уже попала в сферу наших интересов. Например, в Дубне работает один из наших партнеров, который участвует в наших новых проектах Superjet 100 и МС-21, — фирма "Прогрестех".

Надеемся, что в скором времени выйдет постановление Правительства РФ о создании особой зоны в Ульяновской области, на территории аэропорта Ульяновск-Восточный. Мы имеем значительные планы в отношении Ульяновской области, на территории которой расположен один из наших крупнейших самолетостроительных заводов — "Авиастар-СП". Вместе с руководством Ульяновской области мы создали компанию "Волгатехнопорт". Планируем расширить объем и количество авиатранспортных услуг и, собственно, предоставлять эти услуги для тех фирм, которые будут работать в данной экономической зоне. Нас очень интересует присутствие в Татарстане, где размещено еще одно наше крупное предприятие — Казанское авиационное производственное объединение (КАПО). Вообще, с Татарстаном мы работаем достаточно активно. На территории республики предполагается создание нескольких специализированных производств. Мы уже подписали несколько соглашений по производству резинотехнических изделий, унифицированных деталей для производства самолетов. Возможно, задействуем особую экономическую зону "Алабуга", которая уже создана и работает. Среди задач, которые стоят перед нашей корпорацией, — освоение технологий использования композиционных материалов (КМ), создание деталей из КМ, в том числе для самолета МС-21. Впервые в советской и российской истории предстоит сделать крыло полностью из углепластиков. Для нас это серьезный технологический и инновационный вызов. Ну и, думаю, мы начнем консультации, а затем — детальную работу по созданию свободной экономической зоны в городе Жуковском. Он определен указом Президента РФ в качестве места, где будет распола-

гаться Национальный центр авиастроения (НЦА). Там мы планируем создать наши основные производственные мощности, разместить объединенный инженерный центр, штаб-квартиру ОАК, а также центр по обучению летно-технического состава и военных, и гражданских эксплуатантов летательных аппаратов, включая зарубежных. Кроме того, предстоит создать целую сеть из небольших инновационных фирм, которые будут заниматься инжинирингом и производством авиационных компонентов. Для этого планируем привлечь иностранных партнеров, с которыми у нас развито сотрудничество, включая американских, европейских и азиатских.

По всей видимости, в Жуковском будет создана технико-внедренческая зона или выбрана какая-то другая форма, близкая к ней. Надо готовить соответствующие предложения по Жуковскому на рассмотрение Правительства РФ.

Создание режима особой экономической зоны в городе Жуковском существенно усилит наши позиции по созданию Национального центра авиастроения. Вот почему для нас важно подписание сегодняшнего соглашения. Рассматриваем его как первый этап сотрудничества с РосОЭЗ. Соглашение предстоит детализировать в части нашего конкретного присутствия в особых экономических зонах и взаимоотношений с агентством. Сегодня на презентации, подготовленной РосОЭЗ, и в ходе беседы с Андреем Алексеевичем Алпатовым я открыл для себя много нового и интересного. Очень важное для ОАК направление — развитие поставщиков. Нас заинтересовало сообщение по состоянию дел в "Алабуге". Повторюсь: сегодня для нас принципиально важно все, что связано с развитием компонентного бизнеса. Одна из системных проблем — в том, что наши компоненты отстают от иностранных по ресурсным показателям, а их стоимость зачастую выше. И здесь ОАК стоит перед непростым выбором. Если мы хотим, чтобы наш продукт был конкурентоспособным, приходится идти на установку западных компонентов. Однако если фирмы — разработчики этих компонентов пойдут по пути локализации производства своих изделий в особых экономических зонах на территории РФ (на что есть все основания), то мы решим и задачу сохранения производства. Требуемые компоненты будут производиться на территории России, стоимость их будет снижена, характеристики качества и надежности станут лучше.

Позднее, отвечая на вопросы журналистов, Алексей Федоров, в частности, сказал:

— Мы уже год работаем над вопросами портовой зоны в Ульяновске. С правительством Ульяновской области создали компанию "Волгатехнопорт". С учетом льгот, которые предоставлены резидентам особых экономических зон, мы рассчитываем получить значительную выгоду. Мы провели переговоры и получили подтверждение на участие в проекте нескольких инвесторов, в том числе Air Bridge Cargo, "Волга-Днепр Техник" и авиакомпания "Полет". Они хотят разместить

здесь свои мощности по ремонту и техническому обслуживанию самолетов. На территории зоны планируется создание нового терминального логистического комплекса. Участие ОАК в этих и других проектах на территории особой экономической зоны в Ульяновске позволит снизить себестоимость самолетов, которые выпускаются на "Авиастар-СП", что для нас будет чрезвычайно важным подспорьем. Правительство Ульяновской области активно продвигает вопрос создания на своей территории некоего аналога национального центра авиастроения, особенно в производственной части. В целом мы поддерживаем эту идею — конечно же, не в ущерб другим регионам и заводам. "Авиастар-СП" — одно из самых современных предприятий российского авиапрома с огромным резервом мощности. Для нас развитие "Авиастар-СП" и в целом всей территории Заволжья является принципиально важным.

По остальным же зонам у нас пока не было глубокой проработки. Только сейчас начинают рождаться идеи использования зоны "Алабуга" с учетом размещения в Татарстане крупного авиастроительного предприятия — КАПО им. Горбунова. В настоящее время мы расширяем практику использования аутсорсинга, то есть передачи части производственных технологий, которые используются нашими заводами, на специализированные предприятия. Начали с резинотехнических изделий и химических компонентов, производство которых в Татарстане хорошо развито. Планируем и дальше расширять это направление. Нам еще предстоит провести детальный анализ и попытаться совместить интересы, которые мы имеем в Татарстане, с интересами резидентов, которые работают в свободной экономической зоне "Алабуга", с учетом уже сделанных ими инвестиций. Принципиальное решение по НЦА было принято сравнительно недавно, в феврале 2008 г. Мы подготовили и утвердили концепцию развития НЦА, выносим ее на рассмотрение и утверждение правительства. В концепции несколько блоков. Первый включает крупный инженерный центр ОАК, где предполагается помимо штаб-квартиры самой корпорации иметь и основные инженерные мощности объединенных разработчиков авиационной техники. Сеть небольших инновационных фирм, которые должны работать прежде всего в области авиакомпонентов, заниматься их разработкой и промышленным производством. Кстати, это напрямую перекликается с теми функциями и задачами, которые стоят перед агентством и, собственно, перед особыми экономическими зонами.

Третье направление — постоянно действующий выставочный комплекс. Он создается под эгидой Государственной корпорации "Ростехнологии", которая активно занимается этой темой. Четвертое важное направление — образовательный центр. В целом мы согласовали эту тему с Министерством образования и науки РФ и продолжаем вместе с ним работать над детализацией того, как будет выглядеть этот центр. Предполагается создание филиалов всех ведущих учебных заведений, которые готовят кадры для авиастроения. Следующее направление — создание единого федерального научного центра на базе ЦАГИ, нашего ведущего, фундаментального института в области авиастроения.

В городе Жуковском должна быть создана совершенно новая инфраструктура, в том числе социальная. Предполагается строительство очень крупного современного жилого городка для сотрудников, которые будут работать в Национальном центре авиастроения. Для этого уже выделены площади, около двух тысяч гектаров. Формируется генплан застройки, который предполагает развитие транспортной инфраструктуры как по автомобильным дорогам, так и по железнодорожному сообщению с Москвой.

Завершить создание центра планируется к 2015 г. Во многом реализация этого проекта будет зависеть от того, как будет развиваться экономическая ситуация. Требуется большое государственное финансирование и наши собственные инвестиции.

Безусловно, создание особой экономической зоны в Жуковском усилит интерес потенциальных инвесторов и резидентов таких зон. Пока что мы этот вопрос еще не прорабатывали с РосОЭЗ, но, думаю, что сейчас самое время собраться вместе и начать согласовывать позиции. Конечно, чтобы создать здесь особую зону, потребуется время, необходимое, чтобы пройти все требуемые российским законодательством процедуры и конкурсы. Этой темой Андрей Алексеевич Алпатов и его специалисты, конечно, владеют более профессионально. Но, думаю, все эти процедуры будут успешно пройдены, поскольку принципиальное решение о создании Национального центра авиастроения уже принято.

*источник: компания «ОАК»
24.05.09*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

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

БЕДНАЯ, БЕДНАЯ СИРИЯ

Сирия могла бы стать первой страной, имеющей на вооружении перехватчик МиГ-31, получивший на Западе название Foxhound, но таковой не стала: денег на закупку не нашлось.

Контракт на поставку в Сирию партии истребителей-перехватчиков МиГ-31 не был реализован, поскольку Дамаск не нашел денег на закупку самолетов, заявил в среду Интерфаксу-АВН источник в российском оборонно-промышленном комплексе. "Несколько лет назад Сирия проявляла серьезный интерес к закупке российских высотных перехватчиков МиГ-31Э. В начале 2007 года был даже парафирован контракт на поставку в эту страну 8 самолетов, однако в силу он не вступил, так как не удалось урегулировать все финансовые вопросы", — сказал собеседник агентства. Он напомнил, что самолеты планировалось поставить в минимально короткие сроки по схеме trade-in. Часть предназначенных Дамаску машин должна была быть достроена из задела, который имелся на нижегородском авиазаводе "Сокол", а часть — взята из наличия Минобороны РФ и модернизирована под требования сирийских ВВС, так как МиГ-31 с 1994 года серийно не производится. "В 2007 году авиазавод "Сокол" начал подготовку к выполнению будущего контракта. Однако вскоре работы были приостановлены в связи с тем, что Сирия не подтвердила вступление в силу контракта, стоимость которого составляла более \$ 400 млн.", — сказал собеседник агентства. В "Рособоронэкспорте" не стали комментировать ситуацию с выполнением данного контракта.

Между тем, по словам источника в ОПК, опубликованная в ряде российских СМИ информация о том, что Россия отказалась от поставки Сирии МиГ-31Э под давлением Израиля не соответствует действительности. Он отметил, что ни о каком срыве российской стороной сирийского контракта не может быть речи. Отказ Дамаска от закупки МиГ-31Э связан исключительно с финансовыми проблемами. МиГ-31Э — один из самых дорогих боевых самолетов, и сирийская сторона просто не нашла денег на его закупку. Несмотря на то что Москва простила Дамаску большую часть имеющегося долга, он по-прежнему значительный — более \$ 3,5 млрд. По словам собеседника агентства, Сирия заинтересована в развитии военно-технического сотрудничества с Россией, поскольку ее армия примерно на 90 % вооружена техникой советского производства. 80 % этой техники морально и физически устарело и требует ремонта и модернизации.

На сегодняшний день на вооружении Сирии имеется около 4 тысяч танков и более 500 боевых самолетов, произведенных на советских (российских) предприятиях. "Кроме МиГ-31 Сирия хотела бы закупить у России зенитный ракетно-пушечный комплекс "Панцирь-С1", способный поражать все современные и перспективные средства воздушного нападения, зенитные ракетные комплексы "Бук-М2", другое вооружение", — сказал собеседник агентства.

Если не считать страны бывшего Советского Союза, Сирия могла стать первой страной, имеющей на вооружении перехватчик МиГ-31, получивший на Западе название Foxhound ("Гончая"). Это наиболее мощный в своем классе самолет, не имеющий аналогов по вооружению и максимальной скорости полета. Он может использоваться в качестве летающего командного пункта, передавать информацию о целях на землю или другие самолеты. Группа из четырех модернизированных самолетов способна оборонять воздушное пространство по фронту до 1000 км. Радиолокационный прицельный комплекс самолета МиГ-31Э позволяет одновременно обнаруживать и сопровождать до десяти целей и вести обстрел четырех из них.

Тема активизации российско-сирийского ВТС муссировалась в западных СМИ в августе прошлого года в связи с визитом президента Сирии Башара Асада в РФ. Глава комитета по международным делам Совета Федерации Михаил Маргелов называл тогда спекуляцией комментарии в западных СМИ тему военно-технического сотрудничества наших стран. По его мнению, эти спекуляции встраивались в общий информационный фронт, открытый против России в связи с ее миротворческой акцией в Южной Осетии. По его словам, помимо военно-технического сотрудничества, о котором, конечно же, говорили президенты двух стран, у России и Сирии гораздо более широкий круг отношений. "Президент Сирии во время этого визита лично познакомился с президентом России. В прошлом году товарооборот между нашими странами перескочил отметку в 1 млрд долларов. Сирийский президент поддержал действия России в Южной Осетии, и это вполне естественно, если вспомнить усилия нашей страны в Совбезе ООН, когда над Сирией нависла угроза чуть ли не военного вмешательства со стороны США", — отмечал Маргелов.

По его словам, Сирия является одной из влиятельных сил на Ближнем Востоке и заинтересована в стратегическом сотрудничестве с Россией. "Поэтому в повестке дня сирийского президента — обсуждение круга вопросов, связанных с безопасностью в регионе и прилегающих к нему территорий, в том числе и Кавказа", — подчеркнул Маргелов. Он отметил, что кроме этого у наших стран сегодня общие крупные проекты в области транспортировки нефти и газа, в электроэнергетике, железнодорожном транспорте и гражданской авиации. "Что же касается военно-технического сотрудничества, то, по данным экспертов, на встрече речь пока что шла лишь о выполнении действующих контрактов", — сказал Маргелов.

В свою очередь военно-дипломатический источник сказал тогда Интерфаксу-АВН, что Россия готова поставлять Сирии главным образом оборонительные системы вооружения. "От поставок Дамаску наступательных видов вооружения Москва воздерживается", — отметил он. Собеседник агентства напомнил, что в 1990-е годы Россия поставила в Сирию противотанко-

вые ракетные комплексы "Корнет" на \$ 65 млн и "Метис-М" на \$ 73 млн. В рамках подписанного в 2005 году контракта Россия экспортировала в Сирию партию зенитных ракетных комплексов "Стрелец". Кроме того, Россия модернизировала для сирийской армии более 120 танков Т-72, другую военную технику. "Ярким свидетельством успешного сотрудничества в

области ВТС является факт обучения сирийских военных в военно-учебных заведениях Минобороны России", — сказал источник.

Владимир ШИШЛИН

*источник: ИА «Интерфакс»
20.05.09*

СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"

Состоялось заочное заседание совета директоров ОАО "ОАК".

В повестку дня заседания входили вопросы, касающиеся увеличения уставного капитала путем проведения дополнительных эмиссий акций корпорации, определения цены размещения дополнительных акций ОАО "ОАК", а также созыва и повестки дня внеочередного общего собрания акционеров корпорации.

Совет директоров принял решение предложить внеочередному общему собранию акционеров ОАО "ОАК" увеличить уставный капитал корпорации путем размещения дополнительных акций в 2009–2010 годах. Совет директоров также определил цену размещения одной дополнительной обыкновенной именной бездокументарной акции ОАО "ОАК" номинальной стоимостью 1 рубль исходя из рыночной стоимости, определенной независимым оценщиком ООО "Эрнст энд Янг — Стоимостное консультирование", в размере 1 рубль 5 копеек.

Увеличение уставного капитала ОАО "ОАК" будет проводиться в рамках трех отдельных эмиссий, предусматривающих последовательное внесение в уставный капитал корпорации следующих активов. На первом этапе, в июне — июле 2009 года, Российской Федерацией должны быть внесены средства, предусмотренные Федеральным законом от 24 ноября 2008 г. № 204-ФЗ "О федеральном бюджете на 2009 год и на плановый период 2010 и 2011 годов" в размере 6 млрд рублей.

На втором этапе, в период с августа до конца октября 2009 года, Российской Федерацией в уставный капитал должны быть внесены акции ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (17,31 % уставного капитала), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (28,69 %), ОАО "Компания "Сухой" (1,17 %), ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (0,22 %), ОАО "РСК "МиГ" (100 %) и ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" (100 %). Кроме того, дополнительные акции ОАО "ОАК", размещаемые на втором этапе, могут быть оплачены принадлежащими частным акционерам акциями ряда дочерних и зависимых обществ ОАО "ОАК". Оценка стоимости акций дочерних и зависимых обществ (ДЗО) ОАО "ОАК" будет рассмотрена советом директоров ОАО "ОАК" по завершении независимой оценки этих предприятий, проводимой по состоянию на 1 апреля 2009 года.

На третьем этапе, в период с ноября 2009 года по апрель 2010 года, обеспечивается возможность внесения дополнительных денежных средств, предусмо-

тренных федеральным бюджетом на 2010 год, ФЦП "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007–2010 годы и на период до 2015 года", мерами дополнительной государственной финансовой поддержки предприятий, а также иными решениями Правительства Российской Федерации, направленными на развитие приоритетных программ ОАО "ОАК" и ДЗО. Кроме того, предусматривается возможность участия в дополнительной эмиссии ряда институциональных и финансовых инвесторов с оплатой акций ОАО "ОАК" денежными средствами.

При полном объеме выкупа размещаемых в рамках увеличения уставного капитала акций уставный капитал ОАО "ОАК" может превысить 200 миллиардов рублей.

Также совет директоров ОАО "ОАК" назначил дату проведения внеочередного общего собрания акционеров корпорации — 25 июня 2009 года. Собрание акционеров должно утвердить решения о внесении изменений в устав общества в части положений об объявленных акциях и увеличении уставного капитала общества путем размещения дополнительных акций посредством закрытой подписки.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г. Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

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

*источник: компания «ОАК»
27.05.09*

СТАРТОВАЛА ПРОГРАММА КОМПАНИИ AUTODESK ПО УСКОРЕНИЮ ВОЗВРАТА ИНВЕСТИЦИЙ РОССИЙСКИМИ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

Компания Autodesk, мировой лидер в области решений для проектирования, дизайна и инноваций, с мая 2009 года запускает новую промо-программу, направленную на ускорение возврата инвестиций российскими предприятиями авиастроительной промышленности.

Данная программа позволит сделать инновационное проектирование конкурентным преимуществом и оптимизировать расходы на САПР в условиях нестабильной экономической ситуации.

"На наш взгляд, суть антикризисного предложения должна состоять в том, чтобы помочь клиенту не только выжить, но и расширить и укрепить свои позиции на рынке", — говорит региональный директор Autodesk в странах СНГ Александр Тасев. Придерживаясь такой политики, компания предлагает своим клиентам новую промо-программу "Решения в масштабе вашего бизнеса", состоящую из двух направлений.

Для отечественных авиапроизводителей, желающих использовать надежное лицензионное программное обеспечение и сокращать издержки за счет снижения рисков и беспрепятственного обмена данными со своими смежниками и заказчиками при минимальных начальных инвестициях, Autodesk предлагает поэтапное лицензирование. Для тех же, кто воспринимает кризис как время, когда надо не только выжить, но и стать сильнее и опередить конкурентов, разработана программа повышения производительности. Независимо от того, какую промо-программу выберет клиент, он получит одну из самых популярных и функциональных САПР, существующих в настоящее время на рынке, которая позволит сделать инновационное проектирование конкурентным преимуществом прежде всего благодаря сокращению затрат и ускорению реализации проектов.

Программа поэтапного лицензирования предлагает два возможных решения, позволяющих оптимизировать расходы на САПР:

Более ранние версии по специальной цене. Поставка ранних версий программных продуктов для автоматизированного 2D- и 3D-проектирования возобновляется с мая 2009 года.

AutoCAD LT 2008 и AutoCAD 2008 будут доступны по значительно более низким ценам, нежели актуальная 2010-я версия, в течение ближайших шести месяцев. Инвестиции в эти продукты могут в дальнейшем послужить основой для приобретения более производительных и функциональных 2010-х версий путем обновления или перехода на одно из последних отраслевых решений.

Временные лицензии на 2010-е версии AutoCAD и отраслевых решений с возможностью перехода на постоянные. Autodesk предлагает клиентам приобре-

сти годовые лицензии на AutoCAD 2010 и самые популярные отраслевые решения по цене, составляющей 40 % от стоимости коммерческой версии на момент покупки. После этого клиент получает возможность приобрести либо бессрочную лицензию со значительной скидкой, либо лицензию на второй год также за 40 % от стоимости коммерческой версии на момент покупки. Такой подход позволяет распределить инвестиции в САПР на несколько лет и гораздо быстрее ощутить отдачу от инвестиций.

Программа повышения производительности ориентирована на рост конкурентоспособности и результативности за счет более эффективного применения самых передовых решений. В рамках этой программы при приобретении одного из наиболее передовых отраслевых решений Autodesk фактически дарит услугу "Премьер-Сервис", в рамках которой лучшие авторизованные партнеры Autodesk, получившие статус премьер-партнера, не только проведут консультации в области автоматизации проектирования, но и помогут наладить интеграцию систем в рабочую среду компании, организовать и оптимизировать рабочий процесс. Это позволит получить максимум от использования приобретенных программных продуктов и сделать значительный рывок в развитии.

"Клиенты стали более чувствительными к срокам и эффективности возврата инвестиций и более заинтересованными в качественных услугах, — отмечает Александр Тасев. — Наша антикризисная политика ориентирована на более четкое удовлетворение этих запросов. Каждый пользователь с помощью наших авторизованных партнеров сможет выбрать именно тот вариант, который является наиболее оптимальным для него".

Компания Autodesk, Inc. основана в 1982 году. Штаб-квартира компании находится в Сан-Рафаэле (Калифорния, США).

Autodesk — мировой лидер в области решений для проектирования, дизайна и инноваций. Начиная с выпуска AutoCAD в 1982 году компания разработала широчайший спектр решений, позволяющих инженерам, архитекторам, конструкторам испытывать свои идеи еще до их реализации.

Более 9 миллионов пользователей по всему миру применяют ведущие 2D- и 3D-технологии Autodesk для визуализации, моделирования и анализа поведения разрабатываемых конструкций. За счет этого они получают возможность снизить издержки и сроки выпуска продукции, повысить качество проектов. Всего компания предлагает более 50 различных программных продуктов, среди которых AutoCAD, Autodesk Inventor, Autodesk 3Ds Max, Autodesk Revit и другие.

*источник: компания Autodesk
28.05.09*

БЕСПИЛОТНИКИ, НА ВЗЛЕТ!

Чего не хватает для перевооружения армии?

В конце 2008 года Министерство обороны озвучило планы приобретения в рамках гособоронзаказа целых шести беспилотных летательных аппаратов. Но, как показали III Московский форум и выставка "Беспилотные многоцелевые комплексы", прошедшие в январе 2009 года, даже такое количество БЛА закупить будет непросто. Оказалось, что ни один из разработанных отечественных образцов не смог полностью выполнить поставленную задачу. При этом данный факт не получил такой огласки, как появление нового элемента экипировки военнослужащего Российской армии — механических часов, о которых не рассказал только самый ленивый. Причина такой ситуации, вероятно, кроется в первую очередь в отсутствии необходимых технических решений и современных информационных технологий. По данным доклада "Планы разработки и применения беспилотных систем 2005–2030" (UAS ROADMAP 2005–2030), подготовленного аппаратом министра обороны США, Россия входит в список стран, осуществляющих разработку и производство БЛА. Но изменить ситуацию с оснащением ВС РФ подобными системами собственного производства до сих пор не получается.

В начале апреля сложившееся положение прояснил начальник вооружений, заместитель министра обороны Владимир Поповкин. Оказывается, работы по созданию собственных БЛА действительно проводились и Минобороны РФ израсходовало на эти цели 1 млрд рублей, но ничего толкового сделать так и не получилось. И это вполне логично. Никакие деньги не спасут, если нет необходимых технологий, и в первую очередь информационных. По мнению ряда экспертов, в этой области Россия отстала от многих зарубежных стран на 15–20 лет.

МИКРОПРОЦЕССОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Беспилотная авиация стала возможной благодаря ряду технических решений, связанных с появлением автопилота, инерциальной системы навигации и многого другого. В то же время ключевыми технологиями, позволяющими компенсировать отсутствие пилота в кабине и по сути дающими возможность БЛА летать, являются технологии создания микропроцессорной техники и коммуникационные средства.

Оба типа технологий пришли из гражданской сферы — компьютерной индустрии, позволившей использовать для БЛА современные микропроцессоры, беспроводные системы связи и передачи данных, а также специальные способы сжатия и защиты информации. Обладание такими технологиями — залог успеха в обеспечении необходимой степени автономности не только БЛА, но и наземных робототехнических средств и автономных морских аппаратов.

Что такое автономность и как ее "пощупать"? Используя предложенную сотрудниками Оксфордского университета довольно наглядную классификацию, можно систематизировать "способности" перспективных роботов по четырем классам (поколениям):

— быстродействие процессоров универсальных роботов первого поколения составляет три тысячи миллионов команд в секунду (MIPS) и соответствует уровню ящерицы. Главные особенности таких роботов — возможность получения и выполнения только одной задачи (программируется заранее);

— особенность роботов второго поколения (уровень мыши) — адаптивное поведение, то есть обучение непосредственно в процессе выполнения заданий;

— быстродействие процессоров роботов третьего поколения будет достигать уже 10 млн MIPS, что соответствует уровню обезьяны. Особенность таких роботов в том, что для получения задания и обучения требуется только показ или объяснение;

— четвертое поколение роботов должно будет соответствовать уровню человека, то есть будет способно мыслить и принимать самостоятельные решения.

Существует и более сложный 10-уровневый подход классификации степени автономности БЛА. Несмотря на ряд различий, единым в представленных подходах остается критерий MIPS, по которому, собственно, и осуществляется классификация. MIPS (миллион команд в секунду) — это единица быстродействия процессора (компьютера), представляющая собой число машинных команд, которые процессор может исполнить за одну секунду.

Нынешнее состояние микроэлектроники развитых стран уже позволяет применять БЛА для выполнения полноценных задач с минимальным участием человека. Но конечная цель — полная замена пилота на его виртуальную копию с такими же возможностями по скорости принятия решения, объемом памяти и правильным алгоритмом действия.

Американские специалисты считают, что если попытаться сопоставить способности человека с возможностями компьютера, то такой компьютер должен производить 100 трлн операций в секунду и обладать достаточно оперативной памятью. В настоящее время возможности микропроцессорной техники в 10 раз меньше. Только к 2015 году развитые страны смогут достичь необходимого уровня. При этом большое значение имеет миниатюризация разрабатываемых процессоров. Сегодня минимальные размеры процессоров на основе кремниевых полупроводников ограничены технологиями их производства, базирующимися на ультрафиолетовой литографии. И по данным доклада аппарата министра обороны США, эти предельные размеры в 0,1 микрона будут достигнуты уже к 2015–2020 гг.

Вместе с тем еще в 2005-м американские военные специалисты указывали, что альтернативой ультрафиолетовой литографии может стать применение

оптических, биохимических, квантовых технологий создания переключателей и молекулярных процессоров. По их мнению, процессоры, разрабатываемые с использованием методов квантовой интерференции, могут увеличить скорость вычислений в тысячи раз, а нанотехнологии — в миллионы раз.

СИСТЕМЫ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ

Успех применения беспилотных аппаратов, в особенности БЛА разведки и наблюдения, зависит от наличия перспективных средств связи и передачи данных, которые по сути являются критическими элементами успешного применения беспилотных и роботизированных средств. При этом информационный поток достигает уже таких объемов, что существующие системы передачи данных (СПД) не всегда позволяют своевременно доводить сведения до потребителей.

Возможности существующих радиочастотных СПД по скорости передачи информации ограничены самим спектром, а также требованиями по минимизации размеров и веса аппаратуры для размещения на БЛА. По мнению американских экспертов, повышение скорости передачи в этом диапазоне до 10 Гб/с (в десятки раз выше ныне существующей) возможно за счет применения современных методов модуляции сигналов. Вместе с тем дальнейшее повышение скорости передачи информации в радиочастотном диапазоне ограничено теоретически возможной величиной в 1,92 бит в секунду/герц. В то же время оптические (лазерные) каналы передачи данных могут повысить скорость передачи в 2–5 раз по сравнению с тем же радиочастотным диапазоном.

Работая в этом направлении, американцы еще в 1990 году проводили демонстрационные испытания лазерных СПД для передачи информации со скоростью в несколько Гб/с. Такие СПД характеризуются небольшой (7–12 см) апертурой (действующее отверстие оптической системы), незначительными побочными излучениями, большой помехозащищенностью и устойчивостью, возможностью формирования широкополосных каналов, меньшим (на 30–50 %) весом оборудования, а также существенно сниженной потребляемой мощностью.

Несомненно, что один из существенных недостатков лазерных каналов на маленьких высотах — их зависимость от погодных условий. Тем не менее, по мнению зарубежных экспертов, лазерные системы передачи данных смогут найти широкое применение уже к 2015 году. Использование перспективных информационных технологий позволяет не только решить вопрос эффективного применения беспилотных и роботизированных средств вооруженной борьбы, но и добиться гибкости развертываемых сетей, их адаптивности, требуемого уровня контроля за пропускной способностью каналов, маршрутизацией информационных потоков и др. А это в свою очередь — неотъемлемое условие эффективного реформирования ВС и осуществления технологической революции в военном деле.

КИТАЙСКИЙ ОПЫТ

Так и не дождавшись нужных БЛА собственной разработки, Министерство обороны РФ решило заку-

пить их у Израиля. Но это не выход. Принятие на вооружение ВС РФ израильских БЛА не только повлечет за собой значительные затраты на их обслуживание, подготовку операторов, подключение потребителей к спутниковой навигационной системе GPS, но и не гарантирует нам, что израильтяне не установят на поставляемую технику спецзащитки для снятия информации или полного блокирования аппаратуры.

Вероятно, целесообразнее было бы закупать необходимые технологии или по крайней мере договариваться о лицензионном производстве БЛА в России. Таким образом поступает Китай. Например, по сообщению информагентства UPI, китайские представители ВПК в начале 2009 года начали активную фазу новых переговоров с фирмами ЮАР о приобретении технологий производства видео- и ИК-камер второго поколения, устанавливаемых на БЛА разведки Seeker II. Китай очень рассчитывает получить от южноафриканской фирмы Denet современные технологии производства самого БЛА. В этой связи представители китайской корпорации New Era Group уже провели целый ряд переговоров о возможном производстве БЛА Golden Eagle и Seeker II, представленных фирмой Denet в 2006 году на авиашоу в Чжухае. Китайцы заинтересованы и в высотном боевом БЛА Angel, способном нести высокоточное оружие и поражать цели на дальностях до 1400 км.

Можно догадаться, что после получения таких технологий Китай сначала оснастит свои ВС, а затем выйдет и на международный рынок.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ТУПИК

В середине марта 2009 года разведывательное управление минобороны США выпустило ежегодный доклад об оценке угроз национальной безопасности. В числе прочих исследовались и Вооруженные силы РФ. В частности, в докладе отмечалось, что в сентябре 2008 года в России начались самые масштабные (со времен Второй мировой войны) мероприятия реформирования Вооруженных сил, которые, по оценке американской разведки, впоследствии смогут более эффективно выполнять задачи при действии в локальных войнах и вооруженных конфликтах, но при этом полностью утратят способность вести крупномасштабные военные действия.

Очевиден тот факт, что, делая такие прогнозы, американцы рассматривали уже озвученные планы по оснащению ВС России современными средствами вооруженной борьбы. Правда, с учетом сложившейся в оборонно-промышленном комплексе ситуации само перевооружение Российской армии остается под вопросом, а следовательно, мы рискуем не только утратить способность (в случае необходимости) вести крупномасштабные военные действия, но и оказаться не в состоянии одержать победу и в меньших по масштабу вооруженных конфликтах.

Конечно, правительство пытается найти приемлемый выход из этого положения, создавая все новые корпорации и холдинги. Так, за три дня до празднования 64-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне Владимир Путин подписал постановление о создании нового концерна, который объединит 20 предприятий в области радиостроения, в том числе научно-исследовательские центры и заводы по производству радиоаппаратуры. Дело за малым. Найти

акционеров, имеющих необходимые для создания современной аппаратуры технологии, а также провести проверку расходования выделенного на разработку собственного БЛА миллиарда рублей, о котором говорил Владимир Поповкин. Сам факт проверки охлаждает некоторые "горячие" головы, желающие

порой не выполнить задачу, а, как это сейчас называется, "освоить" бюджетные деньги.

Александр КОНДРАТЬЕВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
27.05.09*

КРИЗИС. НЕФТЬ. ВЕРТОЛЕТЫ

Сколько людей, столько и мнений. Одни говорят, кризис не повлиял на вертолетную отрасль, другие — напротив, повлиял. Для того чтобы разобраться с вертолетами, посмотрим, как обстоят дела у главных заказчиков вертолетных услуг — нефтяников и газовиков.

Кризис особенно сильно ударил по нефтяникам. Цена нефти упала с \$ 147 за баррель до \$ 40. Отрасль ожидают трудные времена. Долговая нагрузка компаний — около 15–25 % (соотношение долгов к собственному капиталу). Трудности с текущими платежами. Без государственной поддержки добыча рискует сорваться в штопор. По данным Минэнерго РФ, в первые месяцы 2009 года, по сравнению с тем же периодом прошлого года, отрицательная динамика продолжает сохраняться по всем показателям топливно-энергетического баланса РФ: добыча нефти и газового конденсата сократилась на 2,1 %; добыча газа — на 13,3 %; общая поставка угля — на 20,8 %; выработка электроэнергии — на 6,8 %, за исключением экспорта нефти (+2,1 %).

В то же время ослабление налоговой нагрузки, государственная помощь должникам и снижение экспортных пошлин позволят нефтяным компаниям лишь удержаться на плаву. Нефтяники и газовики затягивают пояса и сокращают инвестиции, что наряду с удорожанием проектов отодвигает сроки реализации даже самых привлекательных.

Арктика. По мнению специалистов, снижение добычи газа и объемов экспорта, а также падение цены на газ поставило под сомнение реализацию инвестиционного плана 2009–2010 гг. (сокращение на треть). При стоимости одного метра бурения 1 млн рублей и глубине 2500–3000 м ни "Газпром", ни "Роснефть" не готовы платить такие деньги. Кроме очевидной нехватки финансов для освоения шельфа, нет судов и платформ. Только "Роснефти" до 2030 года потребуется почти 200 единиц морской техники. А "Газпрому" для освоения шельфа дальневосточных и арктических морей — не менее 40 морских стационарных платформ и еще 10 — для Штокмановского месторождения (стоимость одной платформы — до \$ 1 млрд). Российское судостроение не в силах справиться с такими объемами. Нет ни производственных мощностей, ни технологий. В результате для освоения шельфа мы не сможем в срок обеспечить необходимую технику и оборудование. По некоторым оценкам, полярный инвестиционный проект принесет прибыль

не раньше 2050 года.

Сахалин. На морские проекты — четыре блока Сахалин-3, по мнению экспертов, потребуется 15–20 млрд долларов, при этом добыча начнется через 12–14 лет. На Сахалине-4/5 сокращаются объемы работ, если геологическая разведка продолжается, то буровые работы не ведутся. Кризис и падение цен на энергоресурсы начинают оказывать влияние и на развитие транспортной инфраструктуры. С 2009 года урезаются планы строительства трубопроводов (на 9 % меньше, чем годом ранее). Многие трубопроводные проекты откладываются до лучших времен. "Северный поток" тоже задержался на старте, работы начнутся не раньше 2011 года.

А вертолеты? Нет денег на шельф, нет денег на вертолеты! Будущие закупки вертолетной техники зависят от сегодняшних инвестиций. Нет инвестиций — не будет закупок. Сегодня нефтяникам выгоднее реализовать менее затратные, а значит, менее "вертолетные" проекты. Мы как всегда поспешили с громкими заявлениями о скором возможном увеличении парка вертолетов. Заявления — заявлениями, но нельзя забывать и о реалиях. Кстати, уже почти не осталось тех, кто представляет, насколько сложно и затратно летать в Арктике...

Впервые в послевоенной истории произошло столь мощное снижение пассажиропотока в московском метро, что привело к "потере" доходов — 1 млрд рублей (за 4 месяца) и, как следствие, затормозило развитие метрополитена. Сокращение интенсивности полетов нефтяников приведет к замораживанию заказов на вертолеты.

Наталья АВТУШКО

*источник: AVIAPORT.RU
19.05.09*



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

ВАСО ОКРЫЛИЛИ ПРОГНОЗОМ ПО ВЫРУЧКЕ

На годовом собрании акционеров ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) был избран новый совет директоров (СД). В его состав вошел представитель инвестфонда Prosperity Capital Management (около 20 % акций). В 2009 году авиазавод прогнозирует выручку в 4,5 млрд рублей, но на безубыточность планирует выйти не раньше 2011-го. Отраслевые аналитики сомневаются, что предприятие в условиях финансового кризиса достигнет заявленных показателей по доходам.

Вчера состоялось годовое общее собрание акционеров ВАСО. Основным вопросом повестки дня стало утверждение отчета о прибылях и убытках за 2008 год. Как сообщил замгендиректора ВАСО по экономике и финансам Денис Малюгин, чистый убыток предприятия составил 1,02 млрд рублей. Между тем выручка от всех видов деятельности не превысила 1,3 млрд рублей. Топ-менеджмент завода объяснил причины низкого дохода "длительным циклом производства воздушных судов", а также изменением условий поставок, в результате чего реализация двух самолетов, Ил-96-400 и Ил-96-300, была перенесена на 2009 год. По заявлению господина Малюгина, прогноз по выручке ВАСО в 2009 году — 4,5 млрд рублей. Столь сильное ее увеличение к показателям 2008-го ожидается в основном за счет работы по программе выпуска Ан-148 (в текущем году планируется передать заказчикам первые четыре машины, минимальная цена одной определена в 518 млн рублей), а также поставок комплектующих к лайнерам Sukhoi Superjet и Airbus. Однако господин Малюгин отметил, что 2009 год, несмотря на увеличение выручки, станет для ВАСО убыточным: "Выйти на безубыточность завод планирует в 2011 году".

Основными акционерами ВАСО являются ОАО "ОАК — Транспортные самолеты" (30 %), ОАО "Ил" (27 %), номинальный держатель 21,7 % — Депозитарно-клиринговая компания.

На мероприятии традиционно был избран новый состав совета директоров. Но по сравнению с прошлым он претерпел значительные изменения — из девяти его членов свои посты сохранили трое: Василий Прутковский, вице-президент по корпоративному развитию и управлению Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), Владимир Смолко, гендиректор ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты", и Сергей Вельможкин, являющийся первым замгендиректора ОАО "ОАК — Транспортные самолеты". Совет директоров покинули, в частности, Вячеслав Клейменов (до

недавнего времени вице-премьер облправительства по промышленности, сейчас — замгендиректора лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко"), Михаил Шушпанов, перешедший с должности гендиректора ВАСО руководить ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск), и Валерий Безверхний, который покинул ОАК. От ОАО "Ил" вместо Анатолия Полумискова в новом СД оказались Виктор Ливанов и Дмитрий Морозов. Кроме того, ОАК в СД представляют Роман Романовский и Юрий Грудинин. От ВАСО туда вошел гендиректор Виталий Зубарев.

В СД включен представитель инвестфонда Prosperity Capital Management Роман Филькин. Сам господин Филькин вчера уточнил, что его компания контролирует чуть менее 20 % акций. "Мы уже не в первый раз выдвигаем свою кандидатуру в состав совета директоров, — напомнил Роман Филькин, — и я рад, что новая попытка стала успешной. Теперь мы сможем более активно участвовать в деятельности предприятия, акциями которого владеем".

Константин Лантратов, официальный представитель ОАК, сообщил, что Prosperity является крупным миноритарием ВАСО, поэтому появление его представителя в СД вполне логично. Он добавил, что новый совет директоров выглядит сбалансированным и профессиональным: "В частности, Юрий Грудинин непосредственно занимается в "ОАК — Гражданские самолеты" программой лайнеров Ан-148, а она является приоритетом для ВАСО".

Василий Прутковский вчера заявил, что в текущем году только по программе выпуска Ан-148 в ВАСО необходимо инвестировать свыше 2 млрд рублей. "Думаю, вопрос с финансированием решится к середине лета. Часть средств пойдет непосредственно из госбюджета, другая — через транши Внешэкономбанка", — отметил господин Прутковский. Впрочем, Борис Рыбак, гендиректор аналитического агентства Infomost, выразил сомнение, что ВАСО сумеет выполнить прогноз по выручке: "Скачок с 1,3 до 4,5 млрд рублей в условиях кризиса выглядит чрезмерно большим даже при условии успешной работы".

Евгений ТИМОШИНОВ

*источник:
газета «Коммерсантъ — Воронеж»
22.05.09*

"РОСАВИА" МОЖЕТ СТАТЬ НЕМНОГО УЗБЕКСКОЙ

Стали известны планы компании по закупке самолетов.

Как стало известно "Ъ", ГК "Ростехнологии" и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) подписали соглашение о поставках отечественной техники для авиакомпании "Росавиа", создающейся госкорпорацией и правительством Москвы. В ближайшие шесть лет "Росавиа" планирует закупить у ОАК в общей сложности 63 машины. Кроме того, "Ростехнологии" заинтересовались российско-узбекским самолетом Ил-114-300: несмотря на то что он еще не сертифицирован, рассматривается вопрос о приобретении 42 таких машин.

Как сообщили в "Ростехнологиях", на прошлой неделе гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов и глава ОАК Алексей Федоров подписали предварительное соглашение по поставкам авиатехники для "Росавиа". Господин Чемезов фигурирует в документе как глава совета директоров ОАО "Авиакомпания", на базе которого создается "Росавиа", уточняет представитель госкорпорации. По его словам, начиная с 2010 года "Росавиа" намерена закупить 49 региональных самолетов. "Тип машин в документе не уточняется, но речь идет об Ан-148 и SSJ100", — пояснил собеседник "Ъ". В этом году первые два Ан-148 российской сборки должны быть поставлены ГТК "Россия", а первые два SSJ100 — "Аэрофлоту" или "Армavia".

Кроме того, согласно документу, с 2011 года "Росавиа" планирует начать закупку 14 Ту-204, а с 2015 года — до 100 МС-21 (находится в стадии разработки, сертификация запланирована только на 2015 год). В конце апреля Сергей Чемезов оценил общие потребности "Росавиа" в более чем 200 новых самолетов, часть из которых придется на импортную технику.

Факт подписания соглашения с ОАК по "Росавиа" "Ъ" подтвердил заместитель главы "Ростехнологий" Игорь Завьялов. В ОАК уточнили, что "соглашение предварительно определяет типы и количество самолетов, планируемых к поставке, но окончательные условия, типы воздушных судов и сроки поставок будут определены отдельными договорами по мере их готовности". Консультации стороны запланировали на третий квартал 2009 года. Заключение контракта с ОАК позволит "Ростехнологиям" загрузить ряд дочерних предприятий — поставщиков комплектующих для авиационной отрасли. В начале года стороны подписали совместную программу их развития до 2015 года.

Однако помимо Ан-148, SSJ100 и Ту-204 "Росавиа" заинтересовалась самолетами Ил-114-300. Это следует из итоговой версии протокола мартовского заседания совместной рабочей группы "Ростехнологий" и ОАК, завизированного на прошлой неделе первым заместителем главы "Ростехнологий" Алексеем Алешиным. В этом документе говорится о возможной закупке 42 Ил-114-300. Сборка Ил-114 осуществляется на Ташкентском авиационном производственном

объединении имени Чкалова (не входит в ОАК) темпами один самолет в год. Петербургскому ОАО "Авиабалт" (компания, созданная в 2006 году для поставок на рынок авиаперевозок Ил-114) дано поручение в месячный срок проработать с "Росавиа" возможность поставки этих самолетов, а результаты представить на заседании рабочей группы в мае. Гендиректор "Авиабалта" Виталий Кисличенко заявил "Ъ", что уже направил в "Ростехнологии" бизнес-оферту по совместной реализации проекта серийного производства Ил-114.

"При стабильном финансировании на сертификацию Ил-114-300 потребуется не менее года-полутора, — подсчитал руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. — Однако сейчас этот проект не входит в число приоритетов ОАК". Впрочем, двигатели для Ил-114-300 разрабатывает ОАО "Климов", которое войдет в подконтрольную "Ростехнологиям" ОПК "Оборонпром", напоминает эксперт. "Маловероятно, чтобы авиакомпания "Ростехнологий" отказалась закупать самолеты у другой структуры госкорпорации", — говорит он, отмечая при этом, что рамочное соглашение в принципе не содержит жестких обязательств для подписавших его сторон. По мнению эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, планы "Росавиа" по закупкам региональных самолетов и Ту-204 выглядят "вполне реалистично". "В линейке продуктов Boeing и Airbus вообще нет региональных самолетов, — отмечает эксперт. — А Ту-204 прекрасно встанут на дальневосточные линии: при полетах на дальние расстояния эта машина по экономической эффективности даже превосходит западные аналоги".

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
27.05.09



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

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

WWW.KSAN.RU

ОБОРУДОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА ГРУППЫ "ТРАНЗАС" УСТАНОВЛЕНО НА 7000 КОММЕРЧЕСКИХ СУДОВ

Оборудование производства группы компаний (ГК) "Транзас" установлено на 7000 коммерческих судов, что составляет 20 % мирового флота.

"Транзас" контролирует до 40 % мирового рынка морских тренажеров, 1/3 мирового рынка морских электронных карт, оснастила более 400 самолетов и вертолетов бортовыми навигационными системами. Об этом было доложено президенту России Дмитрию Медведеву в ходе его посещения 27 мая Санкт-Петербургского предприятия.

Как сообщает пресс-служба "Транзаса", Медведев осмотрел научно-исследовательские и производственные подразделения и ознакомился с процессом разработки и сборки роботизированных авиационных комплексов. Он также посетил вертолетный тренажер, где ему было продемонстрировано выполнение упражнения по посадке вертолета Ми-8МТВ на палубу авианесущего корабля и вертолетную площадку морской буровой платформы. При заходе на посадку была имитирована ситуация отказа двигателей вертолета и проведена тренировка посадки на авторотации. Подобные тренажеры производства "Транзас" являются уникальным техническим средством подготовки летного состава в РФ и уже установлены в учебных центрах авиакомпаний "Газпром-виа", "ЮТэйр" и др.

Президент ГК "Транзас" Николай Лебедев рассказал Медведеву об истории и динамике развития компании, ее структуре, а также сообщил о планах развития бизнеса. В частности речь шла о достижениях компании на российском и международном рынках. Как отметил Лебедев, "Транзас" является одним из успешных примеров интеграции российской компании в международную экономическую систему и стала мировым лидером в ряде направлений высокотехнологичного производства.

Лебедев отметил, что российские компании выходят на новый производственный уровень и использование информационных технологий, к при-

меру, позволяет поставлять различным российским ведомствам, в том числе и силовым, беспилотные летательные аппараты, современное летное бортовое оборудование и пр.

В ходе визита Медведеву были продемонстрированы решения для морской индустрии, в частности морской навигационный тренажер, который является уникальной разработкой, обеспечившей компании мировое лидерство в этом секторе рынка. Президент РФ лично опробовал управление патрульным катером на морском тренажере при заходе в порт Новороссийск.

В завершение Медведеву была продемонстрирована интерактивная экспозиция для музеев и учебных заведений. Это новое слово в российском образовании. Подобные комплексы уже установлены в нескольких школах Санкт-Петербурга и Москвы и позволяют наглядно продемонстрировать предмет изучения в необычной для учеников форме.

Дмитрий Медведев по итогам посещения группы компаний "Транзас" отметил: "На меня произвела большое впечатление синергия разработки программного и аппаратного обеспечения и, конечно, готовая продукция, которую выпускает на рынок компания "Транзас". Таких компаний в России должно быть больше".

"Транзас" создана в 1990 году группой ленинградских специалистов в области авиации, морского дела и программирования. В настоящий момент компания предлагает на рынок авиационное и судовое оборудование, авиационные и морские тренажерные системы, оборудование потребителей ГЛОНАСС/GPS, роботизированные авиационные комплексы, образовательно-досуговые комплексы для учебных заведений и музеев. В ряде сегментов высокотехнологичного производства "Транзас" занимает лидирующие позиции на мировом рынке. В компании занято более 1800 человек. Оборот ГК "Транзас" в 2008 году достиг 250 млн долл.

*источник: АРМС-ТАСС
28.05.09*

"ИНТЕКО" В ОДНОМ ШАГЕ ОТ ХОДЫНКИ

Компании могут достаться площадки авиастроителей.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) может привлечь компанию "Интеко" Елены Батуриной к разработке концепции освоения производственных площадок (более 100 га) в районе Ходынского поля. Эти земли должны освободиться

после переезда авиационных конструкторских бюро и опытных производств в подмосковный Жуковский. Как стало известно "Ъ", в ближайшее время ОАК подведет итоги тендера на разработку концепции, в котором участвует "Интеко". На следующем этапе компания может приобрести под застройку часть площадок авиастроителей.

О том, что ОАК планирует привлечь "Интеко" к разработке концепции освоения производственных площадок авиастроителей в районе Ходынского поля, "Ъ" рассказал источник, знакомый с ходом переговоров. По его словам, в ближайшее время может быть объявлено об итогах тендера ОАК, в котором участвует компания Елены Батуриной. "Речь идет о трех участках общей площадью более 100 га в районе Ленинградского проспекта — это производственные площадки АК Ильюшина, корпорации "МиГ" и ОКБ Сухого. На следующем этапе "Интеко" может приобрести часть этих земель", — говорит собеседник "Ъ". В ОАК от официальных комментариев отказались. В "Интеко" "Ъ" заявили, что прокомментировать информацию о планах сотрудничества с ОАК смогут в понедельник.

Однако о планах сотрудничества ОАК с "Интеко" знают в аппарате первого вице-премьера Игоря Шувалова, курирующего проект создания центра авиастроения в Жуковском, куда из Москвы будут переведены все авиационные конструкторские бюро и опытные производства. Один из подчиненных господина Шувалова подтвердил "Ъ", что тот вел переговоры с компанией Елены Батуриной относительно ее участия в освоении участков на Ходынке. "Уже достигнута неформальная договоренность о том, что ее структуры приобретут один из участков по докризисной цене", — утверждает собеседник "Ъ". Ранее эксперты оценивали докризисную стоимость земель авиастроителей примерно в \$ 500 млн, сейчас же цена этих участков колеблется от \$ 100 млн до \$ 150 млн.

Самый крупный из освобождающихся участков — производственная площадка корпорации "МиГ" — занимает 58,23 га в 1-м Боткинском проезде между Беговой улицей и улицей Авиаконструктора Сухого. Площадка ОКБ Сухого площадью 15 га расположена по адресу: ул. Поликарпова, вл. 23. АК Ильюшина занимает 21,8 га по адресу: Ленинградский просп., вл. 45г. Кроме того, в Москве находится еще несколько участков, принадлежащих авиастроителям: на Ленин-

градском проспекте — ОКБ Яковлева, принадлежащее корпорации "Иркут", а также ОАО "Туполев" (набережная Академика Туполева).

В ОАК не скрывают, что ведут переговоры с потенциальными покупателями освобождающихся площадей. Вырученные средства пойдут на обустройство авиастроителей в Жуковском. Первой под продажу, по словам источника "Ъ", близкого к корпорации, идет площадка АК Ильюшина, второй — производственная площадка корпорации "МиГ". В конце декабря ОАК дала объявление в прессе о продаже площадки АК Ильюшина, но из-за кризиса ни одной заявки не получила. В феврале директор департамента управления собственности ОАК Александр Туляков (сейчас занимает пост вице-президента ОАК) заявил "Ъ", что корпорация планирует провести еще один конкурс по реализации всей или части площадки. Как уточнили "Ъ" в ОАК, речь идет об участке площадью около 0,4 га.

Президент компании "Открытие-Недвижимость" Александр Вагин предполагает, что "Интеко" как разработчик концепции для ОАК займется не только созданием проекта планировки территории, но и сбором всей разрешительной документации. "Это повышает вероятность того, что "Интеко" станет владельцем одного из участков", — рассуждает господин Вагин. "Это может быть взаимовыгодной сделкой "Интеко" с государством, у которого компания просит господдержки", — считает председатель совета директоров корпорации "С.Холдинг" Алексей Шепель. Кроме того, указывает господин Шепель, в Москве практически не осталось крупных участков под застройку и расположенных в престижном районе столицы земли после кризиса могут взлететь в цене.

*Елена КИСЕЛЕВА,
Халиль АМИНОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
25.05.09*

EUROCOPTER С РОССИЙСКИМ АКЦЕНТОМ

Компания планирует оснащать свои вертолеты российскими комплектующими.

Европейский производитель вертолетов Eurocopter готов закупать в России до 40 % комплектующих для вертолетов EC-135 и EC-145, продаваемых заказчиком в России и странах СНГ. Компания планирует закупать российскую авионику, автопилоты, сканеры и другое оборудование, рассчитывая таким образом снизить цену на свои вертолеты и тем самым заполучить новых клиентов в России и странах СНГ.

Как рассказал РБК daily в рамках выставки Heli-Russia генеральный директор "Еврокоптер Восток" (дочерняя компания Eurocopter в России) Жером Нулянс, Eurocopter планирует более активно использовать российские комплектующие при производ-

стве своих вертолетов. "Российская составляющая в вертолетах, поставляемых на рынок России и СНГ, может достигнуть 40 %", — сказал он. По его словам, речь идет о вертолетах EC-135 и EC-145, которые планируется оснащать российской авионикой, автопилотами, средствами для мониторинга (инфракрасные камеры, сканер). "Все делается для того, чтобы российские эксплуатанты пользовались привычным для них оборудованием, в том числе и русскоязычным. Также, что немаловажно, собранные вертолеты будут дешевле", — отметил Жером Нулянс.

На сегодняшний день компания объявила ряд тендеров на поставку данного оборудования, итоги которых будут подведены до конца июня. Для комплектации европейских вертолетов российским оборудованием компания планирует построить в России сборочный цех. Место его расположения также будет

определено на тендере. Называть объем инвестиций в этот проект в Eurocopter не стали. Однако в компании отмечают, что для того, чтобы проект оказался прибыльным, требуется производить для заказчиков в СНГ 40 вертолетов в год.

"40 % локализации выглядит нормально, это минимально приемлемый уровень. Это позволит организовать беспрепятственный импорт вертолетов EC-135 и EC-145. Впрочем, российские поставщики оборудования должны добиваться и большей, до 50 %, локализации", — говорит замдиректора ЦАСТ Константин Макиенко.

Это не первый проект сотрудничества мировых производителей вертолетной техники с отечественными производителями. Год назад итальянская компания AgustaWestland и российский "Оборонпром"

объявили о начале сотрудничества в сфере вертолетостроения. "Оборонпром" стал эксклюзивным дистрибьютором всей линейки продукции итальянской компании, которая планирует за пять лет продать в России своей техники на 400 млн евро. Компании договорились в 2010 году создать сборочное производство вертолетов AW139. В то же время активных действий по продвижению вертолетов в России со стороны AgustaWestland пока нет. "Похоже, этот проект умер, так и не родившись", — говорит Константин Макиенко.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
25.05.09*

ИГОРЬ СИКОРСКИЙ — ОСНОВОПОЛОЖНИК СОВРЕМЕННОЙ АВИАЦИИ

25 мая 2009 года исполнилось 120 лет со дня рождения великого русского авиаконструктора Игоря Ивановича Сикорского, почитаемого в качестве одного из основоположников современной авиации.

Сикорский фактически был ровесником дела своей жизни — в 1889 году, когда он родился в Киеве в семье врача-психиатра Ивана Алексеевича Сикорского, в различных странах, в том числе и в России, уже шли активные исследования летательных аппаратов тяжелее воздуха. Жизнь будущего конструктора определил сон — как вспоминал сам Сикорский, в 1900 году ему приснился сон, что он находится внутри огромного воздушного корабля. Но взрослые разочаровали 11-летнего мальчика, сообщив, что такие аппараты построены быть не могут.

В 1903 году состоялся первый подтвержденный полет аппарата тяжелее воздуха — в США свой самолет оторвали от земли братья Райт. В этом же году будущий авиаконструктор поступил в Петербургский морской кадетский корпус.

Здесь следует отметить, что российский императорский флот того периода активно изучал и внедрял различные технические новинки, не исключая и воздухоплавания, и многие из выпускников флотских учебных заведений прославились на ниве инженерной и научно-технической деятельности. В 1906 году Игорь Сикорский вышел из корпуса с целью поступления в Киевский политехнический институт (КПИ), который, однако, вскоре оставил.

Уже в 1908 году Игорь Сикорский начал постройку первого своего вертолета, создавая два варианта машины. Однако в этот период ему не удалось создать аппарат, способный оторваться от земли с человеком на борту, и он переключился на самолетостроение. Киев этого периода был охвачен авиационной лихорадкой, усилившейся после того, как в городе прочли лекции патриарха отечественной авиационной науки — профессор Николай Жуковский и его ученик профессор Николай Делоне. В КПИ возник авиа-

ционный кружок, который возглавили Сикорский и его друг, сын богатого киевского купца Федор Былинкин. Былинкин сумел самостоятельно воспроизвести по картинкам конструкцию самолета братьев Райт и построить аппарат, который, однако, сгорел из-за утечки топлива.

Совместно с Былинкиным Сикорский построил свой первый аппарат, получивший название в честь обоих изобретателей — БиС-1, на который был установлен двигатель, снятый со второго вертолета постройки Сикорского. Этому самолету также не суждено было взлететь — не хватало мощности двигателя (25-сильный французский "Анзани") в сочетании с низким КПД винта. От земли оторвался следующий вариант машины — БиС-2. Однако слабосильный двигатель подвел и эту машину, разбившуюся в одном из первых полетов. Сикорский, пилотировавший свой аппарат, остался невредим.

В течение 1910–11 годов Сикорский, уже самостоятельно, усовершенствовал конструкцию аппаратов, создав в итоге самолет С-5, который, будучи оснащен более мощным и надежным двигателем "Аргус", сумел подняться в воздух на довольно внушительную высоту — 500 метров, продемонстрировал дальность полета 85 километров и достиг скорости 105 километров в час. Конструктора заметили. Он начал участвовать в конкурсах, регулярно проводимых военным ведомством, активно изучавшим аэропланы различных типов на предмет их использования в военных целях. Сикорский построил ряд удачных аппаратов различного назначения, однако уже в этот период его начала занимать проблема постройки большого многомоторного самолета.

В начале 10-х годов многомоторный самолет был одной из самых дискуссионных тем в авиационной науке и практике — ряд авторитетных специалистов считал, что постройка тяжелой машины невозможна. Скептики утверждали, что многомоторная тяжелая машина не сможет оторваться от земли даже несмотря на мощность силовой установки, а если и взлетит, то не сможет управляться.

Тем не менее, не обращая внимания на прогнозы скептиков, Сикорский приступил к постройке первой четырехмоторной машины, получившей название "Грандъ". В апреле 1913 года самолет совершил первый полет, побив скептические инженерные замечания. Молва о самолете практически мгновенно разлетелась по всей России и миру. На этом самолете отработывались и разные схемы размещения силовой установки. В итоге была принята компоновка, ставшая классической на десятки лет вперед, — четыре двигателя в ряд на плоскости.

Машина оказалась весьма удачной, совершив много полетов над Петербургом и несколько раз вылетая в питерские пригороды. Самолет заинтересовал и самого императора Николая II, который посетил "Грандъ" на аэродроме и беседовал с Сикорским. Вскоре самолет получил новое имя — "Русский витязь".

Жизнь самолета, однако, оказалась недолгой — 11 сентября 1913 года на самолет, стоявший на аэродроме, упал... двигатель, оторвавшийся от другого аппарата, пролетавшего в этот момент над "Русским витязем". Летчик Габер-Влынский чудом остался жив и невредим в разрушившемся аппарате. "Русский витязь" было решено не ремонтировать, а использовать полученный опыт в создании нового аэроплана, которому суждено было стать первым в мире тяжелым бомбардировщиком.

Первый полет самолета, получившего название "Илья Муромец", состоялся 23 декабря 1913 года. Машина обладала выдающимися для своего времени ТТХ — поднималась на высоту до 3000 метров, могла преодолеть расстояние до 500 километров со скоростью более 100 километров в час и несла солидную нагрузку помимо экипажа и топлива, что позволяло рассчитывать на ее военное применение.

Этот самолет совершил первый в России дальний перелет — от Санкт-Петербурга до Киева. По образцу "Ильи Муромца Киевского" было построено несколько машин серии "Б", которые использовались в основном как учебные. Боевыми стали "Муромцы" серии "В" — несколько облегченные по сравнению с прототипом и оптимизированные для военных нужд. В 1914—1915 годах было построено свыше 30 экземпляров ИМ-В, большинство из которых оснащалось четырьмя двигателями "Санбим" по 150 л. с. каждый. Были и другие варианты силовой установки, в том числе с русскими

двигателями РБВЗ-6 ("Руссо-Балт"), представлявшими собой нелегальную копию британского "Аргуса". Часть машин из-за дефицита двигателей, в то время — крайне высокотехнологичной и сложной продукции, строилась двухмоторными и также использовалась в учебных целях.

В ходе войны "Муромцы" постоянно совершенствовались, получая более мощное пулеметное вооружение для самообороны, новые бомбы, прицельное оборудование, радиостанции. Бомбардировщики были сведены в соединение — Эскадру воздушных кораблей, численность которой к началу 1917 года составляла 30 машин. Эскадра подчинялась непосредственно Ставке, являясь прообразом современных соединений стратегической авиации.

События 1917 года оборвали судьбу "Муромцев" и самого Сикорского. Его тяжелые самолеты в ограниченном количестве использовались в ходе гражданской войны и после нее, совершив последние полеты в 1923 году. Конструктор же в 1919 году эмигрировал в США, где в течение еще нескольких десятков лет создавал различные самолеты и наконец реализовал свой первый проект, создав успешно летающий вертолет. Компания Sikorsky Aircraft сегодня является одним из крупнейших производителей вертолетов в мире.

В России же дело Сикорского продолжило следующее поколение авиаконструкторов — тяжелые машины Туполева, Мясищева, Петлякова, Антонова, Ильюшина и других инженеров стали достойными преемниками "Русского витязя" и "Ильи Муромца" во всех областях применения — от нанесения бомбовых ударов по врагу до перевозки грузов и пассажиров на большие расстояния. И, наверное, неслучайно, что именно в нашей стране был создан как самый крупный в мире бомбардировщик — Ту-160 (один из которых называется "Илья Муромец" в честь славного предшественника), так и самые крупные транспортные самолеты — Ан-124 и Ан-225.

Илья КРАМНИК

*источник: РИА «Новости»
25.05.09*

КРИЗИС ОТОДВИНУЛ ЗАВЕРШЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ ЛА-8 НА 2010 ГОД

Завершение сертификации самолета-амфибии ЛА-8 отложено из-за кризисных явлений в стране, сообщил "АвиаПорту" коммерческий директор ООО "Научно-производственное объединение "АэроВолга" Матвей Щелочков.

Предприятие прошло половину сертификационных испытаний, но в сегодняшних условиях работы пришлось приостановить. Из-за прекращения финансирования невозможно осуществить наземные стати-

ческие испытания. Завершение сертификации ЛА-8 в текущем году маловероятно, скорее всего, она завершится только на следующий год. "На сертификацию предприятию надо примерно 120 млн рублей, но таких денег нет, а кредиты дают под очень большие проценты, к тому же, как правило, краткосрочные", — уточнил собеседник.

Отсутствие сертификата сдерживает продвижение ЛА-8 как на внутренний, так и на внешний рынок. "Самолетом интересуется авиация ФСБ и МЧС РФ. Для МЧС РФ, в частности, ЛА-8 представляет значи-

тельный интерес с точки зрения подготовки летного состава самолетов-амфибий Бе-200ЧС. На ЛА-8 можно обучать экипажи посадке на воду, проводить определение ветровой волны", — отметил М. Щелочков. Тем не менее в текущем году первый ЛА-8 планируется поставить в Испанию. Заказ на поставку самолета получен, и он будет исполнен. Продолжаются переговоры с некоторыми другими странами по поставкам самолетов-амфибий, в частности такие переговоры ведутся со Словакией и Ираном. Иранская сторона планирует провести опытную эксплуатацию самолета на Каспии и определить целесообразность дальнейшей закупки партии таких самолетов. "В ходе переговоров рассматривалась возможность закупки в дальнейшем второй партии в количестве примерно четырех машин", — сказал собеседник.

Кризис достаточно сильно сказался на рублевой цене импортируемых готовых изделий и комплектующих. "Если примерно год назад цена самолета в базовой комплектации составляла 20 млн рублей, то в настоящее время она может составить примерно \$ 650 тыс. в базовой комплектации, и это при минимальном уровне рентабельности", — отметил М. Щелочков.

Возникли проблемы и с двигателями. Первые машины выпускались с чешскими двигателями M337, но сейчас их производство в Чехии приостановлено. Это привело к необходимости оснастить самолет другими моторами. В настоящее время самолеты №№ 04, 06 и 07 строятся под двигатели Lycoming 540 с американскими воздушными винтами фирмы Hoptmann. Компания Lycoming специально для НПО "АэроВолга" провела опытно-конструкторские работы, доработав двигатель для работы на автомобильном низкооктановом топливе. Мощность двигателя составляет 235 л. с. Ранее рассматривались французские двигатели мощностью 230 л. с., но оказалось, что они не подходят для ЛА-8 — тяжелые и имеют большой мидель. "Двигатели Lycoming 540 позволят несколько улучшить основные летно-технические характеристики самолета за счет несколько большей располагаемой мощности силовой установки", — сказал коммерческий директор.

Тем не менее для производства легких многоцелевых амфибий ЛА-8 построен новый завод, который уже начал функционировать. На производственной площадке, находящейся в 30 км от Самары, уже построен самолет ЛА-8 № 06, который в самое ближайшее время должен совершить первый полет. На новой производственной площадке установлено самое современное технологическое оборудование. Комплекс находится в собственности НПО "АэроВолга", он включает в себя сам завод, взлетно-посадочную полосу, аэродромное оборудование. Имеющаяся в собственности фирмы земля имеет площадь 5,8 га. "В настоящее время производятся соответствующие мероприятия по закупке еще 22 га, так как есть необходимость продления ВПП до 1200 м", — сказал М. Щелочков.

Как сообщил ранее председатель совета директоров "АэроВолга" Сергей Алафинов, общая стоимость проекта по организации серийного производства самолета — около 300 млн руб. Треть суммы составляет строительство производственной базы. Финансирование проекта велось на заемные средства.

При максимальном взлетном весе 2720 кг ЛА-8 может взять 720 кг полезной коммерческой нагрузки. Максимальный запас топлива составляет 520 л. Самолет имеет максимальную техническую высоту полета 5000 м, максимально допустимая эксплуатационная скорость составляет 305 км/ч, максимальная скорость горизонтального полета — 260 км/ч. Экономичная скорость крейсерского полета — 220 км/ч. При коммерческой нагрузке 520 кг и скорости 220 км/ч самолет способен пролететь 1300 км. Скороподъемность равна 4–6 м/с, длина разбега при максимальном взлетном весе составляет 350 м на суше и 450 м на воде. Посадочная скорость — 98 км/ч. Максимальные эксплуатационные перегрузки — от -1,9 до +3,8 g.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
04.05.09*

РАЗМЕР И МАССА С КАЖДЫМ ГОДОМ ВСЕ МЕНЬШЕ

Оснащение американских войск беспилотниками мини-класса идет нарастающими темпами.

Применение беспилотных авиационных средств разведки стало неотъемлемой частью военных операций, проводимых вооруженными силами США и их союзников в Ираке и Афганистане. Еще перед началом крупномасштабных боевых действий в Ираке число БПЛА в американских войсках было увеличено на 35 %. Весной прошлого года полковник Дональд Хезелвуд, известный в Соединенных Штатах специалист в области беспилотных летательных аппаратов, заявил, что большей части успешно проведенных в Ираке тактических операций американская армия

обязана именно БПЛА, позволяющим оперативно обнаруживать неприятельские подразделения. Данные аппараты в настоящий момент используются уже во всех видах вооруженных сил США, причем их количество неуклонно растет: если в 2002 году в американских войсках насчитывалось всего около 200 БПЛА, то к 2008 году этот показатель достиг цифры почти 6000.

Малоразмерные переносные беспилотные авиационные системы не так известны, как более крупные беспилотники. Однако тем не менее в ходе военных конфликтов последнего времени они используются не меньше своих "старших братьев". Несмотря на кажущуюся "несерьезность" такого рода систем, они также необходимы армии. Предназначенные для оснаще-

ния небольших подразделений и групп военнослужащих, мини-БПЛА являются весьма полезным средством оперативной разведки "за холмом". Не случайно, по некоторым данным, они составляют около трех четвертей всего парка военных беспилотных летательных аппаратов.

Если большие БПЛА проектируются и выпускаются крупными компаниями, такими как, к примеру, Boeing или Northrop Grumman, то малые беспилотники в основном создаются в относительно небольших частных венчурных фирмах. Большинство военных контрактов в области систем мини-БПЛА в США связано с компанией AeroVironment.

POINTER

Одной из первых малоразмерных беспилотных систем, которую начали использовать американские военные, стал FQM-151 Pointer. К разработке этой системы компания AeroVironment приступила еще в 1986 году в инициативном порядке. Первые четыре БПЛА были поставлены армии США для испытаний и оценки два года спустя.

Pointer представляет собой переносной комплекс разведки и наблюдения. Для транспортировки он упаковывается в специальные рюкзаки массой 22 кг каждый. Запуск аппарата осуществляется броском руки. В качестве полезной нагрузки аппараты оснащаются цветной ТВ-камерой видимого диапазона и камерой ночного видения.

Беспилотники Pointer использовались американскими сухопутными войсками и морской пехотой США во время операции "Буря в пустыне". Всего за прошедшие годы различным военным структурам Соединенных Штатов было поставлено около 50 БПЛА. В настоящее время система Pointer постепенно заменяется другими беспилотными системами компании AeroVironment, такими как Puma и Raven.

Любопытно, что если в относительно недавнем прошлом заказы армии и флота США на системы мини-БПЛА не превышали 3 млн долл. за контракт, то в последние годы ситуация кардинально изменилась. Например, несколько лет назад армия США заявила о тендере на выполнение контракта стоимостью 125 млн долл. Данный контракт предусматривал производство сразу 550 портативных беспилотников весом менее 11,3 кг. Тендер выиграл БПЛА Raven компании AeroVironment.

RAVEN

RQ-11A Raven — малоразмерный разведывательный беспилотник, являющийся глубокой модернизацией БПЛА Pointer. По требованию американских военных были снижены размеры и масса как самого аппарата — она стала менее 2 кг, так и пульта управления. В результате система стала действительно переносной.

Запуск БПЛА производится броском руки. Полет, максимальная продолжительность которого составляет около полутора часов, может осуществляться и в автоматическом режиме с навигацией по GPS, и — при необходимости — в ручном. Аппарат оснащается несколькими типами систем наблюдения, включая опико-электронную ТВ-камеру, носовую или боковую ИК-камеру.

БПЛА используется в подразделениях армии, морской пехоты и сил специального командования Соединенных Штатов. В частности, он выполняет боевые вылеты на территории Ирака и Афганистана. Кроме того, его также приобретают союзники Вашингтона — Австралия, Италия и Дания. Еще к началу 2005 года было построено более 1300 БПЛА Raven. При этом контрактом предусматривался выпуск еще 2000.

Принимая во внимание успешное применение RQ-11A, Министерство обороны США заключило контракт с компанией AeroVironment на поставку партии комплексов Raven B, имеющих значительные технические усовершенствования по сравнению с используемой версией. Она стала еще легче, кроме того, в качестве одной из систем полезной нагрузки по требованию военных была добавлена система лазерной подсветки цели.

В 2005 году армия США приняла решение расширить программу малоразмерных БПЛА и организовала конкурс на создание портативной переносной беспилотной системы. Из вышедших в финал разработок BAI Evolution XTS и AeroVironment Raven B предпочтение было отдано второй. Предполагается, что будет закуплено 1000 новых систем Raven B (RQ-11B) с тремя аппаратами в каждой.

PUMA

Легкий беспилотный летательный аппарат Puma также является детищем компании AeroVironment. Данный проект был реализован опять-таки на базе Pointer. Связь последнего с Puma отражена даже в названии нового беспилотника (Puma — Pointer Upgraded Mission Ability). Впрочем, при его создании использовались и наработки по БПЛА Raven.

Это небольшой воздушный разведчик, который можно запустить прямо с руки. Аппарат способен летать под управлением оператора или ориентируясь самостоятельно с использованием GPS-навигации. Продолжительность полета БПЛА более чем удвоилась по сравнению с предшественниками. А в рамках реализации экспериментальной программы BVC США по созданию новых источников питания для беспилотных аппаратов он и вовсе показал рекордную для своего класса продолжительность полета — более 9 часов. Беспилотник способен нести четыре камеры наблюдения: две — оптические и две — инфракрасные.

Помимо Пентагона интерес к данной системе проявляют также и военные ведомства некоторых других стран. Кроме базового варианта БПЛА компания AeroVironment разработала его модернизированную версию. Обновленный вариант беспилотника получил наименование Puma AE. Он предназначен для ведения наземной и морской разведки. Аппарат оснащен водонепроницаемым комплектом стабилизированных электрооптических и инфракрасных камер с высоким разрешением и может выполнять посадку в режиме, близком к вертикальному, как на земную поверхность, так и на воду. Запуск БПЛА производится с руки. Управление осуществляется при помощи стандартных портативных пультов.

В июле 2008 года Командование сил специальных операций США подписало с компанией AeroVironment договор на поставку таких всепогодных систем. Контракт рассчитан на один год с возможно-

стью последующего продления до пяти лет. Первоначальный заказ оценивается в 6 млн долл. В случае использования всех опционов его стоимость может возрасти до 200 млн долл.

DRAGON EYE

В начале 2001 года Исследовательской лабораторией ВМС США и Лабораторией боевых систем морской пехоты США был создан переносной комплекс с мини-БПЛА. Он соответствовал требованиям командования Корпуса морской пехоты к беспилотным разведывательным системам малого класса, предназначенным для оснащения боевых групп низшего тактического звена. Система, получившая название DragonEye, обеспечивает поступление разведывательной информации в реальном масштабе времени.

Первые испытания прототипа БПЛА были проведены в июне 2001 года. Конкурс на производство этой системы в соперничестве с BAI Aerosystems выиграла компания AeroVironment.

Для управления аппаратом предусмотрены варианты как автопилота, так и непосредственного дистанционного пилотирования оператором. В качестве полезной нагрузки аппарат оснащен ТВ- и ИК-камерами, передающими изображение на землю в режиме реального времени.

В боевых условиях БПЛА Dragon Eye впервые использовался в 2003 году в ходе операции "Свобода Ираку". Несмотря на то что тогда были выявлены некоторые недостатки системы, в целом она показала себя хорошо. Вот почему в ноябре 2003 года компания AeroVironment получила контракт на производство 467 систем Dragon Eye с тремя БПЛА в каждой для Корпуса морской пехоты США. Интерес к данной системе проявляют и другие страны. В частности, известно, что испытания данного аппарата провел флот Австралии.

Усовершенствованный вариант БПЛА DragonEye — RQ-14B Swift — чуть тяжелее, на нем установлены более мощные батареи, позволившие увеличить максимальную продолжительность полета с 60 до 80 минут. Этот беспилотник использует те же средства управления, что и другие БПЛА компании AeroVironment. На настоящий момент известно о поставке шести систем Swift Командованию специальных операций ВС США.

WASP

Wasp — беспилотный разведывательный летательный аппарат микрокласса. Контракт на его разработку был заключен с AeroVironment в 1998 году. В ходе создания использовался опыт, полученный в ходе реализации проекта микро-БПЛА BlackWidow.

Аппарат предназначен для наблюдения, целеуказания, корректировки огня, оценки ущерба. В настоящее время это самый миниатюрный беспилотник из числа широко применяемых американскими войсками БПЛА. Он оснащен двумя миниатюрными видеокамерами, которые собирают информацию и передают ее оператору в режиме реального времени. На Wasp установлен электродвигатель, получающий энергию от аккумуляторов, которые, в свою очередь, подзаряжаются во время полета от солнечных батарей. Модифицированный БПЛА Wasp Block III, совершивший первый полет в апреле 2007 года, несет оптико-электронные цветные камеры, направленные вперед и в стороны, а также

дополнительную модульную нагрузку в виде оптических или ИК-сенсоров. Эта версия БПЛА имеет дальность действия до 5 км от передатчика и максимальное время нахождения в воздухе до 45 минут.

В развитие данного проекта компания AeroVironment приступила к проектированию еще одного мало-размерного БПЛА. Контракт на разработку был заключен в августе 2008 года.

РАЗРАБОТКА HONEYWELL

В отличие от предыдущих систем беспилотник компании Honeywell не относится к аппаратам самолетного типа. Этот турбовентиляторный БПЛА вертикального взлета-посадки был создан в рамках программы "Боевые системы будущего" (FCS). Аппарат имеет весьма компактные размеры — 32,5 см в диаметре при массе 7,2 кг. Беспилотник способен выполнять вертикальный взлет и посадку, а также полет со скоростью до 80 км в час на высоте от 3 до 150 м.

БПЛА оснащен средствами связи и обмена данными, ТВ- и ИК-камерами бокового и заднего обзора, а вскоре, как планируется, получит также вращающуюся камеру и лазерный дальномер. В состав стандартной системы входят два мини-беспилотника и наземный пункт управления.

Недавно стало известно, что армия США направила в Ирак первую партию этих систем. На первом этапе на вооружение американского контингента поступят 30 комплектов БПЛА, которые планируется применять для ведения разведки, поиска самодельных взрывных устройств и патрулирования маршрутов движения войск.

ЕСТЬ КОЕ-ЧТО И У НАС

Настоящее положение дел в различных видах вооруженных сил США, характеризующее высокой степенью оснащенности мини-БПЛА, было достигнуто за последние 15–18 лет. При этом расстановка в хронологическом порядке работ по созданию систем мини-БПЛА в США и их последующих закупок демонстрируют рост едва ли не в геометрической прогрессии.

Что касается России, то в части мини-БПЛА наше отставание от других технологически развитых стран не столь значительно, как в области более крупных систем. Так, если современных беспилотных аппаратов размерности американских Predator, Reaper, Global Hawk у нас, увы, нет и в обозримой перспективе не предвидится, то в классе мини-систем российские разработчики предлагают несколько готовых решений, которые могут использоваться как в военной, так и в гражданской сфере.

К сожалению, в настоящий момент мини-БПЛА в российских войсках практически полностью отсутствуют (если не считать единичные закупки со стороны ГРУ и миротворческих сил). Впрочем, есть надежда, что активная заинтересованность, проявленная генералом Владимиром Шамановым к данному вопросу, поспособствует изменению ситуации к лучшему.

Денис ФЕДУТИНОВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
22.05.09*

АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ КАК ПРОЕКТ

Истек срок разработки карт проектов, определенных основными направлениями деятельности Правительства РФ до 2012 года.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Как сообщалось ранее, Правительство Российской Федерации в ноябре 2008 года утвердило "Основные направления деятельности на период до 2012 года", определяющие приоритетные социально-экономические задачи на среднесрочную перспективу. Спустя четыре месяца, в марте 2009 года, вышло постановление Правительства РФ "О порядке организации исполнения проектов по реализации "Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года". В нем указывается, что федеральные органы исполнительной власти, определенные ноябрьским документом ответственными за исполнение проектов по реализации "Основных направлений", должны обеспечить разработку карт проектов и в срок до 15 мая представить их в Минэкономразвития РФ и Минфин РФ. В частности, за номером 31 в перечне проектов числится "Развитие авиационной промышленности и двигателестроения", ответственный орган власти — Минпромторг. В "Основных направлениях" авиапрому отведено место в разделе "Повышение конкурентоспособности высокотехнологичных и базовых отраслей промышленности", подразделе "Высокотехнологичные отрасли", который включает авиационную промышленность и двигателестроение.

В документе, в частности, говорится: "Предстоит обеспечить выход на внешние и внутренние рынки самолетов Ил-96, SSJ100, Ту-204, глубоко модернизированного самолета Ту-204СМ, Ан-148, реализовать комплекс мер по развитию малой авиации.

Будет создано семейство "прорывных продуктов" гражданской авиации, включая SSJ-M, среднемагистральный самолет MC-21, широкофюзеляжный ближнемагистральный самолет, в кооперации с одной из ведущих зарубежных компаний. Предстоит реализовать проект создания двигателя нового поколения для "прорывных продуктов".

Будет реализован проект создания многофункционального истребителя пятого поколения (ПАК ФА), создан вертолет нового поколения, создано семейство военно-транспортных самолетов в интересах обороны и с целью коммерческой эксплуатации.

Продолжится процесс создания интегрированных структур в области самолето-, вертолето- и двигателестроения. Будет обеспечено развитие открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация", в том числе осуществлено первичное размещение акций. Целесообразно интегрировать необходимые авиационные активы на Украине и в Республике Узбекистан".

В приложении к "Основным направлениям" даются основные мероприятия на 2009 и 2010 годы, а также

целевые индикаторы. Так, основными мероприятиями 2009 года являются: увеличение производства гражданских воздушных судов (Ил-96, Ту-204/Ту-214, Ан-148) в соответствии с производственной программой открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация"; переход к серийному производству самолета SSJ100; развертывание производства транспортного самолета Ил-76; технологическая и организационная подготовка предприятий к производству перспективных продуктов (Ту-204СМ, широкофюзеляжный ближнемагистральный самолет); начало летных испытаний перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА); комплекс мероприятий по развитию малой авиации; оптимизация организационно-хозяйственной структуры открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация"; создание интегрированных структур в области двигателестроения.

На 2010 год основными мероприятиями определены: серийный выпуск изделий "переходного продукта" гражданской авиации (Ил-96, Ту-204, Ан-148, SSJ100); развертывание производства глубоко модернизированного самолета Ту-204СМ и транспортного самолета Ил-112; технологическая и организационная подготовка предприятий к производству "прорывных продуктов" гражданской авиации (SSJ-M, MC-21) и транспортной авиации (МТС); проведение первичного публичного размещения акций открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация"; подготовка к реализации проектов создания вертолета нового поколения и перспективного учебно-тренировочного самолета; подготовка к реализации проекта создания двигателя нового поколения для "прорывных продуктов"; создание интегрированных структур в области вертолетостроения.

Наконец, целевыми индикаторами обозначены объемы продаж основных типов авиационной техники в натуральном выражении (в штуках) и объем реализации авиационных двигателей гражданского назначения в млрд рублей. Согласно документу, целевым индикатором является выпуск в 2010 году 97 воздушных судов, в том числе 20 Ту-204/214 и 60 SSJ100, а в 2012 году — 142 воздушных судов, из которых 33 — Ту-204/214 и 70 — SSJ100. Объем производства авиатехники в ноябре 2008 года прогнозировался в объеме 15 машин, которые должны были быть выпущены по итогам года. Объем реализации авиадвигателей с 7,3 млрд рублей в 2008 году должен возрасти до 17,7 млрд в 2010 году и до 19,7 млрд — в 2012 году.

КАРТА ДЛЯ АВИАПРОМА

Как и требовалось в Постановлении Правительства, к 15 мая базовый вариант карты проекта был подготовлен Минпромторгом и направлен заинтересованным сторонам на согласование и утверждение. Детали этого документа не известны, однако общие моменты раскрыть можно.

Согласно форме карт проектов, предложенной Аналитическим центром при Правительстве РФ, в документе должны быть указаны цели, для достижения которых разрабатываются задачи и программные мероприятия. Также указываются объемы и источники финансирования, сроки реализации мероприятий. Отчасти данные, содержащиеся в картах проектов, должны быть компиляцией сведений, содержащихся в существующих программных документах. Так, например, деятельность авиационной отрасли финансируется по линии ФЦП развития гражданской авиационной техники, в рамках других программ и внепрограммных мероприятий, в которых авиационная тематика только лишь упоминается в чреде других отраслей. Создание карты проекта "Развитие авиационной промышленности и двигателестроения" — это первая попытка свести воедино все задачи, стоящие перед авиационной отраслью, программные мероприятия и источники финансирования.

По имеющимся сведениям, в карте проекта в качестве целей указаны обеспечение производства продукции и услуг авиатехнического профиля, а также изменение стратегической конкурентной позиции отечественного авиапрома на мировом рынке. Для достижения этих целей необходимо решить системные задачи, такие как: реализовать продуктивную стратегию, развить научно-технический, проектный, производственный и кадровый потенциал отрасли и, наконец, сформировать эффективную структуру отрасли.

Мероприятиями, направленными на достижение задачи по продуктовой стратегии, являются реализация текущих проектов в области самолето-, вертолето- и двигателестроения, а также агрегато- и приборостроения, а также выполнение работ по новым, перспективным образцам техники. Также в этом разделе учитываются меры, направленные на стимулирование спроса на отечественные воздушные суда. Развитие потенциала отрасли включает в себя мероприятия по техническому перевооружению, созданию научно-го задела, подготовке кадров и так далее. Наконец,

задача формирования эффективной структуры отрасли предусматривает как создание и оптимизацию вертикально интегрированных структур, так и антикризисные меры.

Помимо базового варианта, который основан на существующих бюджетных разработках, ведомством при участии отраслевых НИИ готовится и второй вариант документа, предусматривающий интенсификацию работ и, как следствие, дополнительное финансирование ряда направлений.

Определенная сложность в разработке карты проекта связана с тем, что необходимо представить предложения по целевым индикаторам, на основании которых можно будет судить об успешности реализации проектных мероприятий. Если адекватные меры по стимулированию спроса на гражданские воздушные суда могут дать достаточно быстрый отклик, то в вопросах подготовки специалистов, обновления научно-исследовательской и испытательной базы, то есть в направлениях, где срок получения отклика очень велик, целевой индикатор в виде объема реализации продукции не может быть применен. В то же время именно на расшивку системных проблем требуется направить наибольший объем бюджетных средств. В противном случае все усилия по реализации продуктовой стратегии даже в среднесрочной перспективе окажутся неэффективными.

Сейчас преждевременно говорить о том, последует ли за принятием "Основных направлений" изменение инструментов, с помощью которых государство будет проводить свою политику в отношении отраслей экономики. По крайней мере, исполнение действующей Федеральной целевой программы продолжится до 2011 года, когда ей на смену должна прийти новая ФЦП, разработка которой активно ведется в настоящее время.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

*источник: AVIAPORT.RU
18.05.09*

КОНТРАКТ НА ИСТРЕБИТЕЛИ САМОИСТРЕБИЛСЯ

Все работы по МиГ-31 для Сирии остановлены.

Как стало известно "Ъ", Россия заморозила контракт на поставку в Сирию партии истребителей-перехватчиков МиГ-31Э, заключенный в начале 2007 года. Согласно отчету ОАО "Нижегородский завод "Сокол" за 2008 год, утвержденному в конце апреля советом директоров предприятия, работы по подготовке самолетов к поставке на экспорт приостановлены "в связи с отсутствием контракта". Это уже второй случай срыва крупного контракта на поставку на экспорт российской авиационной техники за последние два года.

О том, что Россия отказалась от поставки в Сирию партии истребителей-перехватчиков МиГ-31Э, "Ъ" рассказали несколько источников в оборон-

но-промышленном комплексе. По словам одного из них, в конце апреля совет директоров ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", занимавшегося модернизацией машин по заказу ФГУП "Рособоронэкспорт", констатировал факт срыва сирийского контракта. "Теперь утвержденный советом директоров "Сокола" отчет выносится на общее собрание акционеров, назначенное на 29 мая", — пояснил собеседник "Ъ". Контракт на поставку истребителей МиГ-31Э ФГУП "Рособоронэкспорт" подписало с Дамаском в начале 2007 года. Предполагалось, что в Сирию будет поставлено восемь самолетов, стоимость контракта оценивалась в \$ 400—500 млн. Летом того же года "Сокол" приступил к его реализации. Поскольку производство МиГ-31 было свернуто в 1994 году, Сирии продавались самолеты из мобилизационного резерва ВВС РФ, модерниза-

цией которых под требования заказчика и занимался "Сокол".

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" зарегистрировано 22 сентября 1994 года. Акционеры — ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК, 38 %) и ООО "ХФЛ Финанс" (22 %). Еще 30,87 % акций находится в номинальном держании у ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания". Специализируется на производстве и обслуживании истребителей семейства "МиГ", учебно-боевых самолетов Як-130. С февраля 2006 года входит в ОАК. Выручка предприятия в 2008 году составила 3,04 млрд руб., чистый убыток — 142,02 млн руб.

Официально срыв сирийского контракта в ОАК не комментируют. "Вопросы военно-технического сотрудничества находятся в компетенции "Рособоронэкспорта", — заявил "Ъ" официальный представитель корпорации. Гендиректор НАЗ "Сокол" Александр Карезин также переадресовал "Ъ" в "Рособоронэкспорт", сославшись на то, что само предприятие не заключает экспортных контрактов. В "Рособоронэкспорте" от комментариев отказались. Однако в проекте годового отчета ОАО "НАЗ "Сокол" (копия имеется в распоряжении "Ъ") указано, что работы по подготовке МиГ-31Э к поставке на экспорт приостановлены "в связи с отсутствием контракта". Согласно документу, в 2008 году доля экспорта в объеме отгруженной продукции предприятия снизилась по сравнению с предыдущим годом с 41,9 до 7,12 %.

О причинах срыва сирийского контракта российская сторона говорит неохотно. Источник "Ъ", близкий к "Рособоронэкспорту", признает, что Россия отказалась от его реализации под давлением Израиля. "Аналогичный случай произошел с контрактом на поставку в Сирию ракетных комплексов "Искандер-Э", заключенным в 2005 году, — рассуждает собеседник "Ъ". — Тогда израильтяне оказали на Россию мощнейшее давление и контракт был официально аннулирован". В апреле 2005 года тогдашний президент Владимир Путин в ходе визита в Израиль публично заявил, что он "запретил реализацию этой сделки". Однако источник "Ъ" в отраслевом министерстве уверен, что основной причиной происшедшего стали финансовые проблемы Дамаска, не сумевшего найти средства на покупку дорогостояще-

го вооружения. Только зимой 2005 года Россия списала 70 % внешнего долга Сирии, который составлял на тот момент \$ 13,4 млрд. Тогда Дамаск остался должен Москве еще \$ 3,6 млрд. С того момента Россия возобновила военно-техническое сотрудничество с Сирией. Начиная с января 2005 года регулярно появлялась информация о том, что Сирия продолжает переговоры с Россией о закупках нового вооружения. Помимо ракетных комплексов "Искандер-Э" среди объектов интереса Сирии назывались зенитные комплексы "Панцирь", "Стрелец" и "Игла". В 2005 году в Сирию были поставлены комплексы "Стрелец".

Хотя в отчете НАЗ "Сокол" ничего не сказано о стране — покупателе "МиГов", отраслевые эксперты уверены, что речь идет о сирийском контракте. "Информация о подобном рода контрактах всегда засекречена. Неправительственным экспертам было известно лишь о двух крупных контрактах на поставку российской авиатехники, в реализации которых участвовало ОАО "НАЗ "Сокол", — алжирском и сирийском. И данные годового отчета предприятия за 2008 год это подтверждают", — говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. По заключенному в 2006 году контракту Россия должна была поставить Алжиру 34 МиГ-29СМТ на \$ 1,286 млрд. Алжир, получив 15 машин, весной 2007 года прекратил приемку, заявив, что в самолетах есть детали низкого качества или бывшие в употреблении, а в начале 2008 года вернул все 15 "МиГов". Однако редактор профильного издания Russia/CIS Observer Максим Пядушкин считает некорректным сравнивать истории со срывом контрактов с Алжиром и Сирией. "В отличие от скандала с Алжиром, в котором явно превалировала политика, в случае с Сирией, скорее всего, можно говорить о чисто экономических причинах, — рассуждает эксперт. — Совершенно нормально, когда в условиях кризиса государства корректируют планы закупки вооружений. Достаточно вспомнить азиатский кризис 1997–1998 годов, когда Индонезия серьезно скорректировала свои программы закупок российской военной техники".

Елена КИСЕЛЕВА

*источник: газета «Коммерсантъ»
20.05.09*

EADS ОБЪЯВЛЯЕТ РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2009 Г.

Результаты деятельности концерна EADS в первом квартале 2009 г. свидетельствуют о стабильности основной деятельности предприятий группы.

Компания имеет большой объем заказов, поставки производятся в намеченном объеме. Однако из-за экономического кризиса спрос со стороны гражданского сегмента снизился. Из-за более неравномерного, чем в прошлом году, распределения поставок по

кварталам, а также прочих особенностей графика выручка составила 8,5 млрд евро, EBIT без учета определенных факторов составила 0,4 млрд евро. Негативное влияние на EBIT в первом квартале оказали курсы валют и расходы на программу A400M. Объем денежных средств остался на прежнем уровне — 8,7 млрд евро, что создает прочную финансовую основу для будущей деятельности. Концерн EADS обладает ресурсами для успешной деятельности в условиях кризиса, однако перспективы конца 2009 г. и следующих лет достаточно неопределенны.

Глава EADS Луи Галлуа (Louis Gallois) заявил: "Несмотря на трудности в экономике, концерн EADS занимает сильные позиции. Мы активно отслеживаем состояние заказов и поставок, постоянно повышая эффективность. В очень важной для нас программе A400M нам необходимо выработать общие технические и коммерческие параметры сотрудничества с учетом сбалансированного распределения рисков с заказчиками. Тем не менее даже в эти трудные времена мы продолжаем делать долгосрочные инвестиции в развитие бизнеса. Успешные усилия по интеграции дают действительный синергетический эффект, который не ограничивается лишь сокращением издержек. Опыт, накопленный различными подразделениями нашей группы, позволяет нам предлагать действительно уникальные, передовые решения нашим заказчикам".

Были произведены изменения в структуре концерна. Подразделение MTAD (Military Transport Aircraft Division) полностью интегрировано в Airbus в качестве военного подразделения. Этот шаг позволит оптимизировать управление и распределение ресурсов. Новая структура действует с 2009 г.

Выручка группы составила 8,5 млрд евро (в первом квартале 2008 г. — 9,9 млрд евро) в связи с сокращением поставок Airbus (116 самолетов; в первом квартале 2009 г. — 123 самолета), негативным влиянием курсов валют и уменьшением доходов от программы A400M. В то же время выручка Astrium выросла на 20 %, выручка Eurocopter — на 4 %.

EBIT в первом квартале 2009 года составила 232 млн евро (в первом квартале 2008 г. — 769 млн евро). Сокращение вызвано негативным влиянием курсов валют и учетом издержек программы A400M. Без учета этих факторов EBIT составила 0,4 млрд евро (в первом квартале 2008 г. — 0,7 млрд евро). Снижение показателя связано с сокращением поставок Airbus и менее благоприятной структурой предложения.

Чистая прибыль EADS составила 170 млн евро (в первом квартале 2008 г. — чистый убыток 285 млн евро), что составляет 0,21 евро на акцию (показатель 2008 года — 0,35 евро на акцию). Собственные расходы EADS на НИОКР немного увеличились: показатель составил 562 млн евро (в первом квартале 2008 г. — 534 млн евро). Это объясняется постоянным развитием программ Airbus и Eurocopter.

Поток свободных денежных средств до кредитования заказчиков остался на уровне -600 млн евро (в первом квартале 2008 г. — 1022 млн евро). Изменение относительно показателей прошлого года, когда поток свободных денежных средств увеличился за счет положительного сезонного влияния, отражает снижение валовых свободных средств от операционной деятельности, что в свою очередь свидетельствует о снижении доходов по итогам квартала и сокращении оборотного капитала. Это сокращение отражает увеличение амортизационных отчислений Airbus, что связано с несоответствием текущих темпов производства непропорциональному графику поставок в рамках целого года. Несмотря на неблагоприятную рыночную ситуацию, концерн EADS не испытывал необходимости дополнительного кредитования клиентов в первом квартале. Таким образом, поток свободных денежных средств, включая кредитование заказчиков, составил -585 миллионов евро (показатель 2008 г. — 1079 млн евро). Чистый объем денеж-

ных средств составил 8,7 млрд евро (в 2008 г. — 9,2 млрд евро), что дает возможность поддержания ликвидности во время экономического кризиса.

В связи с сезонностью спроса в оборонном и ведомственном сегментах выручка, прибыль и поток денежных средств EADS по этим направлениям распределяются неравномерно.

В первом квартале 2009 года объем полученных заказов EADS составил 9,3 млрд евро (в первом квартале 2008 г. — 39,3 млрд евро). Показатель снизился за счет сокращения объемов заказов в портфеле Airbus и Eurocopter, однако остался в положительной зоне благодаря заказу на 35 ракетопланов Ariane 5 стоимостью более 4 млрд евро и заказу на 22 вертолета NH90, размещенному министерством обороны Франции в первом квартале 2009 г. Общий объем заказов концерна достиг рекордного уровня 412,6 млрд евро (в 2008 г. — 400,2 млрд евро). Увеличение на 13 млрд евро связано с благоприятным курсом доллара США. Данные о стоимости заказов в сегменте техники гражданского назначения основаны на ценах каталога. Объем заказов на продукцию военного назначения остался на стабильном уровне, составив 54,9 млрд евро (по итогам 2008 года — 54,9 млрд евро). По данным на конец марта 2009 г., на предприятиях концерна работали 117 198 человек (в конце 2008 года — 118 349 человек).

Идет подготовка первого полета самолета A400M. В настоящее время самолет проходит испытания; второй самолет, уже построенный, также пройдет серию испытаний. Испытания двигателей проходят в штатном режиме, было проведено восемь имитационных полетов общей продолжительностью более 21 часа. Проведены испытания шасси, ведутся испытания самолета на выносливость.

Заказчик самолета, Объединенное агентство по закупке вооружений (OCCAR), объявил о решении семи стран — участников проекта A400M установить трехмесячный мораторий на осуществление программы (до конца июня 2009 года), который позволит всем партнерам согласовать различные вопросы программы, пересмотреть контракт о поставках с учетом пожеланий всех сторон. Во время действия моратория EADS будет продолжать вести переговоры со своими поставщиками и партнерами по разработке графика реализации программы и определению точной даты первого полета A400M.

В этот период будут проведены переговоры по согласованию интересов сторон. Руководство EADS стремится сократить возможные издержки, однако все финансовые последствия задержек поставок могут быть оценены только по завершении переговоров. В отчетности группы показатель чистой прибыли может снизиться в будущих периодах, по мере того как объем издержек будет оценен или когда компания вернется к практике учета издержек по завершении проекта. Положительные последствия проводимых в настоящее время переговоров могут снизить издержки, однако это может быть принято к учету лишь по согласованию с OCCAR и странами — участниками проекта. Так как программа по-прежнему характеризуется высокой неопределенностью, EADS придерживается первоначальных оценок. Влияние на EBIT в размере 120 млн евро в первом квартале 2009 г. в отчетности Airbus не включает новую оценку. Как только EADS получит более точную оценку издержек, компа-

ния вернется к практике учета издержек по завершении работ.

ПРОГНОЗ

Ситуация в первом квартале 2009 г. развивалась в соответствии с представленными в начале года прогнозами. Анализ портфеля заказов свидетельствует, что объем заказов превышает предложение на ближайшие годы. Однако ухудшение макроэкономических индикаторов и снижение пассажирооборота негативно влияют на поступление заказов. EADS постоянно отслеживает состояние рынка, положение заказчиков, поставщиков и продолжает придерживаться гибкого подхода при реализации стратегии развития. Помимо коммерческого группа работает на оборонном и ведомственном сегментах, отличающихся стабильными объемами заказов. Это повышает устойчивость и экономическую защищенность компании. По прогнозам EADS, Airbus получит до 300 новых заказов в 2009 г., несмотря на все более сложные рыночные условия. При стабильности поставок и курсе US\$ 1,39 к 1 евро выручка EADS должна остаться в целом на уровне 2008 г.

При этих допущениях EBIT без учета определенных факторов несколько снизится в 2009 г., однако останется в положительной зоне благодаря устойчивым показателям основной деятельности. По сравнению с 2008 г. негативное влияние на EBIT окажет рост расходов на НИОКР, увеличение издержек хеджирования, снижение цен, увеличение объемов кредитования заказчиков и увеличение прочих издержек. Частично рост расходов будет компенсирован реализацией программы сокращения издержек Power8. Относительно определенных факторов пересмотр

программы A400M может заметно отразиться на результатах первой половины 2009 г. и, в частности, на EBIT. Когда будет получено более четкое представление об издержках в первой половине 2009 г., группа вернется к практике подсчета издержек по завершении проекта. Прежде чем включать в отчетность потенциально положительный результат по итогам переговоров с заказчиками и поставщиками, необходимо получить полное подтверждение того, что результат будет положительным.

Поток денежных средств в 2009 г. испытает на себе негативное влияние снижения объемов авансовых платежей в Airbus и некоторое увеличение амортизационных отчислений в четвертом квартале 2009 г. в результате замедления темпов производства узкофюзеляжных самолетов.

Кроме того, недавно объявленное сокращение объемов поставок A380 негативно скажется на потоке денежных средств из-за роста амортизационных отчислений. Последствия этого будут смягчены оптимизацией производства и управления поставками. EADS планирует оказать поддержку заказчикам путем кредитования поставок на дискреционной основе в 2009 г. Поток денежных средств пополнится за счет платежей по предоставленным в прошлые годы кредитам. На текущей стадии есть основания предполагать, что EADS в 2009 г. потребует не более 1,5 млрд евро свободных денежных средств, не включая издержек кредитования заказчиков и не учитывая возможные негативные явления, связанные с программой A400M.

*Источник: компания EADS
13.05.09*

ВЫСОТЫ "СУХОГО"

До 2015 года компания "Сухой" дополнительно поставит в Вооруженные Силы РФ более 60 боевых самолетов. Об этом заявил Председатель Правительства РФ Владимир Путин.

"Мы приняли решение дополнительно загрузить предприятие, и до 2015 года оно поставит в Вооруженные Силы более 60 новейших боевых самолетов", — сказал он на брифинге в Улан-Баторе. Владимир Путин также отметил, что работы над созданием истребителя пятого поколения на этом предприятии идут по плану.

Придание Российской армии нового облика предполагает поступление в войска и на флоты новейшей боевой техники. ВВС, в частности, уже принимают изготовленные на входящем в состав холдинга "Сухой" Новосибирском авиационном производственном предприятии имени Чкалова многофункциональные истребители-бомбардировщики Су-34.

По мнению главнокомандующего ВВС РФ генерал-полковника Александра Зелина, этот самолет

составит основу ударной мощи фронтовой авиации, являясь достойной сменой всепогодного круглосуточного фронтового бомбардировщика Су-24М. Это позволит существенно расширить область досягаемости при действиях по наземным объектам. Исключительной особенностью Су-34 является возможность применения широкой номенклатуры вооружения, включая высокоточные средства поражения. Способность применения практически всей номенклатуры управляемых ракет класса "воздух — воздух" свидетельствует о его многофункциональности.

Продолжаются испытания и новейшего самолета Су-35. Два летных образца к настоящему времени совершили более ста полетов. И как отмечают в ОАО "Компания "Сухой", сроки реализации программы Су-35 останутся неизменными.

Не менее значимы успехи "Сухого" на международной арене. Наиболее успешным российским продуктом на рынке боевой авиации в последние пятнадцать лет стали разработанные ОКБ "Сухого" самолеты семейства Су-30МК. После начала поставок первых машин в Китай в 2000 году уже отправлено заказчи-

кам и готовится к отправке в нынешнем году 269 истребителей семейства. Так что сообщение о том, что Россия поставит во Вьетнам дополнительную партию из 12 многофункциональных истребителей Су-30МК2 общей стоимостью более 600 млн долларов, вряд ли кого удивило. Тем более что контракт на поставку этих машин был подписан "Рособоронэкспортом" еще в начале нынешнего года.

СПРАВКА

Двухместный многофункциональный истребитель Су-30МК2 предназначен для завоевания господства в воздухе, перехвата воздушных целей, патрулирования и сопровождения, а также для уничтожения наземных и надводных объектов (подавления ПВО противника, блокирования действий противника с воздуха и непосредственной авиационной поддержки). Система управления вооружением самолета Су-30МК2 обеспечивает обнаружение, сопровождение и уничтожение авиационными средствами поражения воздушных, наземных и морских целей в любых погодных условиях днем и ночью. Он может также использоваться для обучения летного состава технике пилотирования и применения авиационных средств поражения.

Наличие второго члена экипажа снижает нагрузку на летчика при выполнении боевых заданий с применением управляемого оружия большой дальности, в ночных операциях, а также в продолжительных полетах с дозаправкой топливом в воздухе.

Истребители для Вьетнама будут произведены Комсомольским-на-Амуре авиационным объединением. По боевым характеристикам и возможностям эти машины аналогичны тем, что поставляются КНАА-ПО в Индонезию и Венесуэлу. Покупка 12 Су-30МК2, по мнению экспертов, значительно повысит потенциал ВВС этой страны. ВВС Вьетнама на сегодняшний день имеют на вооружении 140 истребителей МиГ-21-

бис и 53 истребителя-бомбардировщика Су-22МЗ/М4, поставленных еще в советское время. А уже в 1990-е годы страна получила 12 истребителей Су-27СК/УБК, в 2004 году — четыре первых многофункциональных истребителя Су-30МКК.

Первые Су-30МК2 планируется поставить заказчику в конце следующего года.

И еще один примечательный факт. Соединенные Штаты Америки приобрели два украинских истребителя Су-27 для использования их в качестве тренажеров при обучении американских пилотов. По информации агентства "Интерфакс", это связано с интенсивным ростом мирового парка истребителей Су-27 и Су-30. Кроме того, на этих самолетах будут проверять эффективность действия новых американских радаров и электронного оборудования.

Как отмечают в самом авиахолдинге "Сухой", за последние годы таких самолетов было продано на несколько миллиардов долларов. В частности, реактивные истребители Су-27 и Су-30 поставлены главным образом Индии, Китаю, Малайзии, Венесуэле и Алжиру. Одной из особенностей Су-27 является то, что при массе 33 тонны по техническим характеристикам он похож на американский истребитель F-15, притом что затраты на эксплуатацию российской машины более чем на треть меньше затрат на американский аналог.

Украинские спецэкспортеры подтвердили сделку на поставку в США двух истребителей Су-27. По уточненным данным, речь идет не о боевых самолетах и не о тренажерах, а о коммерческих (демилитаризованных) машинах. Ранее США уже покупали Су-27 в аналогичных целях, в том числе в Белоруссии.

Андрей ДАНКО

источник: газета «Красная звезда»
15.05.09

"ГЖЕЛЬ" ЗАКРЫВАЕТСЯ

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (НАЗ "Сокол") намерен достроить 20 легких турбовинтовых самолетов М101Т, находящихся сейчас в заделе, и закрыть этот проект, сообщил представитель авиазавода Игорь Черниченко.

По его словам, анонсированный ранее план создания совместного предприятия по сборке самолетов в одной из африканских стран потерял свою актуальность и сейчас "Сокол" ищет просто покупателей на последнюю партию.

В текущем году маркетинговая служба авиазавода изучала потенциальный спрос на рынках воздушных перевозок Африки и Юго-Восточной Азии. Они еще недостаточно освоены компаниями Европы и США, в то же время в странах этого региона нет

серьезных производителей легких самолетов, готовых состязаться с западными конкурентами. В ближнем зарубежье надежды связаны с продажами на Украине и в Казахстане, где формируется стабильный спрос на легкие самолеты для чартерных региональных и деловых перевозок.

Самолет М101Т, разработанный ОКБ имени Мясищева (Жуковский, Московская область), — единственный сертифицированный в России самолет компактного класса. По своему назначению турбовинтовой М101Т является многоцелевым самолетом, предназначенным для использования в пассажирском, грузовом и грузопассажирском вариантах. Самолет способен перевозить до шести пассажиров. Практическая дальность полетов составляет 1,1 тыс. км со скоростью до 420 км/ч. Для М101Т установлен эшелон полета в 7600 м, где отсутствует "болтанка".

Сертификат Авиационного регистра был получен еще в декабре 2002 года, когда проект создания лег-

кого коммерческого самолета носил название "Гжель". Авиазаказ тогда безуспешно предлагал свою разработку крупным компаниям в качестве корпоративного авиатранспорта, но смог вывести ее на рынок только с появлением в 2004 году заказчика в лице подконтрольной "Касколу" московской компании "Авиа менеджмент груп" (АМГ), оператора проекта коммерческих авиатакси Dexter. АМГ приняла в эксплуатацию самолет М101Т в 2006 году и планировала сформировать парк из 200 самолетов производства нижегородского авиазавода. Однако "Сокол", занятый тогда выполнением военных заказов, не смог выполнить контракт. Сейчас АМГ эксплуатирует в качестве авиатакси самолеты швейцарского производства Pilatus PC-12. В прошлом году средний налет на одно воздушное судно составил 65 часов в месяц. До недавнего времени компания совершала межрегиональные перевозки в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Южном федеральных округах. В 2009 году она вышла на рынки авиаперевозок Урала и Сибири. В дополнение к контракту со швейцарским заводом Pilatus на поставку 25 самолетов Pilatus PC-12 до 2011 года Dexter в 2008 году подписал договор с американским авиапроизводителем Cessna Aircraft на поставку 20 новых реактивных четырехместных самолетов Citation Mustang на сумму 60 млн долларов. В компании отмечают, что оба типа воз-

душных судов дополняют друг друга и вписываются в концепцию предоставления доступных по цене услуг бизнес-авиации на расстояниях до 2 тыс. км. Аналитики оценивали рынок авиатакси в прошлом году на уровне 5 млн пассажиров и прогнозировали ежегодный рост на 10–15 %.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Михаил Пак, аналитик ФК "Метрополь":

Авиатакси — перспективный бизнес. Рынок межрегиональных перевозок в России развит слабо, компаниям невыгодно эксплуатировать на маршрутах средней дальности большие самолеты, рентабельные при загрузке не менее 60 %. В то же время есть потребность в мобильной авиации в бизнес-среде. Поэтому в будущем этот сегмент имеет возможности для развития. Конкуренция производителей легких самолетов достаточно жесткая. М101Т мог бы конкурировать в цене, но он менее экономичен в расходе топлива и менее комфортен.

*источник: журнал «Эксперт»
15.05.09*

РУССКИЕ ИДУТ

Отечественное оружие завоевывает Латинскую Америку.

На этой неделе о намерении закупить российское оружие объявило еще одно латиноамериканское государство — Никарагуа. По словам главнокомандующей национальной армии генерала Омара Халлслевенса, никарагуанцы заинтересованы в приобретении от четырех до восьми самолетов и двух вертолетов, а также в модернизации еще двух воздушных судов, уже состоящих на вооружении ВВС. Назвать Никарагуа значимым партнером России в области военно-технического сотрудничества сложно. Но очевидно, что возможные партнерские отношения с этим государством — это еще один шаг к освоению лакомого для поставщиков вооружений рынка Латинской Америки. За последние годы Россия сумела совершить в этом направлении значительный прорыв.

Никарагуа — одно из беднейших латиноамериканских государств, которое тратит на оборонные нужды всего 0,6 процента от валового внутреннего продукта. Численность армии этой страны также относительно невелика — около 14 тысяч человек. За менее чем столетнюю независимую историю Никарагуа традиционно колебалось между Востоком и Западом, что отчасти и предопределило нынешнее техническое состояние вооруженных сил, которые с 1995 года носят официальное название Национальная армия Никарагуа (The National Army of Nicaragua). Сегодня никарагуанская армия вооружена преимущественно

оружием советского производства, хотя незначительную его часть составляют и образцы разработки западных стран, включая США. Так, военные этой страны используют автомат Калашникова, пистолет Макарова, снайперскую винтовку Драгунова, но одновременно не брезгают и американской винтовкой M16, а также израильскими Galil.

Авиационный парк никарагуанской армии представлен в основном вертолетами советского производства, а также легкими, военно-транспортными и учебно-боевыми самолетами. Это, в частности, вертолеты Ми-2, Ми-24, Ми-8 и транспортники Ан-26. На вооружении никарагуанской армии также стоят чешские учебные самолеты L-39. Серьезной истребительной и другой боевой авиации у страны нет. Этим, предположительно, и объясняется интерес нынешнего руководства Никарагуа к российским самолетам.

"Оружейные предпочтения" государства нередко связаны с политической ориентацией, а она в данном случае известна. Нынешний президент Никарагуа Даниэль Ортега, один из лидеров Сандинистской революции 1979 года, считается пророссийским настроенным руководителем и уже успел доказать свою преданность Москве, признав независимость Абхазии и Южной Осетии. На такой шаг не отважились даже государства, называющие себя ближайшими союзниками России, включая Белоруссию и некоторые другие страны бывшего СССР.

"Маленькая жертва" в виде последовавшего за этим разрыва дипломатических отношений с далекой

Грузией должна с лихвой окупиться в других областях, включая поставки вооружений. Пуск даже и незначительные. Впрочем, пока сложно сказать, о каких именно самолетах и вертолетах может идти речь. Но любая значимая оружейная сделка между Москвой и Манагуа станет первой с момента развала СССР, что уже само по себе можно назвать прорывом. На рынке Латинской Америки есть куда более серьезные государства, которые могут предложить России не символические, а вполне реальные сделки, сулящие долгосрочные перспективы и значительные финансовые выгоды. Одним из самых интригующих совместных проектов может стать сотрудничество России с Бразилией в сфере производства перспективного отечественного истребителя пятого поколения.

7 апреля 2009 года заместитель директора федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Фомин сообщил, что переговоры об обмене технологиями и создании площадки для сборки и лицензионного производства таких самолетов ведутся с бразильской компанией Embraer — крупнейшей авиастроительной корпорацией латиноамериканского региона. Первый полет российского ПАК ФА ("Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации") намечен на 2009 год, хотя пока еще этот проект остается во многом засекреченным. Получит ли он развитие — неизвестно, однако сулит весьма интересные возможности обеим сторонам.

У российских производителей вооружения и военной техники на бразильском рынке есть и другие перспективы. В частности, именно об этом шла речь во время посещения этой страны президентом Дмитрием Медведевым. Стороны подписали соглашение о военно-техническом сотрудничестве, реальные результаты которого пока точно не известны. Тем не менее, как утверждают эксперты, речь может идти о поставках Бразилии вертолетов Ми-35 в рамках объявленного тендера.

По оценкам специалистов, шансы на победу в соответствующем конкурсе у российской машины достаточно велики. Кроме того, бразильцы заинтересованы в поставках российской бронетехники, учебно-тренировочных самолетов (предположительно — Як-130), переносных зенитно-ракетных комплексов и другой продукции.

И все же в 2008 году, когда в мире особенно активно заговорили об "оружейной экспансии" Москвы в латиноамериканской регион, российских производителей постигла неудача. В июне Бразилия направила пяти производителям боевых самолетов запросы о коммерческих и технических условиях поставки истребителей для обновления парка ВВС. В их числе рассматривался Су-35. Но спустя несколько месяцев бразильцы сообщили об исключении российского истребителя из конкурса. В него попали американский F-18 E/F Super Hornet, французский Rafale и шведский Gripen.

Позже, к открытию в апреле 2009 года в Рио-де-Жанейро выставки LAAD-2009, бразильский журнал "Безопасность и оборона" (Seguranca & Defesa) опубликовал обзор военной авиации "В шаге от пятого поколения". Аналитики журнала признали, что используемые в истребителе Су-35 технологии пятого поколения дают ему превосходство над другими боевыми самолетами аналогичного класса, которые производятся и разрабатываются в мире. Но официаль-

ные власти к этому мнению уже вряд ли прислушаются.

Еще одним выгодным латиноамериканским союзником России в сфере военно-технического сотрудничества остается президент Венесуэлы Уго Чавес. Его намерения сблизиться с восточным партнером также можно назвать политически мотивированными, однако они уже принесли России немалые дивиденды. Дополнительный стимул отношениям Москвы и Каракаса придало введение США эмбарго на поставки оружия Венесуэле.

Только в 2005–2006 годах Каракас подписал целую серию контрактов с Москвой на поставки авиационной техники и стрелкового оружия. Крупнейшим из них стало соглашение на поставку 24 истребителей Су-30МК2В, оценивающееся в 2,4 миллиарда долларов. Среди других соглашений — приобретение сорока военно-транспортных вертолетов Ми-17, десяти ударных Ми-35М и трех сверхтяжелых Ми-26Т, а также закупка 100 тысяч автоматов АК-103 и подписание контрактов на строительство заводов по выпуску этих автоматов и патронов к ним. По некоторым сведениям, Венесуэла также заинтересована в покупке российских ЗРК "Тор-М1", ПЗРК "Игла-С", дизельных подводных лодок, истребителей Су-35 и другого вооружения.

Эквадор и Перу — еще два государства, перспективы военно-технического сотрудничества с которыми сулят определенные выгоды России. Руководители этих стран также известны своими антиамериканскими настроениями, что отчасти объясняет их интерес именно к российскому вооружению. В частности, эквадорцы проявляют интерес к отечественным вертолетам, а истребители ВВС Перу МиГ-29 в перспективе будут модернизированы российскими специалистами. Соответствующую программу корпорация "МиГ" также представила на последней выставке LAAD-2009 в Рио-де-Жанейро. В числе других возможных партнеров России также называют Мексику, Боливию и Уругвай.

Сегодня латиноамериканский регион остается перспективным не только для российских производителей вооружения и военной техники, но и для разработчиков оборонной продукции из других государств. Интерес к нему проявляют, в том числе, Индия и Китай, создающие собственные, "бюджетные" образцы оборонной продукции, нередко скопированные с российских аналогов. Несмотря на то, что возможности некоторых потенциальных покупателей во многом ограничиваются нестабильным экономическим положением и снижением цен на сырьевые ресурсы, латиноамериканские страны продолжают наращивать закупки вооружений и вкладывать средства в их модернизацию.

Для России, завоевавшей в этом регионе репутацию не только производителя современного и надежного оружия, но и своеобразного противовеса США и их союзникам, обстоятельства пока складываются благоприятно. И, судя по всему, Москва намерена максимально воспользоваться ими.

Андрей ФЕДОРОВ

источник: LENTA.RU
12.05.09

ШИРОКИЙ ЗАМАХ ОАК

О новом проекте — широкофюзеляжном ближне-среднемагистральном самолете — рассказывает руководитель Дирекции программ гражданской авиации ОАК, доктор технических наук А. Пухов.

Россия намерена сохранить компетенции по созданию широкофюзеляжных гражданских авиалайнеров. О новом проекте в этом сегменте — широкофюзеляжном ближне-среднемагистральном самолете — рассказывает руководитель Дирекции программ гражданской авиации ОАК, доктор технических наук Андрей Пухов.

— Проект появился в результате обсуждений и работы Межведомственной рабочей группы летом 2007 года после указаний Президента РФ В. Путина о целесообразности создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета (ШФ БСМС).

Создание концепции ШФ БСМС также было предусмотрено существующей Федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года". В декабре 2008 года ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" выиграло конкурс, объявленный в рамках ФЦП Минпромторгом России, и подписало государственный контракт на формирование концепции ШФ БСМС.

— Какова потребность в разработке широкофюзеляжного самолета?

— При создании самолета мы преследуем сразу несколько целей, прочем эффект от реализации этой программы не ограничивается только ее экономической эффективностью. Для государства это дополнительное подтверждение присутствия на мировом авиационном рынке, появление эффективного инструмента для обеспечения доступности авиаперевозок и пополнение бюджета за счет налогов, поддержание существующих и создание новых рабочих мест. Для авиационной промышленности это означает сохранение ключевых компетенций и научного потенциала в области широкофюзеляжных самолетов, сохранение и загрузку производственных мощностей. Наконец, для ОАК это эффективный, приносящий прибыль бизнес и заявка на лидерство в новом сегменте рынка.

— Какие основные характеристики предполагается заложить в этот самолет?

— Требования рынка к летно-техническим характеристикам ШФ БСМС сейчас уточняются, и мы про-

должаем дискутировать о преимуществах операционных возможностей "нишевого" продукта с базовой пассажироместимостью 300 человек и дальностью полета до 3500 км, а также универсального ШФ с дальностью до 7400 км. Идет оценка всех видов рисков этих вариантов с тем, чтобы в дальнейшем не конкурировать самим с собой или с новыми самолетами Airbus и Boeing.

— Какая предполагается кооперация по созданию этого самолета?

— ШФ БСМС — это первый проект, который ОАК запускает с нуля. Поэтому, естественно, кооперация строится с использованием всех ресурсов, имеющихся на сегодня. Это прежде всего конструктора ОАО "Туполев", АК "Ил", ЭМЗ им В. М. Мясищева, инженеры серийных заводов "Авиастар-СП", КАПО им С. П. Горбунова и ВАСО, а также многочисленные соисполнители проектных работ. Начата работа по ШФ БСМС с ведущими отраслевыми институтами: ЦАГИ, НИАТ, ГосНИИАС, ЦИАМ.

— Какие двигатели предполагается использовать на этом самолете?

— По составу маршевой силовой установки для ШФ БСМС у нас альтернатив в России пока нет — это двигатель ПС-90А2, который создан на базе ПС-90А, и сертификация которого по АП-33 намечена в этом году. Из зарубежных мы можем рассматривать двигатели компаний Rolls-Royce и Pratt & Whitney.

— Какие принципиальные отличия этот самолет будет иметь от ранее существовавших конструкций широкофюзеляжных самолетов? Что будет брать из прежних разработок?

— Из известных самолетов ШФ БСМС сегодня близок к самолетам Ил-86 и Airbus A300. Предполагается брать от них все лучшее, что еще осталось, и добавлять все новое из того, что можно реализовать. Такая своеобразная система "Low Cost" при создании самолета под заданную стоимость. Если во всем мире признано, что крыло Ту-204 по своей аэродинамической компоновке лучшее из всех созданных, то почему бы им еще раз не воспользоваться?

Основное нововведение — это комплекс бортового радиоэлектронного оборудования, выполненного по принципам многофункциональной модульной авионики открытой архитектуры. Это шаг, который российские авиастроители мечтают сделать уже более десятка лет и никак не могут решиться себя заставить, занимаясь вялотекущей модернизацией и повторной сертификацией в федеративных структурах.

— Каков примерно будет процент использования композиционных материалов: крылья, фюзеляж, хвостовое оперение?

— Существует несколько вариантов и предложений по конструктивно-технологическому составу агрегатов ШФ БСМС. Определяющими в этом вопросе являются время и место производства. Очевидно, что сегодня российские заводы не готовы уверенно делать силовые конструкции из композиционных материалов. Поэтому, если будет принята концепция быстрой реализации программы ШФ БСМС, я думаю, мы будем иметь традиционный "процент" по применению конструкционных материалов.

— Насколько этот самолет будет близок к "электрическому" самолету?

— Еще В. Ленин справедливо указывал на электрификацию всей страны как на источник ликвидации разрухи. Наши западные коллеги еще не так давно заявляли о полной электрификации самолета как о не только эффективной, но и реально достижимой. Жизнь их чуть-чуть поправила, и теперь мы все чаще слышим термин *more electric airplane* — "более электрический самолет". В ШФ БСМС мы активно собираемся реализовывать этот принцип и функционально, и на уровне периферийных устройств. Многие уже реализовано в конструкции самолета SSJ100. Цифровые системы автоматического регулирования давления (САРД), кондиционирования воздуха (СКВ), автономные гидроприводы — это реальные решения, которые мы будем предлагать для ШФ БСМС.

— На каком этапе находится концепция разработки этого самолета?

— Создание концепции ШФ БСМС предусмотрено существующей ФЦП в два этапа, и первый этап был успешно закончен в 2008 году. Заключительный этап — представление в Минпромторг России технического предложения и бизнес-плана программы —

сентябрь 2009 года.

— Какова последовательность действий по созданию этого самолета? Когда предполагается принять окончательное решение по его созданию?

— Последовательность действий банально проста: на основании данных маркетинговых исследований определяются требования к самолету, возможный объем его продаж и рыночная цена. Далее определяются техническая возможность реализации этих требований и сроки производства самолета. Выбирается головной исполнитель проектных работ и оптимальная производственная площадка, готовится инвестиционный план с определением всех потребных возвратных и невозвратных частей финансирования и источников их обеспечения. На основании этих документов и готовятся решения о запуске программы.

— Как предполагается финансировать проект?

— Есть планы по увеличению его финансирования и в новой ФЦП начиная с 2011 года. В зависимости от принятой концепции этот проект может иметь как быструю окупаемость — до 7–9 лет с высокой степенью рентабельности, что может заинтересовать частных инвесторов, так и длительную — до 12–15 лет.

В любом случае без ощутимой поддержки государства здесь не обойтись. Деньги нужны серьезные с точки зрения объемов финансирования и "недорогие" с точки зрения его стоимости.

Евгений НИКИТИН

*источник: AVIAPORT.RU
25.05.08*

"ТРЕТЬЯ СМЕНА РАБОТАЛА НА БАНДИТОВ", — СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Если бы можно было предвидеть кризис, то "Ростехнологии" десять раз подумали бы, прежде чем согласиться взять под управление столько предприятий, признался гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов.

Весь прошлый год в правительстве шли ожесточенные споры по поводу того, какие активы передать в "Ростехнологии". В итоге корпорация получила более 400 предприятий. На тот момент у менеджмента корпорации был четкий план, как развивать эти активы, уверяет Сергей Чемезов. Но карты спутал кризис. Если изначально "Ростехнологии" не собирались просить денег из бюджета на свое существование, то теперь без этого не обойтись. Ведь, по оценке Чемезова, в предбанкротном состоянии сейчас находятся более 30 % переданных госкорпорации компаний. Что теперь "Ростехнологии" будут делать с этими и другими своими предприятиями, Чемезов рассказал "Ведомостям".

— Прошел почти год, как "Ростехнологиям" начали передавать активы. Как идет процесс формирования структуры госкорпорации?

— На сегодняшний день мы еще не все активы получили. "Ростехнологиям" переданы только 179 пакетов акций акционерных обществ, а акционирование ФГУПов только начинается. Думаю, процесс завершится до конца года. Правда, недавно был принят закон, которым нам разрешено управление передаваемыми активами. На таких предприятиях мы уже можем назначать гендиректора, главного бухгалтера, требовать отчетность. Так что все идет по плану.

— Вы уверены, что уследите за таким большим хозяйством? Эффективно управлять из одного центра более чем 400 предприятиями невозможно.

— Для этого мы формируем холдинги на основе переданных нам предприятий. Уже принято решение о создании 19 холдингов на базе предприятий оборонной промышленности и четырех холдингов — гражданской. Это строительный, авиационный, биотехнологический и автомобилестроительный холдин-

ги. Также рассматривается вопрос о создании еще ряда гражданских холдингов. Для всех уже подобраны руководители. Как правило, на эти должности мы берем людей, которые работали раньше на входящих в них предприятиях. Но, разумеется, мы выбираем лучших. Пока кандидатуры не утверждены на наблюдательном совете, поэтому назвать фамилии я не могу. Руководители холдингов будут отвечать за организацию производства, согласовывать с нами все финансовые вопросы, в том числе связанные с привлечением кредитов. Представители же госкорпорации войдут в состав советов директоров холдинговых структур.

— Вы получили активы прямо накануне кризиса. Как это повлияло на ваши изначальные планы?

— Конечно, кризис негативно отразился на деятельности госкорпорации, как и на всей промышленности в целом. Когда мы только планировали создавать "Ростехнологии", мы не собирались просить денег из бюджета вообще. Они нам были не нужны. Мы планировали, что часть самых неэффективных предприятий закроем. Рассчитывали, что будем зарабатывать на реализации строительных проектов, сдавать в аренду свободные площади или землю. Вырученные средства планировали инвестировать в развитие госкорпорации. Однако на сегодняшний день спрос на землю, на площади для аренды резко упал. Отдавать их за бесценок сейчас не имеет смысла.

— В каком состоянии находятся предприятия "Ростехнологий"?

— Честно говоря, в неудовлетворительном. Не могу даже назвать 2-3 абсолютно здоровых предприятия. Практически все в очень плохом состоянии, в предбанкротном — более 30 %. Совсем недавно у нас чуть не началась процедура банкротства на волгоградском "Химпроме". Но ее удалось приостановить. Вовремя договорились с энергетиками. На сегодняшний день мы уже провели экспресс-аудит большинства предприятий. Предварительно кредиторка — около 600 млрд руб. Цифры пока анализируются. Но уже сейчас понятно, что какое-то количество предприятий станут банкротами. Кого именно это коснется, пока не могу сказать. Ясно, что речь идет не о ключевых предприятиях, которые существенным образом могут повлиять на обороноспособность страны. Разумеется, это не коснется и компаний, которые монопольно производят ту или иную продукцию, необходимую для Минобороны России.

— Какая сейчас главная проблема у предприятий "Ростехнологий"?

— Ее я вижу в нехватке оборотных средств. Цена кредитов стала просто безумной. По-другому и не скажешь. Сейчас прослеживается опасная тенденция: руководители предприятий соглашаются кредитоваться на любых условиях, и под 28 %, и под 30 %. Особенно в регионах. Я спрашиваю: а как вы собираетесь деньги отдавать? Отвечают: будем брать, пока дают, чтобы не остановилось производство. Мы, конечно, приостановили кредитный поток и взяли его под особый контроль. Теперь все разрешения о привлечении кредитов принимаются в госкорпорации.

— Налоговая задолженность у вас небольшая, и Минфин уже пообещал вам реструктурировать дол...

— Это правда. Но есть долги поставщикам, например комплектаторам. Если мы не вернем их хотя бы в какой-то части, то наши смежники просто погибнут,

встанет основное производство. Чтобы этого не произошло, будем вынуждены обращаться в Минфин.

— Вы с кем-нибудь консультируетесь по финансовому анализу?

— Разумеется. Аудит "Ростехнологиям" проводили 13 крупнейших аудиторских компаний, отобранных по конкурсу.

— Сколько потребуется вам еще денег из госбюджета? Вы уже писали письма в правительство, где указывали сумму 151,319 млрд руб. и на 110,8 млрд руб. госгарантий.

— Мы указывали данные Минпрома, который вывел цифру на основании анализа отчетов предприятий. Но потом договорились с Минфином, что выделение средств будет после проведения аудита и анализа структуры задолженности. Я уверен, основную часть мы сами закроем [найдем деньги] либо внутри госкорпорации, либо договоримся с банками. Уже понятно, что сумма будет значительно меньше, чем была указана вначале. Планируем обращаться в Минфин с каждым холдингом, а не с каждым предприятием. Деньги могут быть переданы нам в качестве имущественного взноса или напрямую предприятиям в качестве уставного капитала. Оба варианта нас устраивают.

— Мы правильно понимаем, что на сегодня денежный взнос государства "Ростехнологиям" — это 25 млрд руб. на "АвтоВАЗ" и 3,5 млрд руб. на компенсацию процентов по кредитам, взятым на покупку "ВСМПО-Ависмы"?

— Да, но пока нам даже этих денег не дали, только пообещали. Счетная палата уже собирается проверять, как мы их используем, а я им говорю: "Подождите, пока нечего проверять, средства еще не пришли". По "ВСМПО-Ависме" мы договорились по субсидированию процентных ставок в 2009 г. Но мы ведем переговоры о том, чтобы нам предоставили средства на закрытие кредитов. Это около \$ 1 млрд.

— Министр финансов Алексей Кудрин критиковал госкорпорации за то, что в них большие зарплаты. Вы согласны с этой критикой?

— У нас зарплаты рыночные. Поверьте, они намного ниже, чем у топ-менеджеров банковских и топливных структур. Кстати, их нам утверждает наблюдательный совет, членами которого являются в том числе и министры российского правительства. При этом не стоит забывать, что я отвечаю за деятельность около 500 предприятий. Деньги я зарабатываю честно, и, поверьте, мне не стыдно смотреть людям в глаза.

— Вы еще просили, чтобы вам передали средства федеральных целевых программ. Вам не обидно, "Росатому" это одобрили, вам — нет. Вам не доверяют?

— Здесь дело не в доверии. Просто мы немного упустили время, а догонять всегда сложнее. ФЦП были нам нужны как раз для того, чтобы самими контролировать, как эти деньги нашими предприятиями расходуются. Спрашивать ведь за них будут именно с нас.

— Не жалеете, что столько активов набрали?

— (Смеется.) Не набрали, а дали. Если бы знали, что будет так, то десять раз подумали бы. А помните, сколько было шума в самом начале? Давать или не давать?! Думали, рядили. Главное — время упустили. Этим воспользовались самые "практичные". Набрали кредитов, заложили все ценное имущество предприятий. И таких примеров немало. Генпрокуратурой сей-

час расследуется более 50 уголовных дел. И число их возрастает.

— Но при этом вы готовы брать другие активы, которые после дефолтов по кредитам могут оказаться у госбанков и ВЭБа. Недавно соглашение с ними на этот счет подписали.

— Не совсем так. Мы договорились: если у них окажутся профильные для наших холдингов предприятия, то мы можем их взять в управление. Все подряд брать не собираемся. Например, более 40 % акций "Норникеля" заложено по кредитам ВТБ и ВЭБа. Скажу откровенно, этот актив нам интересен. У нас уже есть металлургические активы. Это холдинг "РТ-металлургия", например.

— У вас теоретический интерес или кредиторы Владимира Потанина и US Rusal (владеют контрольным пакетом "Норникеля") с вами это уже обсуждали?

— Потанин сам это предложил. В январе на совещании у президента Дмитрия Медведева он сам заявил, что если он не сможет вернуть кредит, то государство, по его выражению, может деприватизировать пакет. А в качестве агента государства сам назвал "Ростехнологии".

— Говорилось, что вас туда Алишер Усманов и Игорь Сечин зовут.

— Правда лишь в том, что Усманов — наш партнер, у нас есть совместный проект — Удокан, на базе которого мы планируем создавать совместное предприятие. Да и идею создания глобальной горнодобывающей компании на базе "Норникеля" и "Металлоинвеста" поддерживаем. Именно в нее мы бы могли внести ВСМПО и "Русспецсталь", например. Дело за нашими коллегами, которые, как мне кажется, по этому вопросу не определились. У того же Потанина то одни идеи, то другие, то третьи. Вот мы и ждем, решат ли владельцы акций "Норникеля" гасить кредиты или нет. Мы народ терпеливый, никуда не торопимся.

— В совет директоров "Норникеля" выдвинут представитель "Ростехнологий" Игорь Комаров. Он был вашим советником, а теперь на "АвтоВАЗе" работает. Вы рассчитываете, что он пройдет в совет? Его "Металлоинвест" будет поддерживать?

— У "Металлоинвеста" недостаточно пакета, чтобы провести даже одного кандидата в совет. ВТБ и ВЭБ ведут сейчас переговоры с обоими основными акционерами "Норникеля" о том, чтобы наш представитель прошел в совет. Пока вопрос не решен. Если вы помните, по нашему предложению в начале года кандидатура Комарова рассматривалась на пост финансового директора "Норникеля", который он занимал еще до прихода в "Ростехнологии", но, к сожалению, совет директоров его не поддержал.

— Есть еще один профильный для вас актив — контрольный пакет акций "Ижавто", который заложен в Сбербанке. Говорят, вы хотите взять его в управление?

— Упаси бог! Не хотели и не хотим. Мы более года назад заявили, что собственно "АвтоВАЗу" этот актив неинтересен, но он хочет его не для себя, а для партнера — Renault. По их просьбе мы и начали переговоры с "Соком" о покупке "Ижавто". Но переговоры затянулись, и в кризис по понятным причинам такая сделка перестала быть интересной для французов. С инициативой передать нам в управление завод выступил президент Удмуртии Александр Волков. Наш ответ, к сожалению, отрицательный. У "АвтоВАЗа" много

своих проблем. Нам деньги дали на его поддержку и развитие, тратить их еще и на "Ижавто" не имеем права. Нас не поймут.

— А если на "Ижавто" еще дадут?

— Тогда другой разговор. (Смеется.)

— Другие крупные предприниматели обращались к вам с просьбой взять активы в управление?

— Да, таких много. Например, Виктор Вексельберг нефтехимию предлагал. Мы хотим создать СП на базе наших нефтехимических активов вместе с "Сибуром". Дело в том, что наши волгоградский "Химпром" и "Алтайхимпром" производят однотипную продукцию, но на нее ограниченный спрос. У "Сибура" и "Реновы" схожая ситуация. При объединении часть мощностей можно репрофилировать. Но пока у нас создание торговой компании на повестке дня, чтобы контролировать финансовые потоки. Я думаю, что контрольный пакет все же будет у нас. А когда дело дойдет до объединения активов, их надо будет оценить. Но нам в такой компании достаточно и блокпакета.

— Говорят, Олег Дерипаска в конце прошлого года обсуждал с вами варианты сотрудничества?

— Действительно, нам интересны некоторые из его активов. К примеру, автозавод "Урал". Вместе с "Камазом" они могли бы успешно развиваться. Двигательный бизнес "Базэла" тоже интересен. Но серьезных переговоров на этот счет нет, просто когда-то встретились и обсудили.

— "Ростехнологии" — акционер "Камаза" и владеет более 30 % акций "Автодизеля", входящего в группу "ГАЗ" Дерипаски. Обе компании просят у ВЭБа денег на конкурирующие проекты по созданию производства дизелей. Вы на чьей стороне?

— "Камаз" реализует проект с американской компанией Cummins в рамках СП "Камминз-КАМА", работающего с 2007 г. Со своей стороны "Автодизель" разработал двигатель в партнерстве с инженеринговой компанией AVL, в настоящее время проводит испытания и доводку его конструкции, разрабатывает проект создания производственных мощностей в объеме до 60 000 двигателей в год. Оба проекта имеют высокую экономическую и социальную значимость, в силу чего они претендуют на получение государственной поддержки. "Ростехнологии" заинтересованы в оптимизации деятельности предприятий, входящих в состав холдинга. На наш взгляд, после восстановления рынка до докризисного уровня его объем будет достаточным для того, чтобы обеспечить спрос и на продукцию СП "Камминз-КАМА", и на продукцию "Автодизеля", а сотрудничество предприятий при реализации указанных проектов сможет обеспечить радикальное повышение их эффективности. На мой взгляд, время и рынок все расставят на свои места. Дадут исчерпывающий ответ на вопрос, чей двигатель лучше и экономически перспективнее.

— Когда завершится формирование "Росавиа" и что станет ее основой?

— Активы же все известны. "Дальавиа", "Владивостокавиа", "Оренбургавиа", то, что осталось от "Красэйр", плюс "Самара". У авиакомпаний будет три "дочки": одна в Питере (будет создана на базе ГТК "Россия"), одна в Москве и одна в Хабаровске.

— Есть информация, что Москва против внесения в компанию "Атлант-Союза".

— Юрий Михайлович Лужков мне об этом не

говорил, мы все соглашения подписали. В ближайшее время будет совет, мы должны утвердить программу замены старых самолетов на новые.

— Уже определились, что будете покупать — Boeing или Airbus? Правда ли, что на покупку самолетов "Росавиа" собирается потратить \$ 5,5 млрд?

— Будем брать и то и другое. Мы не можем покупать только у одного. У нас партнеры по ВСМПО оба. (Смеется.) При этом будем покупать и отечественные самолеты — Ан-148 и Superjet, когда начнут их выпускать. Точную сумму пока не можем сказать, потому что не знаем, сколько машин надо купить, да и отпускная цена пока не согласована. Покупки планируем в кредит. Уже обратились в Boeing и Airbus, чтобы они помогли найти нам кредитные средства.

— "Ростехнологии" выступили инициатором того, чтобы роялти за пролет иностранных авиакомпаний над территорией России распределялись не только в пользу "Аэрофлота". Как движется процесс?

— Минтранс предложил отложить решение вопроса до конца года. Там не так все просто, вопрос регулируется межправительственными соглашениями. Как только тронем его, то все соглашения нужно будет переподписывать.

— Авиакомпания "Сибирь" вам интересна? Контрольный пакет также заложен в Сбербанке.

— Если Сбербанк примет решение передать компанию в управление, будем думать. "Сибирь", в принципе, интересная компания, если б не долги. А если мы ее с долгами возьмем — все потянет ко дну.

— Александр Лебедев заявлял, что готов продать авиакомпанию Red Wings и Blue Wings "Ростехнологиям".

— Он звонил, предлагал встретиться, но пока встречи не было. Нам нужно еще сформировать свою авиакомпанию.

— Зачем вы хотите создать именно конкурента "Аэрофлоту"? Можно же просто создать крепкую компанию.

— Все же хорошее рождается в конкуренции. Нас обвиняли в монополизме, а теперь в том, что мы создаем конкурента "Аэрофлоту". Будьте последовательны, господа.

— Почему все предлагают и отдают вам? В прошлом году шли разговоры, что Чemezov забрал полстраны. Он же друг Владимира Путина. Чemezov пользуется доверием, не ворует, умеет наводить порядок. Вы сами как это объясняете?

— Дружба с Владимиром Владимировичем тут ни при чем. Основная проблема или преимущество в том, что такой корпорации, как наша, в России больше нет. Посудите сами. Какая еще из российских коммерческих структур в течение года могла бы подписать многомиллиардные соглашения с такими транснациональными гигантами, как Boeing, Airbus, Daimler, Renault, Finmeccanica, Pirelli и т. д., да еще в период мирового экономического кризиса? А ведь наша сфера деятельности — не сырье, а high-tech, и мы сотрудничаем на равных с мировыми лидерами, а кое-где их обгоняем. Например, в сфере ВТС, где прочно занимаем второе после США место, а по данным Стокгольмского института исследования проблем мира, даже опережаем Соединенные Штаты по поставкам вооружения и военной техники за рубежом, стабильно выходя на \$ 8 млрд в последние годы. При этом 56 % из нами поставленного в 2008 г. специму-

щества занимает авиационная техника, 17 % — техника ПВО, за которой, кстати говоря, у нас расписана очередь на ближайшие годы. Оборонные предприятия, выпускающие эту продукцию, работают с максимальной загрузкой. Именно на них успешно решаются и технологические, и экономические, и, разумеется, социальные проблемы. Вот так везде бы и в других отраслях нашей промышленности. Именно по этой причине, как вы говорите, "все предлагают и отдают "Ростехнологиям".

— По "АвтоВАЗу" вы сами активность проявили?

— Сами. Завод терять было жаль. Если бы мы туда не пришли, "АвтоВАЗа" больше бы не было. В 2005 г. завод дышал на ладан. Третья смена работала на бандитов. Машины продавались без зеркал, недоукомплектованные. Это и была продукция "третьей смены".

— Почему никого не посадили? И что делал тогда Владимир Каданников?

— Как никого не посадили? Посадили. Например, мэра Тольятти Николая Уткина, при попустительстве которого все происходило. С нашей помощью были смещены все бывшие руководители силовых структур. Во избежание коррупции и "недоразумений" батальоны [милиции] менялись каждый месяц. Со всей России их собирали. А Владимир Каданников уже был в преклонном возрасте и фактически заводом не руководил. Сейчас на заводе бандитов нет, хотя за забором есть. Наша основная задача — вернуть на завод бизнес продаж запчастей. А воровство на заводе очень серьезно сократилось. У нас сейчас вообще все жестко: поймали — сразу на улицу.

— "АвтоВАЗу" дали 25 млрд руб. только потому, что "Ростехнологии" — акционер предприятия?

— Нет. Просто кому же еще давать, как не "АвтоВАЗу"? Это крупнейшее в стране предприятие автопрома. На нем более 100 000 человек работает. К этому добавить коллективы предприятий, выпускающих комплектующую продукцию, членов их семей — и получится, по сути, почти весь город Тольятти.

— Вы будете контролировать, как "АвтоВАЗ" тратит эти средства? Уже понятно, на что они пойдут?

— Разумеется. Создан антикризисный комитет, его возглавляет мой заместитель Игорь Завьялов. Завод будет перед ним отчитываться. Прежде всего завод рассчитается с комплектаторами. Будет продолжена работа по созданию новой платформы. Если бы не кризис, то в 2009 г. мы бы выпустили первый новый автомобиль класса С. Он получается очень неплохим. В его разработке участвовали и итальянцы, и Magna, и Renault. Теперь запуск переносится на 2010 г. Мы очень рассчитываем на реализацию антикризисной программы. Благодаря ей сэкономим 20 млрд руб. Речь идет о сокращении управленческого персонала и высшего звена руководителей, вице-президентов, руководителей дирекции. Уже сократили девять высших руководителей, ликвидированы бонусы, премии.

— А рабочих не тронете?

— Конечно же нет. Более того, мы надеемся, что будем расширять производство. Ведь кризис не вечен. Да и "АвтоВАЗу" необходимо заработать средств, чтобы вернуть нам субсидию в 25 млрд руб.

— На сколько лет вы дали субсидию?

— На десять.

— Ваши партнеры по "АвтоВАЗу" — Renault и "Тройка Диалог" — финансовой помощи заводу не

оказывают, а вы вносите деньги. Не обидно?

— Если бы завод находился во Франции, я не сомневаюсь, что правительство Франции тоже бы помогло предприятию.

— В апреле "Ростехнологии" приобрели 26 % компании "Ирвин-2", входящей в тройку крупнейших поставщиков лекарств по госпрограммам. Как к вам попал этот пакет?

— Сделка еще не закончена, пока идут переговоры.

— Насколько масштабны ваши планы в фармакологии?

— В рамках госкорпорации мы создаем биотехнологический холдинг, туда войдет и фармакология. Когда "Ростехнологии" только создавались, у нас были фармацевтические активы — госпредприятия, отраслевые институты. Потом подняли шум и мы с ними расстались. Сейчас нам передали дирекцию по строительству медицинских центров и снова встал вопрос о том, чтобы передать нам фармацевтику. Что именно войдет в этот холдинг, должно решить правительство.

— Рассчитываете ли вы получить контроль над госпредприятиями — "Мосхимфармпрепаратами им. Семашко", "Микрогеном", Московским эндокринным заводом?

— Пока вопрос не решен. Эта тема будет обсуждаться в Минздраве, Минпроме и других министерствах. Я лично на этом несколько не настаиваю.

— Правда ли, что "Ростехнологии" планируют строительство завода по производству препаратов для лечения онкологических заболеваний?

— Решение пока не принято. В рамках биотехнологического холдинга у нас есть производные от переработки целлюлозы, которые могут быть использованы в том числе для производства вакцин от рака. От иностранцев предложений поступает много. Например, от кубинцев. Недавно мы вместе с Игорем Ивановичем [Сечиным] посещали их фармакологический центр, который был создан еще в советские времена по линии СЭВ. Они все это не просто сохранили, но и развили: сегодня кубинцы производят препараты высочайшего класса, покупателями которых являются Европа и Америка. На Кубе производят вакцины против раковых заболеваний, гепатитов. Нам показывали слайд, с кем они работают: там есть многие страны, Игорь Сечин спросил, почему нет России. Ответили: "К вам попасть очень сложно". Есть предложения от одной американской компании. В зависимости от того, что за лекарства и насколько они необходимы России, будем рассматривать и эти варианты.

— У вас столько отраслей, а в энергетике — ничего нет. Покупать не планируете?

— Пока не планируем.

— Строительный холдинг вы на базе каких активов строить будете?

— Сейчас регистрируется компания "РТ — строительные технологии", у нее два актива — "Технопромэкспорт" и "Тяжпромэкспорт". Ведем переговоры о покупке доли в "Мосинжстрое". К тому же у нас у самих много площадей, которые можно было бы использовать как для промышленного, так и для гражданского строительства.

— А верно ли, что вы договариваетесь о покупке за долги подконтрольного IBS Group сборщика компьютеров Dero Computers?

— Мы встречались с президентом IBS Анатолием

Карачинским. Пока ни о чем не договорились, идет изучение ряда бизнес-предложений IBS, в том числе и по Dero.

— Контроль над заводом по производству микроэлектроники "Ангстрем" вы по-прежнему планируете получить?

— У нас создан холдинг "Российская электроника", который исторически владеет 25 % акций завода. Сейчас холдингом разрабатывается стратегия развития, которая должна быть представлена к концу года. В ее рамках и будут определены нами приоритетные направления, в том числе и по сотрудничеству с заводом "Ангстрем".

— Совладелец АФК "Система" Владимир Евтушенков не предлагал вам объединиться с подконтрольной АФК IT-компанией "Ситроникс"?

— Предлагал объединиться. Пока мы ни о чем не договорились, пока встречаемся.

— Расскажите, у кого контроль над WiMax-оператором "Скартел"?

— У нас 25 %, а остальное у частных инвесторов.

— Говорят, что с самого начала компания была создана "Ростехнологиями".

— Года три назад ко мне пришли ребята — нынешний гендиректор компании Денис Свердлов и еще два человека — и рассказали свою идею. Я, честно говоря, подумал, что это из области фантастики, не очень верилось, что возможно что-либо сделать, — но стал их поддерживать на всякий случай. Там небольшие деньги требовались, а они начали потихонечку развиваться. С получением частот мы тоже помогли. Реальными деньгами мы вошли совсем небольшими.

— Там все-таки серьезная сумма инвестирована — \$ 300 млн. Под Ваше имя наверняка?

— Да. Я считаю, что это очень перспективный проект.

— В конце прошлого года представители "Скартела" заявляли, что планируют инвестировать порядка \$ 1 млрд на развитие в регионах. Эти планы пересматриваются?

— Сейчас трудно сказать, будет ли это миллиард, а может, и больше или меньше. Проект еще не до конца подготовлен.

— А интернет-компаниями "Ростехнологии" интересуются?

— Нет, и РБК нам не интересна.

— Верно ли, что Вы или "Ростехнологии" как-то аффилированы с "Итерой"?

— Нет. Акции в этой компании ни у меня, ни у "Ростехнологий" нет. Но я являюсь председателем попечительского совета Федерации велосипедного спорта России. Учитывая, что "Итера" — основной спонсор сборной России, отношения с ее руководством на спортивной ниве у меня хорошие.

— А личные инвестиции у Вас есть? Проходила информация, что Вы — клиент "Тройки Диалог".

— Да. Я акции "Роснефти" через них покупал в кредит — на 5 млн руб. Хорошо, что успел продать в сентябре, прямо накануне кризиса. Заработок был небольшой, но все могло быть хуже, думал: "Все, пролечу". Так что больше я в эти игры не играю. (Улыбается.)

источник: газета «Ведомости»
28.05.09

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

SIEMENS ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В НИДЕРЛАНДАХ

Компания Siemens Energy получила заказ на постройку электростанции комбинированного цикла в порту нидерландского города Роттердама.

Заказчиком выступает компания Enecogen, партнерское предприятие нидерландской Eneco и датской DONG Energy. Проект предусматривает постройку электростанции установленной мощностью 870 MW, которая будет запущена в эксплуатацию в конце 2011 года. Стоимость контракта, включая долгосрочное обслуживание, составляет около 978 млн долл.

Проект состоит из двух линий электростанции комбинированного цикла типа SCC5-4000F 1 S, разработанной в виде модульного концепта, что позволяет адаптировать ее к нуждам клиентов и условиям места установки и обеспечивает рабочую вариативность, короткое время запуска и высокую скорость отслеживания графика нагрузки. Siemens Energy построит станцию под ключ и осуществит поставку основных компонентов для каждой линии, включая газовую турбину SGT5-4000F, паровую турбину SST5-5000, генератор с водородным охлаждением и сопутствующее оборудование. Все три компонента расположены на одном валу, а между генератором и паровой турбиной расположена муфта с синхронизатором, повышающая надежность и гибкость работы установки. "Низкие выбросы оксидов азота (менее 10 ppm) и эффективность станции, превышающая 59 %,

делают эти две работающие на природном газе станции самыми экологичными коммерческими станциями, строящимися сейчас в Европе, - говорит Лотар Баллинг (Lothar Balling), генеральный директор подразделения Energy Solution Business Europe. - С момента создания концепции станции в середине 80-х годов и запуска первой станции в Великобритании в 1994 году по всему миру было продано почти 80 валопроводов этого типа. Сегодня в эксплуатации находятся 43 установки и еще 35 установок строятся в Европе, что демонстрирует соответствие этой технологии запросам европейского рынка". Благодаря высоким обязательствам, взятым Siemens и его основными подрядчиками - NEM (поставит теплоутилизационный парогенератор), BAM и другими нидерландскими компаниями, станция будет построена менее чем за 30 месяцев и будет сдана в эксплуатацию в конце 2011 года. Результатом станет улучшение проектного портфолио собственников проекта.

В число последних заказов, полученных компанией Siemens на данный тип электростанций, входят проекты в Великобритании, две станции в Австрии, станции в Нидерландах, Португалии, Венгрии, Словакии и России.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
26.05.09*

MWM ПРОДВИГАЕТСЯ НА СЕВЕРОАМЕРИКАНСКИЙ РЫНОК

Компания MWM, ранее известная под названием Deutz Power Systems, объявила об экспансии на американский рынок и открытии новой штаб-квартиры в Атланте, штат Джорджия.

Компания предоставляет решения в области использования возобновляемых источников энергии для ряда областей промышленности, включая разработку высокоэффективных и экологичных промышленных моторов, которые превращают в электро-

энергию как природный, так и биогаз. Топливо, используемое в клиентоориентированных решениях компании, варьируется от метана, получаемого с полигона для захоронения отходов в Иллинойсе (США) до природного газа в Калифорнии (США) или биогаза в Шлезвиг-Гольштейне (Германия) - по сообщению компании, генераторы MWM эффективно преобразуют в электричество различное сырье.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mwm.net
01.05.09*

CENTRAX: НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

Компания Centrax Gas Turbines, расположенная в Великобритании, объявила о получении пакета новых заказов в день открытия своего обновленного завода.

Первый из заказов предназначается фармацевтической компании GlaxoSmithKline и представляет собой установку на базе генератора CX501-KB7 для нового проекта комбинированного производства тепловой и электрической энергии. Станция будет снабжать электроэнергией диетологические подразделения GSK, а также ее завод по производству энергетических напитков в Глочестершире, Англия. Кроме генераторной установки, Centrax поставит котел-утилизатор, газовый компрессор, дизельный генератор и систему контроля.

Другой заказ включает в себя три генераторных установки, приобретенных компанией Bermuda Electric Light Company. Установки типа 501-KB7 мощно-

стью 5 МВ каждая работают на жидком топливе и будут использоваться для снижения пиковых нагрузок и работы в дежурном режиме для поддержания мощности, необходимой для покрытия базовой нагрузки.

Компания также выиграла конкурс на поставку генераторного оборудования ирландской компании Dalkia Alternative Energy. Газовая генераторная установка KB7 будет производить 5 МВ электроэнергии и дополнительное тепло для использования на молочном заводе по комбинированной схеме.

Centrax специализируется на производстве и обслуживании газотурбинных генераторов на основе Rolls-Royce 501K и Rolls-Royce Trent 60.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.centrax.com
15.05.09*

ПАРТНЕРСТВО ПРОТИВ ПОРТОВОГО СМОГА

Siemens Energy и муниципальные власти северогерманского города Любек достигли соглашения о партнерстве в сфере осуществления проектов по выработке электроэнергии на берегу и поставке ее на корабли, находящиеся в порту.

Целью программы является разработка и поставка решений, обеспечивающих эффективное и экологичное береговое энергоснабжение в Европе.

В случае возможности получения электричества с берега суда могут заглушить свои дизельные моторы, постоянно работающие во время их нахождения в порту. Поскольку дизельные моторы производят не только электричество, но также выхлопные газы, сажу, копоть и шум, береговые поставки электро-

энергии помогут уменьшить портовый смог, ставший серьезной экологической проблемой во многих портовых городах.

В конце августа 2008 компания Siemens Energy и власти Любека успешно ввели в эксплуатацию первую в Германии береговую энергетическую систему для торговых судов. Установленная в доке Нордланд система по линии высокого напряжения обеспечивает находящиеся на рейде суда электроэнергией.

Новое соглашение регулирует кооперацию в вопросах, касающихся приобретения, планирования и исполнения проектов береговых энергетических систем.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
18.05.09*

МАКЕДОНИЯ ОТКРЫЛА ПЕРВУЮ ТЕПЛОЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ, СЕРТИФИЦИРОВАННУЮ В РАМКАХ МЧР

Премьер-министр Республики Македония Никола Груевски торжественно открыл в столице Скопье первую в стране теплоэлектростанцию на природном газе, сертифицированную для международной программы финансирования квот на выброс углерода.

Электростанция, оснащенная газовыми моторами GE Jenbacher, стала первой коммерческой электростанцией в Македонии, построенной в рамках международных норм "механизма чистого развития" (МЧР). Эта программа, предусмотренная Киотским протоколом, подразумевает финансовую поддержку проектов по альтернативному производству энергии

с целью уменьшения выбросов CO₂ в развивающихся странах.

Вырабатываемая на станции электроэнергия будет поставляться на местные сталелитейные фабрики в районе промышленного парка "Зелезара Скопье". Использование технологии комбинированного производства тепловой и электрической энергии GE вместо отдельных электрических и термальных установок позволит уменьшить потребление топлива почти на 40 %. Кроме того, более близкое расположение подобных систем к конечному пользователю поможет сократить расходы на транспортировку.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
19.05.09*

WARTSILA СОКРАЩАЕТ МОРСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В СВЯЗИ С КРИЗИСОМ СУДОСТРОЕНИЯ

Ship Power, подразделение Wartsila по производству силовых агрегатов для морских судов, будет реструктурировано в связи с существенно изменившейся ситуацией на мировом морском рынке.

Компания планирует обсудить условия увольнения с сотрудниками, занятыми на самых разных должностях и в различных регионах. Общее количество рабочих мест, подлежащих сокращению, составит 400-450, 80 из них находятся в Финляндии, основном центре компании. За счет этих мер Wartsila планирует уменьшить годовые расходы примерно на 41 млн долл. Эффект от сокращений станет заметен во второй половине 2009 года и достигнет своего максимума к концу 2010-го.

В связи с мировым экономическим кризисом судостроительная индустрия после долгого периода высокого спроса переживает настоящий крах. В период с января по апрель 2009 года количество заказов на рынке упало до 183 млн долл., что на 86 %

ниже аналогичного периода предыдущего года. В настоящее время все основные сегменты рынка обладают избыточными мощностями. Помимо уменьшения спроса компании столкнулись с рисками выполнения существующих заказов и переносом сроков. Wartsila оценивает потенциальные риски в области заказов на свои судостроительные решения в 1,4 млрд долл. В период с января по апрель 2009 г. из книги заказов были отозваны проекты на сумму 100 млн долл.

Сокращая персонал, компания планирует адаптировать свой бизнес в области решений для судостроения к текущим потребностям клиентов. В настоящее время подразделение Wartsila Ship Power предоставляет рабочие места 1300 сотрудникам, занятым в основном в области продаж, проектного менеджмента, инжиниринга и судостроения. Компания работает в 30 странах.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
14.05.09*

ALSTOM ОСУЩЕСТВИТ ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ГЕОТЕРМАЛЬНОЙ СТАНЦИИ В МЕКСИКЕ

Компания Alstom осуществит поставку оборудования, включая геотермальные паровые турбины и турбогенератор с воздушным охлаждением, и постройку под ключ электростанции Лос-Умерос II в восточно-мексиканском штате Пуэбла.

"Проект по постройке геотермальной станции Лос-Умерос II знаменует собой возвращение компании Alstom на этот рынок после осуществленной в 2000 г. в Лос-Азурос постройки четырех установок мощностью 25 МВ каждая, - говорит Гай Чэрдон (Guy Chardon), старший вице-президент подразделения Alstom Power Thermal Products. - Линейка геотермальных продуктов Alstom базируется на проверенных решениях, включающих паровые турбины, генераторы, насосы и контрольно-распределительные систе-

мы, и расширяет наше предложение в сфере использования возобновляемых источников энергии".

Пары, находящиеся на глубине 2-3 км под землей, добываются и приводят в движение геотермальную электростанцию. Получаемая энергия дает весьма небольшое количество парниковых газов, обеспечивает базисную выработку электроэнергии и не зависит от колебаний цен на топливо. Мексика является четвертым по величине производителем геотермальной энергии после США, Филиппин и Индонезии. Последний проект свидетельствует о возвращении компании Alstom на быстроразвивающийся геотермальный рынок, существующий на сегодняшний день в 70 странах мира.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.alstom.com
15.05.09*

OMAN LNG И GE ПОДПИСАЛИ СЕРВИСНОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Компании Oman LNG и General Electric Oil & Gas подписали контракт на обслуживание 12 газовых турбин GE, установленных в газовом комплексе Кальхат в Омане.

По условиям рассчитанного на 16 лет контракта GE осуществит сервисное обслуживание 6 основных газовых турбин, приводящих в движение сжижительные линии, и 6 дополнительных турбин, производящих электроэнергию для комплекса.

Три линии по сжижению природного газа очищают и сжижают газ. Газовые турбины поставляют энергию, необходимую для охлаждения природного газа

до минус 160 °С, что существенно облегчает его транспортировку и удешевляет продажу на международных рынках, особенно в Азии и Европе. Комплекс Кальхат, расположенный на восточном побережье султаната Оман в 200 км от города Мускат, является одним из крупнейших промышленных предприятий страны, внося свой вклад в стремление правительства диверсифицировать экономику и уменьшить ее зависимость от прямой добычи нефти.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
18.05.09*

MAN TURBO: ЗАКАЗЫ НА ПАРОВЫЕ ТУРБИНЫ

Компания MAN Turbo получила пакет заказов на паровые турбины общей стоимостью 130 млн долл. для использования в различных проектах, включая получение энергии из биомассы, отходов, а также при помощи солнечных батарей.

Паровая турбина мощностью 80 МВ будет приобретена для проекта по постройке в Великобритании электростанции, работающей на твердых отходах. Строящаяся в юго-восточном районе Лондона электростанция будет производить энергию из твердых муниципальных и промышленных отходов, скапливающихся каждый год в количестве 585 тыс. тонн. Турбина будет снабжать электричеством около 66 тыс. домохозяйств. Запуск станции намечен на 2011 год. Две паровые турбины мощностью 25 и 20 МВ соответственно будут использованы для расширения двух станций по переработке отходов, расположен-

ных в Германии и Швейцарии. Турбины, произведенные на заводе MAN Turbo в Гамбурге, будут включены в процесс комбинированного производства тепловой и электрической энергии с целью увеличения эффективности процесса переработки мусора.

Еще одна паровая турбина - установка мощностью 125 МВ - заказана компанией Masdar Abu Dhabi Future для получения солнечной энергии в Абу-Даби. Она станет крупнейшей паровой турбиной, используемой для этих целей. Успехи MAN Turbo в привлечении новых заказов обусловлены большим количеством реализованных проектов и высокой вариативностью эксплуатационных характеристик турбины, позволяющих, в том числе, адаптировать ее к специальным условиям нагружения, необходимым клиентам.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.man.eu
28.04.09*

GE ENERGY ОСУЩЕСТВИТ ПОСТАВКУ СОТОЙ ГАЗОВОЙ ТУРБИНЫ ТИПА FRAME 6FA

Компания GE Energy планирует осуществить поставку сотого экземпляра своей турбины класса F, что является очередным этапом в развитии современной технологии.

Средняя по величине модель флота на базе технологии F хорошо известна благодаря гибкости в выборе видов топлива и операционных характеристиках. К настоящему времени газовые турбины типа Frame 6FA, установленные в 30 странах мира, в совокупности выработали более 2 млн часов.

Турбина 6FA является машиной 70-мегаваттного класса и разработана для использования в установках с частотой 50 и 60 герц. Установленная мощность турбины, высокий КПД и надежная конструкция позволяют широко использовать ее в различных режимах, от когенерации и муниципального отопления до чистого производства энергии в электростан-

циях комбинированного цикла или в интегрированном режиме комбинированного цикла с газифицированием. Сотая модель 6FA будет установлена на строящейся электростанции комбинированного цикла в российском городе Курган на Южном Урале. Электростанция, производящая электричество и тепло, станет важным фактором для социального и экономического развития региона.

Многофункциональность турбины демонстрируют несколько последних проектов в Европе, в частности расширение электростанции по комбинированному производству тепла и электроэнергии на базе нефтеперерабатывающего завода в Испании и электростанции комбинированного цикла на Канарских островах.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
28.04.09*

URS ПОСТРОИТ ЭНЕРГЕТИЧЕСКУЮ УСТАНОВКУ В ТЕННЕССИ

Корпорация URS и администрация района Теннесси Вэли (TVA) заключили контракт на постройку и пуск в эксплуатацию дополнительных мощностей турбинной установки внутреннего сгорания в штате Теннесси, США.

Стоимость рассчитанного на три года проекта составляет около 292 млн долл.

Проект будет реализован подразделением компании URS согласно долгосрочному соглашению с TVA, включающему полный спектр услуг по постройке газотурбинных установок комбинированного и простого цикла и их дальнейшее обслуживание. Оценочная стоимость рассчитанного на 10 лет контракта

составляет 2,5 млрд долл. URS осуществит постройку паротурбинной установки и модернизацию имеющейся станции с целью обеспечения работы в режиме комбинированного цикла. Реализация проекта добавит 360 МВ к существующей мощности станции в 540 МВ и запланирована на ноябрь 2011 г. Электростанция Глисон, стоящая из трех газотурбинных генераторов, была приобретена TVA в декабре 2006 г.

Компания URS Corporation со штаб-квартирой в Сан-Франциско является одним из лидеров американского рынка промышленного строительства.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
01.05.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

**Серебряков Сергей, ученик 10 класса
МОУ "Куркинская средняя общеобразовательная
школа", Вологодский район, Вологодская область**

Гордость и восхищение ребятами и работами, представленными на втором туре. Особенно понравилась работа В. Дорожки. В реферате и, особенно, на защите чувствовалась мощь интеллекта специалиста-авиастроителя. Буду стремиться достичь такого же уровня!

Организация конкурса хорошая, условия проживания идеальные. На каждом шагу мы ощущали заботу. Спасибо! А встречи с членами жюри, великими людьми России — Новожиловым Г. В., Микояном С. А., Кондауровым В. Н. — запомнятся на всю жизнь!

Благодарю за помощь Вологодское авиапредприятие и Департамент образования, а главное, моего руководителя — учителя физики Галину Александровну Серебрякову.

За три дня пребывания в Москве мы с Николаем Павловичем побывали на Красной площади, в мавзолее, в Кремле, в храме Христа-спасителя, на Воробьевых горах, на ВВЦ, на монорельсовой железной дороге, у Останкинской телевышки и, главное, в музее авиации и космонавтики.

Хочется пожелать на будущее организаторам:

1. оценивать каждое выступление на Олимпиаде (ведь их всего 16), может быть, по номинациям;
2. поощрять наших наставников, без них наши успехи проблематичны;
3. организовать хотя бы обзорную экскурсию по столице.

**Дорожки Венедикт, МОУ "Гимназия "Юридическая",
г. Волгодонск, Ростовская область**

Я участвую в Олимпиаде третий год. Первый раз, в 2007 году, когда мне было 14 лет, я впервые выступал перед таким представительным жюри. До сих пор помню свое волнение и страх, что не смогу выступить достойно. И еще запомнилась просто удивительная и неповторимая атмосфера дружелюбия и теплоты, которая царила на Симпозиуме. Потом было участие в других конкурсах и олимпиадах, победы и неудачи. Но нигде я не встречал такого заботливого и доброго отношения к участникам Олимпиады.

Я благодарен учредителям и организаторам Олимпиады за возможность, которую предоставили мне и другим участникам финала: за неоценимую помощь консультантов, за общение с известными летчиками и авиаконструкторами, за прекрасную техническую поддержку. Моя победа

ПОБЕДИТЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

**ДОРОЖКО ВЕНЕДИКТ,
МОУ "Гимназия "Юридическая",
г. Волгодонск Ростовской области —
1 место**

**МЕНКИДЖАНОВ ЕВГЕНИЙ,
ГОУ "МКУИИИТ", г. Москва —
2 место**

**ГРИШИН ИЛЬЯ,
СОШ № 21,
г. Мичуринск Тамбовской области —
3 место**

на VI Олимпиаде — это не только мой успех. На Симпозиуме я чувствовал себя среди друзей, а не среди соперников. И все участники были достойны награды. Мне понравилось, как сказала Надежда Гегамовна Багдасарьян, что все вышедшие в финал — победители.

И, конечно, хочется поблагодарить спонсоров Олимпиады за призы и подарки, которыми нас просто засыпали.

А еще я могу сказать, что моя жизнь последние три года делится на отрезки: до Олимпиады и после. Я уже сейчас начну готовиться к следующей Олимпиаде, потому что с каждым годом уровень участников становится более высоким и я хочу соответствовать этому уровню.

Мне понравилось, что в этом году Андрей Киселев, победитель первой Олимпиады, провел нам мастер-класс, где показал, как нужно готовиться к выступлениям. Его советы мне очень помогли.

Хочу поблагодарить Генриха Васильевича Новожилова, Сергея Викторовича Кувшинова, Дениса Валерьевича Титова, Александра Ивановича Бажанова за поддержку и помощь, которая была мне необходима.

Также хочу поблагодарить Елену Анатольевну Киселеву и Светлану Валентиновну Александрову за организацию нашего проживания. Спасибо вам!

Дорожка Марина Алексеевна, учитель информатики и ИКТ высшей категории МОУ "СОШ № 15" г. Волгодонска Ростовской области, победитель конкурса лучших учителей в рамках ПНПО "Образование", мама Венедикта Дорожка

Уважаемые организаторы ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания!

С каждым годом Олимпиада набирает обороты. Особенно заметно это стало в этом году, когда количество участников выросло в разы, а в финал вышли 16 ребят. Не скрою, что мой сын очень волновался, сможет ли он попасть в число финалистов. Для него участие в Олимпиаде — это прежде всего проверка своих сил и знаний. И если участие в IV Олимпиаде было связано просто с интересом к авиации, то к нынешней VI Олимпиаде у сына сформировался осознанный выбор его будущей профессии.

Благодарю всех, кто связан с организацией и проведением Олимпиады, за ваше неравнодушие и участие в судьбах ребят, интересующихся прошлым, настоящим и будущим авиации.

Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания отличают прекрасная методическая подготовка, высокий уровень организации и проведения заключительного мероприятия — Молодежного симпозиума. Благожелательная обстановка, высокопрофессиональное жюри, всеобщая атмосфера заинтересованности и использование современных достижений в области информационных технологий — все это позволяет участникам достойно представлять свои работы.

Замечательно, что Клуб авиастроителей выразил благодарность педагогическим коллективам учебных заведений, подготовившим финалистов Олимпиады.

Власенко Александр, воспитанник ТОГОУ "Школа-интернат с первоначальной летной подготовкой им. М. М. Расковой", г. Тамбов

От проведения Симпозиума я в восторге. Мне все очень понравилось: общение как с выдающимися конструкторами, так и с другими участниками Олимпиады. Имел возможность оценить свою работу в сравнении с другими.

Узнал много нового и интересного, обогатил свой опыт публичных выступлений и получил стимул для продолжения и совершенствования дальнейшей научной деятельности.

Мне очень понравилась организация самой Олимпиады: доступность, хорошая информированность, очень подкупает внимание к участникам Олимпиады со стороны организаторов. Спасибо, с удовольствием принял бы участие в вашей Олимпиаде еще раз.

**ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ
И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**



**САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

**ОРГАНИЗАТОРЫ
ОЛИМПИАДЫ**

Клуб авиастроителей

Академия наук авиации и воздухоплавания

ООО "Союз машиностроителей России"

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

**Некоммерческой организации
"Авиакосмофонд"**

**Департамента образования
города Москвы**

**Департамента науки и
промышленной политики
города Москвы**

*За поддержку и помощь в организации и проведении
VI ежегодной Олимпиады
по истории авиации и воздухоплавания*

БЛАГОДАРНОСТЬ

*Авиакосмофонду
Академии наук авиации и воздухоплавания
ГОУ Лицей № 1550 города Москвы
Департаменту образования города Москвы
Департаменту образования Вологодской области
Департаменту науки и промышленной политики города Москвы
Дизайн-студии ООО "ГАРУСС"
ЗАО Авиационная компания "Аэрофлот-Норд"
ЗАО "МСЗ-Салют"
ЗАО "Полимедия"
КБ "Нацпромбанк" (ЗАО)
Московскому государственному техническому университету им.
Н. Э. Баумана
Московскому региональному отделению "СоюзМаш России"
ОАО "Мичуринский завод "Прогресс"
ОАО "Вологодское авиационное предприятие"
ОАО "Гаврилов-Ямский Машиностроительный завод "Агат"
ОАО "Роствертол"
ОАО "Тамбовский завод "Комсомолец" им. Н.С. Артемова"
Общероссийской общественной организации "Союз
машиностроителей России"
ООО "МПП "Энерготехника"
ООО "Издательство "Авиамир"
Районному управлению образования МО Ленского района, МОУ
"Лицей №2 г. Ленска" Республики Саха (Якутия)
Российскому государственному гуманитарному университету
(РГГУ)
Российскому государственному технологическому университету
им К. Э. Циолковского (МАТИ)
Управлению образования Администрации Гаврилов-Ямского
муниципального района
ФГУП "ММПП "Салют"*

Клуб авиастроителей

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту — Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту — Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания — ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) — 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) — 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) — 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-
САЙТ КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU

АВИАСАЛОН "МАКС-2009"

**18—23 августа 2009 года, г. Жуковский,
Московская область, ФГУП "Летно-
исследовательский институт им. М. М.
Громова".**

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В настоящее время Международный авиационно-космический салон "МАКС" заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиафорумов. Главная цель проведения МАКСа — демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

МАКС проводится под патронажем Председателя Правительства Российской Федерации, его традиционно открывает Президент России. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности. На МАКСе первые лица государства доступны для делового общения. Всем, кто связан с авиационной и космической отраслями промышленности, МАКС предоставляет редкую возможность ознакомиться с мнением лиц, принимающих решения по ключевым вопросам разработки, производства и продажи авиационной техники и вооружения.

МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом.

МАКС предоставляет специалистам и бизнесменам уникальную возможность установления многоуровневых контактов, дальнейшего развития производственной кооперации и поиска новых партнеров для бизнеса. Роль авиасалона как генератора новых

альянсов и плодотворных идей признана во всем мире. МАКС проводится в городе авиационной науки и техники — Жуковском, на аэродроме центральной испытательной базы страны — Летно-исследовательского института им. М. М. Громова. Гости салона могут ознакомиться с расположенными в непосредственной близости от выставки крупнейшими научными, производственными и экспериментальными центрами России.

Значительное место в программе МАКСа занимают научные конференции и симпозиумы, проводимые под эгидой государственного научного центра России — ЦАГИ. Они позволяют ученым и специалистам обменяться мнениями по поводу наиболее острых проблем развития авиации и космонавтики в настоящем и будущем.

ОРГАНИЗАТОР

ОАО "Авиасалон"

ТЕЛЕФОНЫ ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 787-66-51, +7 (495) 363-56-41

ФАКС ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 787-66-52

E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:

MAKS@AVIASALON.COM

САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:

HTTP://WWW.AVIASALON.COM



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"