



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 7 (43), июль 2008 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Reg. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода —
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	33
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	81
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	88
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

ВНИМАНИЕ!

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

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

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



АЭРОКОСМИЧЕСКАЯ ДЕКАДА

1—7 октября 2008 г., Алушта, Крым

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Президент РФ подписал указ о госкорпорации "Ростехнологии"	3	Корпорация "Сухой" намерена продать 160 истребителей Су-35	10
Проект постановления Правительства РФ по Объединенной двигателестроительной корпорации поступит премьеру в ближайшие дни	3	"Суперджет" подрезал "Сатурну" крылья	11
Бюджетная поддержка	4	Определился состав участников конкурса на разработку двигателя для самолета МС-21	11
На базе истребителя пятого поколения в перспективе может быть создана корабельная версия	4	Истребитель Су-35 будет оборудован самыми современными средствами защиты	11
Шестое поколение российской боевой авиации будет беспилотным — Михаил Погосян	4	Двигатели 117С разработки НПО "Сатурн" обеспечивают успешное проведение летных испытаний самолета Су-35	12
Швейцария будет поставлять двигатели для Казанского вертолетного завода	4	"Оборонпром" готов обсуждать участие "Мотор Сич" в двигателестроительном холдинге	12
Правительством России предусмотрена поддержка проекта самолета МС-21 в виде протекционистских мер по таможенным пошлинам	5	Рынок для МиГ-35 оценивается в 500 самолетов — глава компании	12
Объем финансирования Superjet 100 будет увеличен	5	"Иркут" планирует определить поставщиков систем и двигателя для МС-21 в течение года	13
"Сухой" планирует на авиавыставке "Фарнборо-2008" объявить о новых контрактах на поставку самолетов Sukhoi Superjet 100	5	15 лет назад самолет Ил-96-300 с двигателями ПС-90А совершил первый рейс	13
Украина реформирует авиапром для дальнейшей интеграции с российским авиастроением	5	Необходимо упорядочить финансирование НИОКР — АССАД	13
Состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "ОАК"	6	Юрий Ласточкин избран генеральным директором "НПО "Сатурн" на новый срок	14
Двигательная способность	6	ОАО "Сатурн — газовые турбины" — лауреат премии "Российский энергетический Олимп — 2008"	14
На Урале открывают первую в России школу юных летчиков	7	Холдинг "Вертолеты России" в 2010 году перейдет на единую акцию — гендиректор	14
Самолет МС-21 будет по характеристикам лучше, чем А320	7	ММПП "Салют" предложит СПМ-21 на конкурс авиадвигателей для самолета МС-21	15
Поставки боевых самолетов для Минобороны РФ существенно вырастут	7	Авиакомплекс имени Ильюшина изучает возможность установки на самолеты Ил-96 двигателей НК-93	15
Самолет Sukhoi Superjet 100 в ходе первого этапа заводских испытаний налетал 25 ч. 55 мин.	8	Истребителей пятого поколения будет произведено около 1000 единиц — Михаил Погосян	15
"Иркут" ведет переговоры по поставкам Як-130 в Грецию, Малайзию и Алжир	8	К 2015 году самолеты Ил-96, Ил-76, Ту-204 станут конкурентоспособными благодаря модернизации двигателя — Христенко	16
Портфель заказов компании "Ильюшин Финанс Ко." увеличился до 140 самолетов общей стоимостью примерно 117 млрд рублей	8	Очередной Ту-204-300 улетел во Владивосток	16
Украина и Россия не смогут "лепить" "Русланы"	9	"Климов" оставит чистую прибыль за 2007 г. в распоряжении компании	16
"Сухой" к 2015 году намерен стать полнопрофильной авиастроительной компанией с военным и гражданским сегментами	9	ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" планирует заключить на авиасалоне в Фарнборо сделки на поставку около 30 Superjet 100	17
На программу создания нового самолета МС-21 требуется 150 млрд рублей	10		
"Сатурну" предложили компромисс	10		
		и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июль 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРЕЗИДЕНТ РФ ПОДПИСАЛ УКАЗ О ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Президент России Дмитрий Медведев подписал указ "Вопросы Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростехнологии", сообщила в понедельник пресс-служба президента.

Ранее гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов заявил, что предприятия, переданные этой государственной корпорации, ждет реструктуризация.

"Необходимо провести реструктуризацию всей промышленности, которая нам передается, всех предприятий", — сказал он в субботу в интервью телеканалу "Вести-24". При этом он не исключил, что часть переданного "Ростехнологиям" имущества будет реализована. "Конечно, я не считаю необходимым держать все то количество, которое сегодня нам передается. Какую-то часть, конечно, можно будет продать", — отметил С. Чемезов.

Как сообщал "Интерфакс" со ссылкой на источник в одном из профильных ведомств, в уставный капитал "Ростехнологий" был передан госпакет в 34,01 %

акций ОАО "КАМАЗ". По данным источника, в состав госкорпорации также войдут активы, контролируемые ОАО "Рособоронэкспорт", на базе которого были созданы "Ростехнологии", в частности блокпакет "АвтоВАЗа" и "ВСМПО-Ависма" (66 %).

"Ростехнологии" также получат госпакет оборонного холдинга ОАО "ОПК "Оборонпром" (51 %, еще 31,13 % акций "Оборонпрома" владеет "Рособоронэкспорт"). Помимо "КАМАЗа", крупнейшие активы, на которые претендуют "Ростехнологии", — "Завод по производству труб большого диаметра" (25 % + 1 акция), ОАО "Технопромэкспорт", ГТК "Россия", авиакомпания "Сибирь" (25 %), а также доля РФ в российско-монгольском СП "Эрдэнэт".

Государство уже передало в уставный капитал "Ростехнологий" доли в авиакомпаниях альянса "ЭйрЮнион" (51 % акций "Красноярских авиалиний", 50 % "Домодедовских авиалиний" и 46,5 % "Авиакомпания "Самара").

источник: газета "Тудок"
14.07.08

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ПО ОБЪЕДИНЕННОЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ ПОСТУПИТ ПРЕМЬЕРУ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

Проект постановления Правительства РФ по структуре создаваемой Объединенной двигателестроительной корпорации поступит премьер-министру Владимиру Путину на подпись уже в ближайшие дни. Об этом сообщил на рабочей встрече с главой российского правительства министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко.

Предполагается, что Объединенная двигателестроительная корпорация будет создана указом Пре-

зидента РФ на базе "Оборонпрома". В нее войдут Пермский моторостроительный комплекс, самарские двигателестроительные предприятия, Уфимское моторостроительное объединение и НПО "Сатурн". Она объединит основные активы по производству двигателей для вертолетов и двигателей ПС-90 для самолетов.

источник: АРМС-ТАСС
09.07.08

БЮДЖЕТНАЯ ПОДДЕРЖКА

Госдума предложила до 2012 г. увеличить финансирование проекта SSJ 100 на 13,6 млрд руб., чтобы ускорить выход самолета на мировой рынок.

На этом настаивает комитет по транспорту, сообщила в пятницу пресс-служба Госдумы по итогам состоявшихся парламентских слушаний о развитии авиапрома. Из этой суммы 7,7 млрд руб. предлагается направить непосредственно на производство самолета SSJ 100, оставшиеся 5,9 млрд руб. — на двигатель SaM146 (совместная разработка НПО "Сатурн" и французской компании Snecma). Средства пойдут из дополнительных доходов федерального бюджета, передает "Интерфакс". Зампредседателя комитета по транспорту Сергей Гаврилов уточнил, что деньги должны быть выделены по итогам распределения дополнительных доходов за 2008 г. и попасть в трехлетку бюджета в 2009 г. Но необходимые поправки в бюджет будут внесены теперь только к осени, когда начнется новая сессия, говорит он. Представители "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС, реализует проект SSJ 100) и Минфина отказались от комментариев.

Сейчас затраты на проект составляют \$ 1,4 млрд.

Сумма аккумулирована за счет кредитов и госсубсидий: правительство Франции выделило 140 млн евро, России — 7,9 млрд руб. (на безвозмездной основе), Италии — \$ 92,3 млн. Плюс итальянская Alenia, которая заплатит до \$ 200 млн за блокпакет в ГСС.

Гаврилов объясняет необходимость господдержки грядущим выходом на рынок региональных самолетов из Японии и Китая. Но для сертификации SSJ 100 требуются не только средства, но и время. Процедура длится 1,5–2 года — испытания самолета ведутся по 1500–2000 характеристикам. А проект SSJ 100 уже опаздывает примерно на шесть месяцев.

Sukhoi Superjet 100 — региональный самолет. Проектом занимается компания "Гражданские самолеты Сухого". Акционер — АХК "Сухой" (100 % акций). Выручка — 8,8 млн руб. (I квартал 2008 г., РСБУ). Чистый убыток — 66,2 млн руб. Партнеры — Alenia Aeronautica, Boeing, Snecma.

*источник: газета "Ведомости"
07.07.08*

НА БАЗЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ В ПЕРСПЕКТИВЕ МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА КОРАБЕЛЬНАЯ ВЕРСИЯ

На базе истребителя пятого поколения в перспективе может быть создана корабельная версия. Как сообщил корр. АРМС-ТАСС на салоне "Фарнборо-2008" генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, "если будет четко сформулированная задача заказчика, технически это реализуемо. Однако пока я не вижу четкой стратегии развития Военно-морского флота России в области морской авиации". По словам Погосяна, в настоящее время ВМФ России эксплуатирует корабельный истребитель

Су-33 разработки компании "Сухой". Это базовый самолет в составе авианесущего крейсера "Адмирал Кузнецов", отметил Погосян.

"Мы довольны показателями его эксплуатации — и надежностью, и другими характеристиками", — отметил глава "Сухого" относительно производимого компанией корабельного истребителя.

*источник: АРМС-ТАСС
17.07.08*

ШЕСТОЕ ПОКОЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ БОЕВОЙ АВИАЦИИ БУДЕТ БЕСПИЛОТНЫМ — МИХАИЛ ПОГОСЯН

Шестое поколение российской боевой авиации будет беспилотным, сообщил АРМС-ТАСС на салоне "Фарнборо-2008" генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

По его словам, "переход на беспилотную технику — это предмет переговоров разработчика и заказчика. При этом, прежде всего, необходимо определиться с тем, кто будет в перспективе управлять беспилотной авиацией — будет ли это вид ВВС или что-то другое". По мнению Погосяна, "эту задачу необхо-

димо решать уже сейчас и вырабатывать соответствующие требования по формированию новой идеологии ведения боевых действий". "Чем раньше мы начнем ее формировать, тем больше будет шансов на то, что мы получим приемлемый результат, поскольку принятая идеология во многом определяет технологические направления развития беспилотной авиации", — заключил гендиректор.

*источник: газета "Гудок"
15.07.08*

ШВЕЙЦАРИЯ БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ КАЗАНСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ЗАВОДА

Казанский вертолетный завод подписал контракт со швейцарской компанией "Мистраль".

Согласно договору иностранное предприятие будет поставлять двигатели для сверхлегкого вертолета "Актай" на КВЗ, пишет газета "Время и деньги" со ссылкой на заявление генерального директора предприятия Вадима Лигая. Вертолет, рассчитанный на перевозку двух пассажиров и багажа, разработан

конструкторами КВЗ. Это первый образец такой машины. Со взлетной массой до 1150 кг он развивает скорость до 210 км в час и может преодолеть без посадки расстояние до 1060 км. По проекту "Актай" должен был комплектоваться двигателями АвтоВаЗа, но сделка не состоялась.

*источник: сайт "УралПолит.Ru"
11.07.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИИ ПРЕДУСМОТРЕНА ПОДДЕРЖКА ПРОЕКТА САМОЛЕТА МС-21 В ВИДЕ ПРОТЕКЦИОНИСТСКИХ МЕР ПО ТАМОЖЕННЫМ ПОШЛИНАМ

Правительством России на ближайшие годы предусмотрена поддержка проекта самолета МС-21 в виде протекционистских мер по удержанию на достаточно высоком уровне таможенных пошлин на импорт гражданских авиалайнеров в сегменте МС-21. Это является предметом переговоров по вступлению России в ВТО, сообщил на салоне "Фарнборо-2008" президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

По его словам, "МС-21 — один из самых важных и амбициозных проектов ОАК на ближайшую перспективу". Основная идеология проекта — это объявление глобальных тендеров для всех компонентов самолета. "Мы надеемся, что в этих тендерах примут участие все ведущие мировые лидеры в своих областях, включая российские компании. Мы будем приветствовать также создание совместных предприятий российских и зарубежных фирм, целью которых станет предложение современных и эффективных продуктов для этого самолета", — отметил А. Федоров.

Значимость проекта МС-21 для России подтверждает назначение Олега Демченко вице-президентом ОАК по программе МС-21. "Это единственный проект в ОАК, под который специально выделена

должность вице-президента", — подчеркнул А. Федоров. Целевые параметры проекта — снижение расхода топлива на 20–25 проц. Это будет достигнуто за счет использования нового двигателя, новой аэродинамики самолета и снижения массы пустого самолета на 15 проц. Хвостовая часть и крыло с центропланом будут выполнены из композиционных материалов (КМ). Окончательное решение об изготовлении фюзеляжа из КМ будет принято на стадии эскизного проекта. В результате вышеперечисленных мер общее снижение прямых эксплуатационных расходов составит 12–15 проц.

"Поскольку в рамках ОАК темпы роста производства гражданских самолетов будут в несколько раз превышать производство военных самолетов, ряд заводов, которые ранее выпускали исключительно военную технику, сейчас переориентируются и подключаются к производству гражданской продукции. Это уже происходит на КнААПО, в 2012–2017 гг. это перепрофилирование будет реализовано на Иркутском авиазаводе", — заключил А. Федоров.

*источник: АРМС-ТАСС
21.07.08*

ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ SUPERJET 100 БУДЕТ УВЕЛИЧЕН

Объем финансирования программы самолета Superjet 100 будет увеличен. "Госдума приняла решение внести изменения в ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники РФ на 2002–2010 гг. и на период до 2015 года", — сказал член комитета Госдумы по транспорту Анатолий Лисицын.

Такое решение принято, чтобы увеличить объемы финансирования из бюджета в 2008–2009 годах

"для подготовки серийного производства российского регионального самолета Superjet 100 и Ту-334 в установленные правительством сроки".

Ожидается, что в ближайшие дни это решение рассмотрит Совет Федерации, передает ИТАР-ТАСС.

*источник: сайт RB.ru
06.07.08*

"СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ НА АВИАВЫСТАВКЕ "ФАРНБОРО-2008" ОБЪЯВИТЬ О НОВЫХ КОНТРАКТАХ НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100

Генеральный директор авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян сообщил о планируемом подписании новых соглашений по самолету Sukhoi Superjet 100.

"В настоящее время есть 73 твердых заказа на этот самолет. И если вы немного подождете, то в течение ближайших дней сможете услышать о том,

что количество твердых заказов составит более 100 самолетов", — сказал М. Погосян на пресс-конференции в понедельник на авиакосмической выставке "Фарнборо-2008".

*источник: газета "Гудок"
14.07.08*

УКРАИНА РЕФОРМИРУЕТ АВИАПРОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ИНТЕГРАЦИИ С РОССИЙСКИМ АВИАСТРОЕНИЕМ

Украина реформирует авиапром для дальнейшей интеграции с российским авиастроением, сообщил РБК информированный источник. По его словам, такая договоренность достигнута по итогам переговоров правительственных делегаций, состоявшихся в Москве 28 июня 2008 г.

Собеседник агентства пояснил, что реформирование предусматривает корпоратизацию и приватизацию украинских предприятий. В то же время специалист считает, что при существующем государственном концерне "Авиация Украины" это сделать

невозможно. "Надо его расформировывать", — считает эксперт.

По данным собеседника агентства, вопросы сотрудничества в авиастроении обсудили в Киеве на прошлой неделе министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий и президент российского ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
03.07.08*

СОСТОЯЛОСЬ ГОДОВОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "ОАК"

30 июня 2008 г. в Москве под председательством президента, председателя правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексея Федорова состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "ОАК". По информации департамента корпоративных коммуникаций корпорации, в нем приняли участие представители владельцев 100 % акций ОАО "ОАК", все решения приняты единогласно.

Повестка мероприятия была утверждена еще 28 мая 2008 г. на заседании совета директоров корпорации, который предварительно утвердил тогда годовой отчет ОАК за 2007 г. и годовую бухгалтерскую отчетность. Совет директоров также рекомендовал собранию акционеров ОАО "ОАК" утвердить годовой отчет за 2007 г. и, кроме того, утвердил и рекомендовал для утверждения собранием акционеров общества порядок распределения чистой прибыли и список кандидатур для голосования по выборам в новый совет директоров ОАО "ОАК".

30 июня общим решением собрания акционеры утвердили годовой отчет ОАК за 2007 г. и годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и об убытках за 2007 г.

Акционеры одобрили рекомендованный ранее советом директоров порядок распределения прибыли общества по результатам 2007 г. Таким образом, на выплату дивидендов за 2007 г. по обыкновенным акциям будет направлено около 10 % от 121 млн рублей чистой прибыли, полученной ОАО "ОАК" в

минувшем финансовом году. Еще 10 % от указанной суммы пополнят резервный фонд корпорации. Остальные нераспределенные средства останутся в распоряжении общества. Что касается порядка выплаты дивидендов, собрание приняло решение о выплате их в денежной форме в срок, определенный уставом ОАО "ОАК", исходя из суммы размера дивиденда, утвержденной собранием.

Избран новый состав совета директоров ОАО "ОАК" на 2007–2008 гг., в который вошли следующие представители, выдвинутые Правительством РФ: И. И. Шувалов (первый вице-премьер Правительства РФ), С. Б. Иванов (вице-премьер Правительства РФ), И. Е. Левитин (министр транспорта), С. В. Чемезов (глава ГК "Ростехнологии"), В. Н. Путилин (глава ВПК при Правительстве РФ), Д. В. Мантуров (зам. министра Минпрома), А. И. Федоров (президент, председатель правления ОАО "ОАК"), А. Н. Зелин (главком ВВС РФ), А. Р. Белоусов, В. А. Дмитриев, М. А. Дмитриев, А. Л. Костин, В. Л. Назаров.

В качестве аудитора для осуществления проверки финансово-хозяйственной деятельности корпорации за 2008 г. по российским стандартам бухгалтерского учета акционерами определено ЗАО "Гориславцев и К. Аудит".

*источник: РосБизнесКонсалтинг
03.07.08*

ДВИГАТЕЛЬНАЯ СПОСОБНОСТЬ

Вчера премьер-министр Владимир Путин принял министра промышленности и торговли Виктора Христенко. Тот рассказал главе правительства, как успешно идут испытания самолета Sukhoi Superjet 100. По словам Христенко, новинка российского авиапрома совершила уже 9 испытательных полетов и налетала 25 часов, однако для сертификации нужно как минимум 600 полетов. Уже в августе самолет перелетит в Москву, где будет проходить станционные испытания.

Во-вторых, Христенко обещал в самое ближайшее время отдать на подпись Путину проект распоряжения правительства о создании Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). Она появится на базе концерна "Оборонпром", который возглавляет бывший заместитель Христенко Андрей Реус. Документ должен определить механизмы передачи активов в ОДК, а также механизмы оценки интегрируемых активов, в том числе акционирование ряда ФГУПов.

Указ президента об учреждении ОДК появился в апреле 2008 года. Он предусматривает передачу "Оборонпрому" НПО "Сатурн" (госпакет — 37 % акций), предприятий Самарского (СНТК имени Кузнецова и др.) и Пермского ("Пермские моторы" и др.) объединений. Создание госхолдинга должно пройти в два этапа. На первом этапе перечисленные двигателестроительные активы перейдут в собственность "Оборонпрома" (51 % акций у государства, 31 % — у "Рособоронэкспорта"), на втором они будут переданы под управление ОАО "Объединенная двигателестро-

ительная корпорация". Планируется, что она начнет управлять активами холдинга через год-полтора. Государство надеется таким образом получить эффект синергии, слив в единое целое все двигателестроительные активы. Пока этому процессу активно сопротивляются НПО "Сатурн" и Уфимское моторостроительное производственное объединение, которые в 2007 году создали собственный холдинг. Недостающие государству до контрольного пакета 13 % акций глава "Сатурна" Юрий Ласточкин продавать "Оборонпрому" или менять на его акции не согласен. НПО "Сатурн" — самое успешное предприятие отрасли. К примеру, двигатель для флагмана российской авиации Sukhoi Superjet 100 делает именно это предприятие в сотрудничестве с французской Snecma. В то же время остальные активы в двигателестроении находятся в состоянии, близком к упадку, поэтому государство и взяло на себя антикризисное управление.

На встрече с Путиным Христенко обозначил и еще один приоритет — развитие газотурбинной промышленности. К концу года в Минпромторговли надеются завершить работу над стратегией развития газотурбинного комплекса России. "Структур, производящих двигатели, в мире всего четыре, мы — пятое. Мы должны быть уверенно пятыми в этой пятёрке, а не замыкающими ее", — цитирует Христенко "Интерфакс".

*источник: газета "Газета"
10.07.08*

НА УРАЛЕ ОТКРЫВАЮТ ПЕРВУЮ В РОССИИ ШКОЛУ ЮНЫХ ЛЕТЧИКОВ

В Свердловской области открывают единственную в России школу юных летчиков. Учиться на пилота бесплатно смогут ребята с 9 по 11 класс. Об этом сегодня, 1 июля, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в "Уральских авиалиниях".

Для зачисления в школу необходимо будет пройти врачебно-экспертную комиссию. Экзамены не предусмотрены. Отметим, что почувствовать себя настоящими летчиками и оторваться от земли, сев за штурвал самолета, смогут и юноши, и девушки. Никаких ограничений по полу не будет.

В школе летчиков ученики пройдут хорошую теоретическую подготовку. За партами Уральского учебно-тренировочного центра, где будет проходить обучение, пилотам предстоит изучать основы полета, воздушное право, авиационную метеорологию, основы экономики гражданской авиации и другие дисциплины. Здесь же школьники начнут оттачивать

мастерство пилота на тренажере. Практическая часть обучения будет проходить в екатеринбургском аэроклубе РОСТО (ДОСААФ). Ребята сначала пройдут наземную подготовку, ознакомятся с устройством самолета, особенностями эксплуатации. После этого они совершат свой первый полет, но сначала не на самолете — впервые они поднимутся в небо, чтобы совершить парашютный прыжок. И только после парашютно-спасательной подготовки юные летчики сядут за штурвал самолета Як-18т и совершат несколько ознакомительных полетов.

Добавим, что после обучения юным летчикам будет выдаваться свидетельство, которое может помочь им при поступлении в летное училище. Обучение начнется уже в сентябре.

*источник: ИА Regnum
01.07.08*

САМОЛЕТ МС-21 БУДЕТ ПО ХАРАКТЕРИСТИКАМ ЛУЧШЕ, ЧЕМ А320

Новый российский пассажирский самолет МС-21 будет по основным характеристикам на 12–15 % лучше, чем А320 производства концерна Airbus, заявил на пресс-конференции на открытии юбилейного 60-го авиакосмического салона в Фарнборо директор программы МС-21 госкорпорации "Иркут" Андрей Матвеев.

А320 — это одна из лучших мировых машин для полетов средней дальности. Самолет соответствует всем требованиям для выполнения рейсов в любую точку мира.

"Разрабатываемый нами сейчас проект нового гражданского регионального пассажирского самолета МС-21 предусматривает на 25 % увеличение его экономичности за счет снижения расхода топлива. На МС-21 будут стоять совершенно новые двигатели, а сам самолет будет иметь принципиально новую аэродинамику. Кроме того, за счет широкого применения

композитов этот самолет будет на 15 % легче, если сравнивать с А320", — сказал Матвеев.

Таким образом, по его словам, по совокупным характеристикам российский МС-21 будет опережать серийно выпускаемый сейчас самолет А320 на 12–15 %. По словам Матвеева, на следующем авиакосмическом салоне в Ле Бурже будет объявлено, какой из крупнейших международных двигателестроительных концернов будет создавать двигательную установку для новой российской машины.

Матвеев отметил также, что вся хвостовая часть самолета и крылья с центропланом будут выполнены из композитных материалов.

"Окончательное решение по тому, будет ли и фюзеляж из композитов, будет принято после утверждения эскизного проекта", — заключил Матвеев.

*источник: газета "Тудок"
14.07.08*

ПОСТАВКИ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ ДЛЯ МИНОБОРОНЫ РФ СУЩЕСТВЕННО ВЫРАСТУТ

Поставки боевых самолетов для Минобороны РФ с 2011 года существенно вырастут, заявил на пресс-конференции открывшегося в понедельник в пригороде Лондона авиакосмического салона "Фарнборо-2008" глава холдинга "Сухой" Михаил Погосян.

"Прогноз развития рынка военной авиации говорит о том, что начиная с 2011 года значительно возрастет доля поставок боевых самолетов для Минобороны РФ: подошло время для переоснащения российских Военно-воздушных сил", — сказал Погосян.

По его словам, доля многофункциональных истребителей компании "Сухой" среди производимых российских истребителей составит около 60 %.

Погосян прогнозирует также, что на мировом рынке боевых истребителей будет наблюдаться сокращение авиапарка. "Это произойдет за счет того, что большое количество боевых машин третьего поколения будет заменяться на меньшее количество

значительно более технически совершенных самолетов четвертого и пятого поколений", — сказал глава холдинга "Сухой".

Он также отметил, что новый российский истребитель пятого поколения будет создаваться примерно семь — десять лет, а до этого в войска России, а также зарубежным заказчикам будут поставлять машины Су-35.

"Этот многофункциональный самолет — переходная модель между машинами класса Су-27 четвертого поколения и проектируемым сейчас истребителем пятого поколения. Я уверен, что не все заказчики захотят иметь очень сложную в техническом оснащении машину пятого поколения и вполне удовлетворятся истребителями Су-35", — сказал Погосян.

*источник: РИА "Новости"
14.07.08*

САМОЛЕТ SUKHOI SUPERJET 100 В ХОДЕ ПЕРВОГО ЭТАПА ЗАВОДСКИХ ИСПЫТАНИЙ НАЛЕТАЛ 25 Ч. 55 МИН.

Самолет Sukhoi Superjet 100 в ходе первого этапа заводских испытаний налетал 25 ч. 55 мин. Средняя продолжительность полетов составляла от 2 до 4 ч., сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС).

Как отметили в пресс-службе ГСС, в рамках этого этапа проводится первоначальная оценка летно-технических и аэродинамических характеристик. Самолет проходит первые летные проверки функционирования систем и оборудования на скоростях до 670–680 км/ч и высотах до 3000 м при различных конфигурациях механизации крыла с выпущенными и убранными шасси. Взлетная масса самолета при этом составляет от 35 000 до 40 000 кг.

"Нам удалось провести довольно большой объем работ по первичной оценке работы двигателей, вспомогательной силовой установки, системы дистанционного управления, функционирования всех основных систем. Характеристики устойчивости и управляемости, взлетно-посадочные характеристики, летно-технические характеристики находятся в ожидаемых пределах и, что отрадно, подтверждают результаты аэродинамических исследований, стендовых обработок и обработок на тренажерах", — отметил шеф-пилот ГСС Александр Яблонцев.

Комментируя результаты первых испытаний, президент ГСС Виктор Субботин подчеркнул, что "стремительно растущие цены на энергоносители делают топливную эффективность самолета его основным конкурентным преимуществом".

По его словам, "в ходе выполнения программы первого этапа заводских испытаний были сделаны первоначальные замеры фактического почасового расхода топлива. Проекция этих результатов на крейсерские режимы уже на текущем этапе показывает расход менее 1,7 тонны в час, что оправдывает заявленные конкурентные преимущества SSJ 100 по топливной эффективности".

Параллельно с испытаниями первой летной машины на КНААПО идет производство как опытных, так и первых серийных самолетов. На втором летном самолете (№ 95003) завершена установка систем, он поставлен под ток, что дает старт цеховой отработке систем. На третьем летном самолете (№ 95004) завершилась стыковка крыла с фюзеляжем и начался монтаж систем. Фюзеляж четвертого летного самолета (№ 95005) передан в цех окончательной сборки, завершается сборка съемной части крыла. Параллельно с производством 2-го, 3-го и 4-го летного самолета в Комсомольске-на-Амуре идет стыковка средней части, закабинного и хвостового отсеков фюзеляжа ресурсного самолета (SSJ 100 № 95006).

На КНААПО, НАПО и ВАСО продолжается изготовление деталей на первые четыре серийных самолета. В июне в Комсомольске-на-Амуре началась сборка центроплана первого серийного самолета SSJ 100, который будет уже седьмым по счету самолетом семейства SSJ 100.

*источник: АРМС-ТАСС
10.07.08*

"ИРКУТ" ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОСТАВКАМ ЯК-130 В ГРЕЦИЮ, МАЛАЙЗИЮ И АЛЖИР

Одно из крупнейших российских авиастроительных предприятий — корпорация "Иркут" — в настоящее время ведет переговоры о поставках учебно-боевого самолета Як-130 в Грецию, Малайзию, Алжир и другие страны, сообщил журналистам гендиректор корпорации Олег Демченко.

"В настоящее время идут переговоры по контрактам с Грецией, Малайзией и Алжиром. Всего в Алжир будет поставлено до 2009 года 24 этих самолета", — сказал Демченко.

*источник: сайт "Газета.Ru"
14.07.08*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОМПАНИИ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." УВЕЛИЧИЛСЯ ДО 140 САМОЛЕТОВ ОБЩЕЙ СТОИМОСТЬЮ ПРИМЕРНО 117 МЛРД РУБЛЕЙ

Портфель заказов компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) увеличился до 140 самолетов общей стоимостью примерно 117 млрд руб. (5 млрд долл.), сообщил АРМС-ТАСС на авиасалоне "Фарнборо-2008" генеральный директор ИФК Александр Рубцов.

Глава лизинговой компании напомнил, что недавно в Воронеже было подписано соглашение с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) о производстве в интересах ИФК и последующей поставке авиакомпаниям 34 самолетов Ан-148 с опционом еще на 30 таких машин. Аналогичное соглашение, примерно на такое же количество самолетов Ту-204, будет подписано с ОАК сегодня на авиасалоне "Фарнборо-2008". Примерно 30 проц. этого объема уже имеет своих заказчиков по твердым контрактам с ИФК. Кроме того, в реализации у "Ильюшин Финанс" есть действующие контракты на десять самолетов Ил-96-300 и десять Ту-204. "Таким образом, наш портфель заказов теперь составляет 140 машин", — сооб-

шил Рубцов. По его словам, первые пять самолетов, по которым сегодня подписывается контракт, предназначены для иранской авиакомпании, соглашение с которой "Ильюшин Финанс" заключила на авиасалоне МАКС-2007 в прошлом году. В Иран будет поставлено пять машин самой перспективной версии Ту-204СМ с перспективным двигателем ПС-90А2, который уже находится в производстве на "Пермском моторном заводе". К концу года планируется получить из Перми два готовых двигателя.

Рубцов также сообщил, что ОАК ведет переговоры с иранской авиапромышленностью о возможности производства с ее участием еще 100 самолетов Ту-204.

Глава ИФК пока не назвал заказчиков на остальные самолеты Ту-204, по которым сегодня заключается соглашение.

*источник: АРМС-ТАСС
15.07.08*

УКРАИНА И РОССИЯ НЕ СМОГУТ "ЛЕПИТЬ" "РУСЛАНЫ"

Начало совместного с Россией производства самолета Ан-124 ("Руслан") пока откладывается. Об этом заявил министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий, комментируя информацию о возможном возобновлении совместного производства самолета в третьем квартале текущего года, передает ForUм.

"На сегодняшний день невозможно возобновить производство. Сейчас, в третьем квартале, мы должны проверить состояние всех предприятий в России, и Украины, поставляющих комплектующие для самолета, а таких предприятий сотни", — отметил министр.

По его словам, учитывая, что самолеты не производились около 20 лет, многие заводы на сегодняшний день не имеют возможности производить комплектующие к этому самолету.

Также Новицкий отметил, что до конца не изучен вопрос рынка для этих самолетов. "Россияне пока не видят такой потребности, не видят условий, которые бы вызвали экономическую целесообразность создания такого производства... Пока идет процесс изучения", — подчеркнул министр. Он также добавил, что изучение перспективы совместного производства Ан-124 может занять несколько месяцев.

Как сообщалось, 29 апреля 2008 года глава Правительства РФ Виктор Зубков по завершении третьего заседания Комитета по вопросам экономического сотрудничества Украинско-российской межгосударственной комиссии в Киеве сообщил о том, что Россия и Украина договорились в третьем квартале этого года возобновить производство самолета Ан-124-100 "Руслан".

В январе 2007 года запорожским ОАО "Мотор Сич" и российской группой компаний "Волга-Днепр"

было создано совместное предприятие по модернизации самолета Ан-124 ("Руслан"), которое будет осуществлять выпуск воздушных судов этой марки.

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

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

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

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

*источник: ИА "РосБалт"
02.07.08*

"СУХОЙ" К 2015 ГОДУ НАМЕРЕН СТАТЬ ПОЛНОПРОФИЛЬНОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИЕЙ С ВОЕННЫМ И ГРАЖДАНСКИМ СЕГМЕНТАМИ

Стратегия развития авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой" предусматривает активное освоение рынка гражданской авиационной продукции, заявил гендиректор АХК Михаил Погосян.

"Тщательный анализ ситуации и перспективы развития различных сегментов рынка, трезвая оценка своих возможностей и ресурсов привели нас к важнейшему корпоративному решению: компания "Сухой" из производителя исключительно боевых самолетов должна превратиться в полнопрофильную авиастроительную компанию", — сообщил М. Погосян, выступая вечером в четверг с лекцией на заседании английского Королевского общества воздухоплавания в Лондоне. По его словам, "продуктовый портфель компании начиная с 2015 года будет примерно поровну состоять из военных и коммерческих продуктов". "При этом в отдельное и весьма значимое направление бизнеса — порядка 20 % объема продаж — будет выделена послепродажная поддержка, развитию которой компания уделяет особое внимание", — сказал гендиректор.

Он отметил, что первым продуктом, который выведет компанию на принципиально новый уро-

вень, станет семейство коммерческих самолетов Sukhoi Superjet 100 вместимостью 75–110 мест с дальностью полета 2500–4500 км.

"Причина выбора самолета именно такого типа объясняется несколькими соображениями. Анализ рынка демонстрирует здоровый рост спроса в этом сегменте. Основные игроки рынка коммерческой авиации в мире, не работая сами в такой размерности, готовы поддержать подобный проект", — сказал М. Погосян. Он сообщил, что после тендеров на поставки основных систем для Sukhoi Superjet 100 "определилась беспрецедентная для российского продукта степень международной кооперации".

"В программе напрямую или через созданные с российскими предприятиями СП участвуют крупнейшие мировые производители из десяти стран — ряд из них на основе разделения рисков. Нероссийская доля в стоимости готового самолета достигает опять-таки небывалого для российского авиастроения уровня в 50 %", — сказал М. Погосян.

*источник: газета "Тудок"
11.07.08*

НА ПРОГРАММУ СОЗДАНИЯ НОВОГО САМОЛЕТА МС-21 ТРЕБУЕТСЯ 150 МЛРД РУБЛЕЙ

Общий объем финансирования создания нового российского гражданского самолета МС-21 составит более 150 миллиардов рублей, заявил глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

"Общий объем финансирования составит около 150 миллиардов рублей, более 70 миллиардов выделяется государственных ассигнований. С 2008 года начнется финансирование этого самого амбициозного российского проекта в области гражданской авиации", — сказал Федоров на открывшемся в пригороде Лондона авиакосмическом салоне "Фарнборо-2008".

По его словам, еще около 70 миллиардов рублей необходимо привлечь из негосударственных источников. По словам Федорова, государство будет удерживать высокие ввозные пошлины на зарубежные

самолеты класса, сопоставимого с МС-21. "И эта государственная политика реализуется при обсуждении вопросов с европейскими странами в рамках переговоров о вступлении России в ВТО", — подчеркнул он.

Семейство ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 предполагает создание машин пассажироместимостью от 150–210 мест. Они придут на замену среднемагистральным Ту-154, Ту-204, а также зарубежным А320 и Boeing 737, широко используемым российскими авиакомпаниями. Вместе с проектом Superjet 100 МС-21 потенциально может закрыть более 80 % потребностей российских авиакомпаний в новых самолетах.

*источник: РИА "Новости"
14.07.08*

"САТУРНУ" ПРЕДЛОЖИЛИ КОМПРОМИСС

"Оборонпром" все же нашел выход из тупиковой ситуации, связанной с отказом частных акционеров продавать акции нескольких двигателестроительных предприятий, которые планируется включить в холдинг. Так, частным акционерам НПО "Сатурн" предложено продать не весь контролируемый ими пакет, а только 13 % плюс одна акция. Помимо этого "Оборонпром" рассчитывает получить 25 % акций Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) через суд.

Как рассказал РБК daily гендиректор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус, компания предложила частным акционерам НПО "Сатурн" купить у них 13 % плюс одна акция завода. "В предложении не указана стоимость выкупа акций, так как еще не проведена оценка", — говорит он. Ранее делались безуспешные предложения о продаже всех 63 % акций предприятия "Оборонпрому". По словам г-на Реуса, по новой схеме создаваемый в соответствии с указом президента холдинг "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК) получит недостающие акции и нарастит пакет в НПО "Сатурн" до контрольного, так как у ОДК уже есть 37 % акций "Сатурна". В руках частных акционеров завода останется блокирующий пакет.

Но частные акционеры "Сатурна" не согласятся с предложением, полагает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Продавая

только часть своего пакета акций "Сатурна", менеджмент потеряет контроль над предприятием за небольшие деньги", — говорит эксперт.

Между тем, по словам Андрея Реуса, частным акционерам другого предприятия — УМПО — такое предложение не делалось. "Оборонпром" рассчитывает включить уфимский завод в свой холдинг, но смог собрать только 30 % акций. Права собственности еще на 25 % акций УМПО холдинг пытается оспорить. Эти акции в 2005 году правительство Башкирии передало в капитал ОАО "УК "Уфимские моторы". Но, по мнению чиновников, этот пакет еще в 1993 году (при первичной приватизации) должен был перейти в распоряжение федерального ведомства (так как УМПО относится к оборонным предприятиям), а не в собственность Башкирии. "Это было сделано неправильно, и мы надеемся, что суд разберется в этом деле", — говорит г-н Реус. В случае победы государства УМПО может перейти под контроль "Оборонпрома". Однако этому противится Федеральная антимонопольная служба, которая в июне отказала "Оборонпрому" в увеличении доли в капитале предприятия до более 28 %. "Сейчас документы собраны заново и мы ожидаем нового решения федерального ведомства", — отмечает Андрей Реус.

*источник: газета RBC Daily
14.07.08*

КОРПОРАЦИЯ "СУХОЙ" НАМЕРЕНА ПРОДАТЬ 160 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-35

Согласно бизнес-плану корпорации "Сухой", планируется продать 160 новых истребителей Су-35, заявил заместитель руководителя компании "Сухой" Сергей Коротков на пресс-конференции в Фарнборо во вторник. "Согласно бизнес-плану, мы планируем продать порядка 160 самолетов Су-35. Интерес к этому самолету большой", — сказал Коротков.

Он отметил высокие экспортные возможности нового истребителя Су-35. "Мы считаем продажу истребителя Су-35 промежуточным этапом в продажах самолета пятого поколения. Удача в нынешнем

проекте станет основой для самолета будущего (пятого поколения)", — сказал представитель корпорации.

Программа Су-35 вступила в активную фазу испытаний, "сейчас испытывается оборудование, которое легло в основу самолета пятого поколения", — отметил Коротков. Он напомнил, что неделю назад в подмосковном Жуковском новый Су-35 был впервые представлен главному ВВС и иностранным специалистам.

*источник: газета "Гудок"
15.07.08*

"СУПЕРДЖЕТ" ПОДРЕЗАЛ "САТУРНУ" КРЫЛЬЯ

Очередная задержка реализации проекта пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) на неопределенный срок откладывает реализацию потенциала акций производителя двигателей НПО "Сатурн". 8 июля было объявлено о переносе срока начала поставок нового российского среднемагистрального самолета SSJ 100 уже на второе полугодие 2009 года. Производитель самолета регулярно запаздывает с выполнением графика работ. Постоянные срывы графика больно сказываются на акциях субпакетчиков производителя SSJ 100, компании "Гражданские самолеты Сухого".

НПО "Сатурн" производит для SSJ 100 двигатели. В случае успешной реализации проекта планируется выпуск 1200 самолетов вплоть до 2024 года. Самолет требует двух двигателей, стоимость каждого оценивается на уровне \$ 1,4 млн. Наиболее оптимистичные оценки предполагают стоимость пары двигателей на уровне 25 % от стоимости самого самолета, или \$ 7 млн, учитывая каталожную стоимость самолета \$ 28 млн. Но, даже исходя из более низкой оценки, производство 1200 самолетов SSJ 100 может пополнить портфель заказов НПО "Сатурн" на \$ 3,36 млрд.

В настоящее время выручка НПО "Сатурн" находится на уровне \$ 0,4 млрд в год. На этом фоне про-

изводство двигателей для SSJ 100 может значительно улучшить производственные показатели НПО "Сатурн". Если 1200 самолетов планируется произвести до 2024 года, то в пересчете на год производство двигателей может увеличить объемы продаж на \$ 0,2 млрд, или на 50 %.

Рентабельность производства НПО "Сатурн" составляет 10 % по оценке RMG Securities. Из этого следует, что ежегодно НПО "Сатурн" дополнительно получит \$ 20 млн операционной прибыли, а за весь период вплоть до 2024 года – \$ 320 млн. Текущая капитализация НПО "Сатурн" находится на уровне \$ 326 млн и не учитывает потенциала реализации проекта SSJ 100.

Справедливая стоимость акций НПО "Сатурн", по оценке RMG Securities, составляет \$ 0,121 за штуку и предполагает 50%-ный потенциал роста от текущей рыночной цены. Но, учитывая вновь возникшие задержки в проекте SSJ 100, можно констатировать, что лучшие времена для акционеров НПО "Сатурн" если и настанут, то в очень отдаленном будущем.

*источник:
газета DP.Ru // "Деловой Петербург"
09.07.08*

ОПРЕДЕЛИЛСЯ СОСТАВ УЧАСТНИКОВ КОНКУРСА НА РАЗРАБОТКУ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21

ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" и украинские госпредприятия "Ивченко-Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" направят 15 июля общую заявку на участие в объявленном НПК "Иркут" конкурсе на разработку перспективного двигателя для самолета МС-21. Об этом на втором научно-техническом совещании по этому вопросу сообщил президент, председатель совета директоров ЗАО "Двигатели Владимир Климов – Мотор Сич" Анатолий Ситнов, говорится в сообщении пресс-службы "Мотор Сич", поступившем в ИА "РосФинКом" 10 июля.

"Иркут" уже направил этим компаниям, участвующим в кооперации по производству двигателя для этого самолета, предложение об участии в конкурсе, сказал Ситнов. По его словам, к 15 июля участники кооперации направят в НПК документ, в котором оговариваются технические подробности проекта, распределение обязанностей и сфер ответственности между кооперантами.

Представители "Салюта" еще раз подтвердили, что если в конкурсе на разработку двигателя для перспективного самолета МС-21 победит их проект,

то все будет реализовано в кратчайшие сроки. Через 2,5 года двигатель будет разработан, а еще через 2,5 года будут завершены государственные совместные испытания. Участники совещания отметили, что затраты на разработку проектируемого двигателя могут составить от \$ 500 до \$ 600 млн.

По словам Анатолия Ситнова, такой проект труднореализуем без существенной государственной поддержки и инвестиций на базе частно-государственного партнерства. При этом создание такого двигателя позволит иметь базовый двигатель для установки на целый ряд летательных аппаратов. В свою очередь, развитие модельного ряда на базе принятых научно-технических решений позволит реализовать проекты по ближне-, дальнемагистральным и региональным самолетам. Стоимость разработки подобных двигательных установок четвертого и пятого поколений оценивается, по разным источникам, в объеме \$ 4,5–6 млрд.

*источник: АРМС-ТАСС
10.07.08*

ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-35 БУДЕТ ОБОРУДОВАН САМЫМИ СОВРЕМЕННЫМИ СРЕДСТВАМИ ЗАЩИТЫ

Многоцелевой истребитель Су-35 планируется оборудовать системой "увода" ракет противника от самолета, заявил директор программы истребителя авиационной холдинговой компании "Сухой" Игорь Демин. "В самолете планируется применить некоторые новые подходы к противодействию (атакам противника), например внедрить режимы "увода" ракет

противника от самолета", – сказал он. Кроме того, на Су-35 будет установлен обнаружитель инфракрасного облучения, с помощью которого ракеты наводятся на самолет, что позволит заранее узнать об угрозе самолету.

*источник: газета "Гудок"
17.07.08*

ДВИГАТЕЛИ 117С РАЗРАБОТКИ НПО "САТУРН" ОБЕСПЕЧИВАЮТ УСПЕШНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА СУ-35

В ОАО "ОКБ им. П. О. Сухого" продолжаются летно-конструкторские испытания нового многоцелевого истребителя Су-35 с опытными двигателями 117С-04 и 117С-05 разработки ОАО "НПО "Сатурн". Начало летных испытаний Су-35, стартовавших 19 февраля 2008 года, показало, что применение двигателя 117С позволяет увеличить дальность полета, существенно улучшить маневренные и динамические характеристики самолета.

Впервые в отечественной истории в рамках проводимых испытаний был осуществлен сверхзвуковой полет без включения форсажа — на максимальном режиме работы двигателя, что является показателем самолета пятого поколения.

В настоящее время выполнено 20 полетов. Испытания проходят успешно, замечаний к работе двигателей нет.

Двигатель 117С (поколение 4++) имеет тягу 14,5 тонны, что на две тонны превышает показатели базового двигателя. Программа летных испытаний силовой установки включает в себя проверку границы запуска двигателей с режимов ротации и АЗВ (автомата запуска в воздухе), зон включения форсажа, параметров газодинамической устойчивости, проверку работоспособности САУ, летно-технических характеристик самолета. В обеспечение первого вылета двигатель 117С прошел весь комплекс предварительных

испытаний. На данный момент суммарная наработка двух двигателей в полете составила 100 часов (включая 15 часов — на летающей лаборатории).

Все работы по созданию и организации серийного производства силовой установки ОАО "НПО "Сатурн" ведет на паритетной основе с ОАО "УМПО". В настоящее время в ОАО "НПО "Сатурн" и ОАО "УМПО" изготавливается партия из восьми двигателей окончательной компоновки, которые будут использованы в доводке изделия. Из них два двигателя пройдут ресурсные испытания, один — термобарокамеру в ЦИАМ, три двигателя будут поставлены на второй самолет Су-35, по одному — на специальные и государственные испытания. Первый изготовленный двигатель окончательной компоновки уже проходит стендовые испытания.

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

*источник: компания "НПО "Сатурн"
07.07.08*

"ОБОРОНПРОМ" ГОТОВ ОБСУЖДАТЬ УЧАСТИЕ "МОТОР СИЧ" В ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОМ ХОЛДИНГЕ

ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" (ОПК) готово обсуждать с украинской стороной возможное участие производителя авиадвигателей ОАО "Мотор Сич" (Запорожье) в создаваемой российской Объединенной двигателестроительной корпорации, сообщил генеральный директор "Оборонпрома" Андрей Реус журналистам во вторник в ходе международного авиасалона "Фарнборо-2008".

"Мы рассчитываем на серьезную кооперацию. Будущее покажет, по каким схемам будет происходить это сотрудничество, — сказал он. — Надеюсь, что "Мотор Сич" созреет и мы начнем переговоры о совместной деятельности в рамках объединенной корпорации". При этом А. Реус отметил, что говорить что-либо конкретное по данному поводу преждевременно.

По его словам, "Оборонпром" работает с украинским предприятием "давно и плотно". "В этом смысле у нас взаимоотношения, как с любым иностранным партнером, с которым мы взаимодействуем, — будь то вертолетная тематика, двигателестроительная либо какая-то иная", — сказал А. Реус.

Комментируя озвученные Украиной планы по созданию производственной площадки в Московской области для выпуска двигателей ВК-2005 и ТВ 3-117, глава корпорации сказал: "Мотор Сич" развивается, как он развивается, и мы не можем влиять на то, где и что он будет размещать и какие работы будет осуществлять".

*источник: газета "Гудок"
15.07.08*

РЫНОК ДЛЯ МИГ-35 ОЦЕНИВАЕТСЯ В 500 САМОЛЕТОВ — ГЛАВА КОМПАНИИ

Международный рынок для истребителя МиГ-35 оценивается в 500 самолетов, заявил глава РСК "МиГ" Владимир Барковский.

"Мы видим для этих машин потенциальный рынок в 500 самолетов", — сказал он на пресс-конференции на международном авиакосмическом салоне "Фарнборо-2008", который проходит с 14 по 20 июля.

По словам Барковского, МиГ-35 является переходной моделью от МиГ-29 к истребителю пятого поколения. Глава РСК "МиГ" указал, что не всем странам потребуется технически сложный и дорогой

истребитель пятого поколения, поэтому традиционные покупатели российских истребителей, скорее всего, предпочтут именно МиГ-35.

"МиГ" на "Фарнборо-2008" демонстрирует многофункциональные фронтовые истребители МиГ-29 СМТ и МиГ-35, истребители корабельного базирования МиГ-29К, созданные по заказу ВМС Индии, а также учебный самолет МиГ-29КУБ (корабельного базирования).

*источник: газета "Гудок"
14.07.08*

"ИРКУТ" ПЛАНИРУЕТ ОПРЕДЕЛИТЬ ПОСТАВЩИКОВ СИСТЕМ И ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21 В ТЕЧЕНИЕ ГОДА

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" планирует определить поставщиков систем и двигателя для проекта нового пассажирского самолета МС-21 в течение года, заявил глава корпорации Олег Демченко в понедельник на пресс-конференции на авиасалоне в Фарнборо. "В следующем месяце мы объявим тендеры на разработку и создание систем и

двигателя для нового проекта МС-21. Мы рассчитываем, что через год в ходе салона в Ле Бурже сможем объявить результаты тендеров", — сказал он.

*источник: газета "Гудок"
14.07.08*

15 ЛЕТ НАЗАД САМОЛЕТ ИЛ-96-300 С ДВИГАТЕЛЯМИ ПС-90А СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС

14 июля 1993 года самолет Ил-96-300 с пермскими двигателями ПС-90А совершил свой первый пассажирский рейс по маршруту Москва — Нью-Йорк. Полет длился около 10 часов. В этом же году начались регулярные рейсы в Сингапур, Тель-Авив, Токио, Пальма де Майорка, Лас-Пальмас.

Двигатели ПС-90А проектировались специально для пассажирских самолетов нового поколения Ил-96 и Ту-204. Сегодня благодаря двигателям ПС-90А самолету Ил-96-300 открыта дорога во все страны мира, поскольку пермские двигатели удовлетворяют всем современным нормам ИКАО по эмиссии вредных веществ и главы 4 по шуму.

ПС-90А стал первым российским авиадвигателем, отработавшим более восьми тысяч часов без съема с крыла: лидерный двигатель наработал на крыле Ил-96-300 авиакомпании "Аэрофлот" 9307 часов без ремонта.

В настоящее время в эксплуатации находится 18 самолетов Ил-96-300 с двигателями ПС-90А. Больше всего — 6 самолетов — эксплуатируется в ОАО "Аэрофлот — Российские авиалинии", по 3 самолета — в авиакомпаниях ГТК "Россия" (в том числе и "президентский борт № 1"), ОАО "Домодедовские авиалинии" и Cubana de Aviación (Куба). Два самолета нахо-

дятся в парке ОАО "Красноярские авиалинии" и один — в парке авиакомпании им. С. В. Ильюшина.

Унифицированный турбовентиляторный малощумный двигатель ПС-90А является одним из важных достижений российской авиационной промышленности XX века. Он позволил почти вдвое повысить экономичность самолетов нового поколения и одновременно обеспечить их соответствие мировым нормам по экологии.

Ил-96-300 — пассажирский широкофюзеляжный самолет для авиалиний большой протяженности, спроектированный в КБ им. Ильюшина.

Самолет Ил-96-300 отличается от своего предшественника Ил-86 укороченным на 5,5 метра фюзеляжем, крылом большего размаха и уменьшенным углом стреловидности, увеличенными размерами вертикального оперения, улучшенным интерьером пассажирского салона. В его конструкции применены новые сплавы и увеличена доля композиционных материалов.

*источник: компания "Пермский
моторостроительный комплекс"
11.07.08*

НЕОБХОДИМО УПОРЯДОЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ НИОКР — АССАД

Президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко направил на имя министра промышленности и торговли РФ Виктора Христенко письмо с просьбой активизировать заключение договоров с предприятиями авиадвигателестроения на финансирование проводимых в 2008 г. научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) в соответствии со скорректированной федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники".

По словам В. Чуйко, в настоящее время на счетах министерства накопилась огромная сумма неиспользованных государственных средств на финансирование НИОКР в соответствии с ФЦП. "До настоящего времени не проведены предусмотренные законом конкурсы на проведение НИОКР и не заключены соответствующие договоры. Как показывает практика, на подготовку к конкурсу предприятиям требуется порядка полутора или двух месяцев. Победителю конкурса (как правило, на продолжение работ в текущем году в конкурсе участвует всего лишь один конкурсант, головное предприятие по теме НИОКР)

также требуется еще примерно полтора или два месяца", — отметил глава АССАД.

По его мнению, такая практика "отложенного" финансирования сложилась уже давно, но в текущем году она осложнилась еще и перестановками в министерствах и правительстве.

В. Чуйко, говоря о приоритетных НИОКР, финансируемых в текущем году из госсредств, сообщил "АвиаПорту", что по объемам финансирования на первом месте находятся НИОКР создания авиадвигателя SaM146 ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" при участии французской компании Snecma.

Следует отметить, что до настоящего времени из-за отсутствия государственного финансирования в полном объеме не проводятся летные испытания винтовентиляторного двигателя НК-93, установленного на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ.

*источник: AVIAPORT.RU
07.07.08*

ЮРИЙ ЛАСТОЧКИН ИЗБРАН ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ "НПО "САТУРН" НА НОВЫЙ СРОК

Решением собрания акционеров генеральным директором ОАО "НПО "Сатурн" на новый срок избран Юрий Васильевич Ласточкин, возглавляющий компанию с 1997 г. В собрании, состоявшемся 27 июня, приняли участие акционеры и их уполномоченные представители ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн", владеющие 86,5 проц. акций. Об этом сообщила пресс-служба НПО "Сатурн".

Собрание акционеров ОАО "НПО "Сатурн" утвердило годовой отчет за 2007 г., годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках, распределение прибыли. Решением собрания дивиденды по результатам 2007 г. будут направлены на развитие компании.

Из 19 кандидатов был избран совет директоров ОАО "НПО "Сатурн" в составе 11 человек: генеральный директор ОАО "УМПО" Артюхов Александр Викторович, заместитель руководителя Роспрома Борисов Юрий Иванович, заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Гончаренко Иван Максимович, генеральный директор ИК "Горизонт" Грязнов Леонид Эдуардович, руководитель Территориального управления Росимущества по Ярославской области Журавлев Николай Владимирович, заместитель генерального директора ОАО "НПО "Сатурн" по

корпоративному управлению Зайнуллин Олег Игоревич, генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Ласточкин Юрий Васильевич, заместитель руководителя Росимущества Приданова Людмила Ивановна, заместитель премьер-министра правительства республики Башкортостан — министр промышленности, инвестиционной и инновационной политики республики Башкортостан Пустовгаров Юрий Леонидович, директор департамента Минпромэнерго России Саламатов Владимир Юрьевич, заместитель генерального директора ОАО "НПО "Сатурн" Чуклинов Сергей Владимирович.

На состоявшемся в тот же день первом заседании нового совета директоров был избран председатель совета директоров ОАО "НПО "Сатурн" — Пустовгаров Юрий Леонидович.

Аудитором ОАО "НПО "Сатурн" на 2008 г. утверждено ООО "ТПС-аудит" (Ярославская обл.).

Решением собрания акционеров одобрено участие ОАО "НПО "Сатурн" в Общероссийском объединении работодателей "Российский союз промышленников и предпринимателей".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
03.07.08*

ОАО "САТУРН — ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ" — ЛАУРЕАТ ПРЕМИИ "РОССИЙСКИЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ОЛИМП — 2008"

ОАО "Сатурн — Газовые турбины" стало лауреатом ежегодной национальной премии "Российский энергетический Олимп — 2008" в номинации "Лидер отечественной газотурбинной энергетики".

Торжественная церемония награждения лауреатов премии "Российский энергетический Олимп — 2008" состоялась 26 июня 2008 года в Москве, в Культурном центре ГлавУпДК МИД. По итогам заседания экспертного и общественного совета премии награды получили предприятия, по праву являющиеся лидерами энергетического комплекса России. В числе приглашенных на церемонию награждения лауреатов премии были представители органов государственной власти, руководители региональных администраций и отраслевых ведомств, элиты российского бизнеса и общественных организаций, видные деятели науки и руководители профильных средств массовой информации.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компа-

ния, специализируется на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

ОАО "Сатурн — Газовые турбины" — дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" — интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий, нефтегазовых компаний. ОАО "Сатурн — Газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов мощностью от 2,5 до 110 МВт, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

*источник: компания "НПО "Сатурн"
02.07.08*

ХОЛДИНГ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" В 2010 ГОДУ ПЕРЕЙДЕТ НА ЕДИНУЮ АКЦИЮ — ГЕНДИРЕКТОР

Компания "Вертолеты России", объединившая всех основных российских разработчиков и производителей вертолетов, в 2010 году перейдет на единую акцию, сообщил журналистам на авиакосмической выставке в Фарнборо генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус.

"Мы сейчас активно занимаемся корпоративными преобразованиями с тем, чтобы в 2010 году перейти на единую акцию и дальше выходить на IPO", — сообщил А. Реус.

По его словам, "Вертолеты России" будут войти в группу компаний "Оборонпром". "Но отношения с материнской компанией будут все время сужаться. Сейчас мы вынуждены какие-то действия осуществлять от имени компании "Вертолеты России", но мы постоянно передаем ей все больше и больше полномочий", — сказал А. Реус.

*источник: газета "Гудок"
14.07.08*

ММПП "САЛЮТ" ПРЕДЛОЖИТ СПМ-21 НА КОНКУРС АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21

Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") представит на планируемом на август текущего года конкурсе проектов авиадвигателя для перспективного ближне-среднемагистрального самолета МС-21 проект авиадвигателя СПМ-21, рассчитанного на тягу примерно 12 тонн, сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

Он пояснил, что на планируемом конкурсе ММПП "Салют" представит проект двигателя СПМ-21 в качестве головного предприятия в кооперации ряда предприятий авиадвигателестроения, в частности, совместно с запорожскими моторостроительным КБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич".

"На проведенном недавно очередном заседании межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в области авиационного двигателестроения были доложе-

ны основные параметры проекта СПМ-21", — сказал глава АССАД.

Он отметил, что "если ранее перспективный двигатель прорабатывался с использованием наработок по авиадвигателю Д-436, то теперь в основу положены наработки по винтовентиляторному двигателю Д-27, устанавливаемому на среднем военно-транспортном самолете Ан-70".

"При этом затраты на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ будут примерно в три раза ниже, чем при создании совершенно нового двигателя", — считает В. Чуйко.

Он подчеркнул, что на заседании было решено в августе представить уточненный вариант проекта авиадвигателя и подготовить необходимую документацию для представления ММПП "Салют" проекта СПМ-21 на конкурсе.

*источник: AVIAPORT.RU
03.07.08*

АВИАКОМПЛЕКС ИМЕНИ ИЛЬЮШИНА ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УСТАНОВКИ НА САМОЛЕТЫ ИЛ-96 ДВИГАТЕЛЕЙ НК-93

Разрабатываемый ОАО "Самарский научно-технический комплекс" двигатель НК-93 в перспективе может быть установлен на самолеты разработки КБ имени Ильюшина, сообщил генеральный директор "Авиационного комплекса имени Ильюшина" Виктор Ливанов.

"В предварительном порядке рассматриваются и рассчитываются возможные результаты установки НК-93 на Ил-96 по центровке, по расходу топлива, по дальности полета и другим характеристикам и показателям", — сказал В. Ливанов.

В то же время он отметил, что "реальные проработки установки на самолеты "Ил" нового двигателя могут начаться только после завершения его летных испытаний на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ".

НК-93 — новый закапотированный винтовентиляторный двигатель со сверхвысокой степенью двухконтурности.

В. Ливанов уточнил, что речь идет о возможности установки НК-93 на "удлинненный" вариант самолета Ил-96 — его модификацию Ил-96-400.

"Завершение летных испытаний НК-93 запланировано на 2008 год, но пока испытания практически не ведутся в связи с очередной задержкой финансирования по программе развития гражданской авиатехники на период до 2015 года. Хотя деньги из госбюджета выделены, но договоры не заключены", — сказал собеседник агентства.

В. Ливанов сказал, что возможность установки НК-93 на создаваемый российско-индийский перспективный средний военно-транспортный самолет "не рассматривается". Возможный вариант самолета с двигателями НК-93 носит у разработчика внутреннее условное обозначение Ил-196.

*источник: газета "Гудок"
03.07.08*

ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ ПРОИЗВЕДЕНО ОКОЛО 1000 ЕДИНИЦ — МИХАИЛ ПОГОСЯН

Истребителей пятого поколения будет произведено около 1000 единиц, сообщил корр. АРМС-ТАСС на салоне "Фарнборо-2008" генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

По его словам, "серийное производство истребителей пятого поколения планируется начать в 2015 году, а производственная программа по их выпуску продолжится не менее 40 лет — до 2055—2060 гг., что является вполне реальным сроком".

В качестве подтверждения этих расчетов М. Погосян привел пример производственной программы выпуска самолетов семейства Су-27/Су-30/Су-35. Истребитель Су-27 начал производиться в конце 1970-х гг. Самолет Су-30МКИ будет производиться в Индии по лицензии еще пять лет. Промежуточный самолет Су-35 поколения 4++ даст возможность продлить производственную программу по этому

семейству до 2020 года. В целом к этому моменту времени самолетов этого семейства будет произведено около 1000 единиц.

"То есть эта линейка самолетов будет выпускаться 40 лет, хотя самолеты выпуска 1980-х гг. и 2020 г. будут отличаться "как небо от земли", — подчеркнул М. Погосян.

При этом, по словам М. Погосяна, "мы считаем производство Су-35 очень важным этапом, поскольку в Су-35 как промежуточную модель поколения 4++ будут внедрены многие наработки по истребителю пятого поколения, что в дальнейшем значительно снизит риски при их производстве".

*источник: АРМС-ТАСС
15.07.08*

К 2015 ГОДУ САМОЛЕТЫ ИЛ-96, ИЛ-76, ТУ-204 СТАНУТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМИ БЛАГОДАРЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ДВИГАТЕЛЯ — ХРИСТЕНКО

К 2015 году российские самолеты Ил-96, Ил-76, Ту-204 станут "достаточно конкурентоспособны" благодаря модернизации двигателя ПС-90. Об этом на рабочей встрече с премьер-министром Владимиром Путиным сообщил сегодня министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко.

По его словам, "в этом году идет полномасштабная модернизация двигателя ПС-90, которая будет завершена уже в 2009 году". Этот двигатель и будет устанавливаться на машины Ил-96, Ту-204 и Ил-76. Христенко напомнил, что после проведенного Путиным в августе прошлого года совещания в Санкт-Петербурге по развитию в России газотурбинного двигателестроения был разработан "целый план действий", который уже начал реализовываться. Основными потребителями продукции газотурбинного двигателестроения являются самолетостроители и вертолетчики, а также энергетические структуры.

При этом в планах специалистов — не только модернизация существующего двигательного ряда, но и начало разработки новых двигателей, сообщил министр. Как сказал Христенко, продолжаются успешные летные испытания самолета Sukhoi Superjet 100. "Уже в августе машина перелетит в Москву и будет проходить здесь стационарные испытания", — сообщил он. По словам министра, на этой машине установлен новый двигатель, разработанный вместе с французскими коллегами. "Сейчас развернуто его серийное производство", — отметил он. Кроме того, по данным Христенко, развивается модернизация

двигателей и разработка новых двигателей для вертолетостроения. Несмотря на то что часть из них производится на Украине, производство новых двигателей будет разворачиваться уже на российских предприятиях.

Министр также отметил, что для обеспечения "комплексной увязки и подготовки новых двигателей, в первую очередь для перспективной машины МС-21 (новый гражданский самолет), подготовлена и согласована с Министерством экономического развития среднесрочная трехлетняя программа по двигателестроению".

Как сообщил источник в Правительстве РФ, проект создания гражданского самолета МС-21 может занять свою "нишу" магистральных самолетов. "Успех этого проекта напрямую зависит от создания абсолютно нового двигателя, отвечающего самым жестким требованиям по уровню шума, эмиссии и топливной эффективности", — пояснил источник. При этом новый конкурентоспособный самолет может быть получен в срок только при синхронизации процессов создания двигателя и планера, отметил он.

По мнению собеседника агентства, для этого необходима целевая господдержка, которая "позволит не только сконцентрировать имеющиеся в наличии и создать недостающие технологии, но и обеспечить необходимые мощности для создания нового двигателя".

*источник: газета "Гудок"
09.07.08*

ОЧЕРЕДНОЙ ТУ-204-300 УЛЕТЕЛ ВО ВЛАДИВОСТОК

11 июля, совершив в 19 часов 45 минут традиционный пролет над ЗАО "Авиастар-СП", очередной новый Ту-204-300 взял курс на Владивосток.

Ту-204-300 — единственный в мире узкофюзеляжный самолет, способный перевозить до 150 пассажиров на трассах длиной 7000 км.

С получением пятого самолета этого типа, построенного в ЗАО "Авиастар-СП" по заказу компании "Ильюшин Финанс", авиакомпания "Владивосток Авиа" стала крупнейшим в России эксплуатантом самолетов семейства Ту-204, демонстрируя ежемесячно налеты до 400 часов на каждый само-

лет. (Первые Ту-204-300 поступили во "Владивосток Авиа" в 2005 году.)

Увеличение парка дальнемагистральных Ту-204-300 в Приморье позволяет расширить возможности жителей Камчатки, Сахалина, Комсомольска-на-Амуре по полетам в Москву, Санкт-Петербург и на Урал. "Авиастар-СП" и ИФК планируют передать во "Владивосток Авиа" шестой Ту-204-300 в течение ближайшего месяца.

*источник: компания ЗАО "Авиастар-СП"
14.07.08*

"КЛИМОВ" ОСТАВИТ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ЗА 2007 Г. В РАСПОРЯЖЕНИИ КОМПАНИИ

Акционеры ОАО "Климов" (Санкт-Петербург) на годовом собрании 30 июня приняли решение не выплачивать дивиденды за 2007 год и оставить чистую прибыль в распоряжении предприятия, сообщили в пресс-службе компании.

Кроме того, акционеры утвердили годовую финансовую отчетность и избрали новый состав совета директоров, в который вошли 9 человек.

Аудитором на 2008 год утверждено ООО "Аудиторская фирма "Аваль". В 2007 году ОАО "Климов" увеличило чистую прибыль по сравнению с 2006 годом на 43,3 % — до 198,796 млн рублей, выручку — на 21,6 %, до 2 млрд 416,951 млн рублей.

ФГУП "Завод им. В. Я. Климова" было в конце 2006 года преобразовано в ОАО "Климов".

ОАО "Климов" — один из ведущих российских разработчиков авиационных двигателей для вертолетов и самолетов. Предприятие входит в состав "Российской самолетостроительной корпорации "МиГ". Завод был основан в 1914 году в Санкт-Петербурге для сборки двигателей и автомобилей. В настоящее время большинство российских вертолетов малой и средней грузоподъемности оснащены двигателями марки "Климов".

*источник: газета "Гудок"
14.07.08*

ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ НА АВИАСАЛОНЕ В ФАРНБОРО СДЕЛКИ НА ПОСТАВКУ ОКОЛО 30 SUPERJET 100

Компания "Гражданские самолеты Сухого" планирует подписать соглашения на поставку около 30 региональных самолетов Superjet 100 на международном авиасалоне "Фарнборо-2008", который пройдет с 14 по 20 июля, сообщили в компании.

На данный момент "Гражданские самолеты Сухого" имеет 73 твердых заказа на Superjet 100.

ГСС также имеет твердые контракты с "Аэрофлотом" (30 самолетов), авиационным альянсом AirUnion (15 самолетов), авиакомпанией "Дальавиа" (6

самолетов), итальянской авиакомпанией ItAli (10 самолетов), армянской авиакомпанией "Армавиа" (2 самолета).

Поставки самолетов Superjet 100 заказчикам, как ожидается, могут начаться в третьем квартале 2009 г.

Superjet 100 должен заменить эксплуатируемые в настоящее время самолеты Ту-134.

*источник: АРМС-ТАСС
10.07.08*

"В РОССИИ БУДУТ СОЗДАВАТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО НОВЫЕ АВИАЦИОННЫЕ И ВЕРТОЛЕТНЫЕ ДВИГАТЕЛИ, НО И КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ ГАЗОТУРБИННЫЕ УСТАНОВКИ ДЛЯ ЭНЕРГЕТИКИ"

Об этом сообщил заместитель министра промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, находясь в Нижнем Тагиле, где проходят выставки "Российская выставка вооружения. Нижний Тагил – 2008" и "Оборона и защита – 2008".

"Речь идет не только о самолетах и вертолетах, – сообщил Денис Мантуров. – На газотурбинные двигатели постоянно растет спрос со стороны энергетиков. А ведь есть еще и интересы транспорта, судостроения. Поэтому разрабатываемая нами стратегия будет носить комплексный характер".

В согласованной с заинтересованными ведомствами среднесрочной программе развития отрасли будет предусмотрено создание технологического задела. "Основную часть средств среднесрочной программы – до 60 % – планируется направить на создание технологического задела, что позволит создать около 60 новейших технологий, необходимых для выхода на инновационный цикл развития отрасли", – подчеркнул замглавы Минпромторговли.

Говоря о перспективах развития высокотехнологичного сектора, Денис Мантуров отметил, что "в сфере вертолетного двигателестроения на первых порах в качестве главного инструмента мы рассматриваем локализацию уже производимых агрегатов на российских предприятиях. Иногда складывается парадоксальная ситуация: двигатель разработан в российских КБ, но производится только на мощностях наших коллег из ближнего зарубежья. Мы планируем эту ситуацию исправить". Он также отметил, что достижение поставленных задач по развитию отрасли напрямую зависит от формирования эффективной структуры управления: "Создание Объединенной двигателестроительной корпорации позволит сконцентрировать ресурсы предприятий на прорывных проектах и сформировать качественный конкурентоспособный продуктовый ряд".

*источник: организация "Минпромторговли"
10.07.08*

НПО "САТУРН" СОВМЕСТНО С УМПО ИЗГОТАВЛИВАЕТ ПАРТИЮ ИЗ ВОСЬМИ ДВИГАТЕЛЕЙ 117С ДЛЯ ДОВОДКИ ИЗДЕЛИЯ

ОАО "НПО "Сатурн" совместно с ОАО "УМПО" изготавливает партию из восьми двигателей 117С окончательной компоновки, которые будут использованы в доводке изделия, сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе НПО "Сатурн".

Два их восьми двигателей предназначены для ресурсных испытаний, один – для термобарокамеры в ЦИАМ, три двигателя будут поставлены на второй самолет Су-35, по одному – на специальные и государственные испытания. Первый изготовленный двигатель окончательной компоновки уже проходит стендовые испытания.

Все работы по созданию и организации серийного производства силовой установки два предприятия ведут на паритетной основе, отметили в пресс-службе "Сатурна".

Летно-конструкторские испытания истребителя Су-35 выполняются в составе с опытными двигателями 117С-04 и 117С-05. Начало летных испытаний, стартовавших 19 февраля 2008 года, показало, что двигатель 117С обеспечивает увеличение дальности полета истребителя, существенно улучшает маневренность и динамические характеристики, заявили в пресс-службе НПО "Сатурн".

Впервые в отечественной истории в рамках проводимых испытаний был осуществлен сверхзвуковой полет без включения форсажа – на максимальном режиме работы двигателя, что является показателем самолета пятого поколения.

Как отметили в НПО "Сатурн", в настоящее время выполнено 20 полетов Су-35. Испытания проходят успешно, замечаний к работе двигателей нет.

Двигатель 117С (поколение 4++) имеет тягу 14,5 тонны, что на 2 тонны превышает показатели базового двигателя. Программа летных испытаний силовой установки включает в себя проверку границы запуска двигателей с режимов ротации и АЗВ (автомата запуска в воздухе), зон включения форсажа, параметров газодинамической устойчивости, проверку работоспособности САУ, летно-технических характеристик самолета. В обеспечение первого вылета двигатель 117С прошел весь комплекс предварительных испытаний. На данный момент суммарная наработка двух двигателей в полете составила 100 часов (включая 15 часов – на летающей лаборатории).

*источник: АРМС-ТАСС
08.07.08*

М. ПОГОСЯН: "ЦИКЛ СОЗДАНИЯ ВОЕННОГО САМОЛЕТА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ СОСТАВИТ 7–10 ЛЕТ"

Цикл создания военного самолета пятого поколения составит 7–10 лет. Такое мнение высказал глава ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" Михаил Погосян в рамках Международного аэрокосмического салона "Фарнборо-2008". По его словам, программа по созданию военного самолета пятого поколения является для российского авиастроения одной из самых важных и реализуется в согласованные с заказчиком сроки. "Мы удовлетворены сотрудничеством с индийскими партнерами", — сказал М. Погосян. Говоря о перспективах самолетов Су-35, он отметил, что Су-35 является переходной моделью между самолетами четвертого и пятого поколения. Глава АХК "Сухой" оценил в целом потенциал рынка Су-35 в 200 машин и подчеркнул, что планируется его производство до 2020 г.

Россия и Индия подписали в октябре 2007 г. соглашение о совместной разработке и производстве

истребителя пятого поколения. Летные испытания могут начаться в 2009 г. Серийное производство самолета планируется наладить к 2015 г.

Истребитель пятого поколения будет способен эффективно решать боевые задачи независимо от характера возможных военных действий и выполнять задания в условиях активного технического противодействия противника.

Высокая боевая эффективность этого самолета будет обуславливаться его летно-техническими характеристиками и возможностью применять высокоточное оружие. На нем будут установлены самые современные двигатели, самолетное и бортовое радиоэлектронное оборудование.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
14.07.08*

НА РОССИЙСКОЙ ВЫСТАВКЕ ВООРУЖЕНИЯ "НИЖНИЙ ТАГИЛ — 2008" УОМЗ ПРОВЕДЕТ ПРЕЗЕНТАЦИЮ СВОИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ

На открывающейся 9 июля 2008 года VI международной выставке вооружений, военной техники и боеприпасов "Российская выставка вооружения. Нижний Тагил — 2008" Уральский оптико-механический завод продемонстрирует известные специалистам изделия, а также новые разработки военной техники. На выставке будут представлены действующий подвесной лазерный контейнер "Сапсан", гиросtabilизированная оптико-электронная система круглосуточного действия ГОЭС-520, устанавливаемая на боевые российские вертолеты, а также полная технологическая линейка оптических деталей.

Кроме того, вниманию посетителей на стенде Уральского оптико-механического завода будет предложена новая гражданская малогабаритная система оптического наблюдения СОН-730. Система предназначена для круглосуточного обнаружения и распознавания объектов в широком диапазоне углов обзора при сильной качке и вибрации носителя. По сравнению с предыдущими аналогами в системе СОН-730 существенно улучшены технические характеристики, она имеет малый вес и габариты. В своем составе система имеет три информационных канала: тепловизионный и телевизионный каналы, а также лазерный дальномер с обеспечением возможности автоматического захвата и сопровождения наблюдаемых объектов. Система позволяет в чрезвычайных ситуациях осуществлять поиск и спасение людей,

проводить мониторинг нефте- и газопроводов, охрану государственных границ, полицейское патрулирование. В рамках выставки УОМЗ представит проекты международного сотрудничества, касающиеся совместных разработок и производства оптико-электронных систем. Речь, в частности, идет об организации совместного с французской фирмой Thales производства подвесного лазерного контейнера. На "Российской выставке вооружения" состоятся запланированные рабочие переговоры с представителями компании Saget в рамках подписанного соглашения о создании совместного предприятия по производству и послепродажному обслуживанию тепловизоров третьего поколения на базе Уральского оптико-механического завода. Данное соглашение было подписано в 2007 году на Международном авиасалоне в Ле Бурже. В июне 2008 года на выставке Eurosatory-2008 в Париже стороны подтвердили первоначальные намерения и подписали документ о продолжении сотрудничества.

Кроме того, на тагильской выставке УОМЗ планирует провести несколько важных встреч с традиционными партнерами завода из России и из-за рубежа, а также с представителями военных ведомств ряда стран.

*источник: компания "ФГУП "Уральский
оптико-механический завод"
08.07.08*

ГЛАВА КОМПАНИИ "СУХОЙ" ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА СУ-35 МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 40 МАШИН В ГОД

Генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян рассчитывает, что российские Военно-воздушные силы будут одними из первых заказчиков новых многоцелевых самолетов Су-35.

"С точки зрения возможностей серийного производства у нас нет жестких лимитов. Мы можем производить и 20, и 30 самолетов в год. Я думаю, что если будут заказы, в течение достаточно короткого перио-

да времени мы сможем выйти и на 40 самолетов в год", — сказал М. Погосян в интервью программе "Вести 24" в понедельник. По его словам, компания "Сухой" готова произвести столько самолетов, сколько потребует заказчик.

*источник: газета "Гудок"
08.07.08*

СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ: "ЗАДЕРЖКИ ПОСТАВОК SUKHOI SUPERJET 100 ОТРИЦАТЕЛЬНО СКАЗЫВАЮТСЯ НА ИМИДЖЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ"

Задержки поставок нового самолета Sukhoi Superjet 100 отрицательно сказываются на имидже отечественного авиастроения. Об этом в пятницу, 11 июля, в прямом эфире программы "Разговор без правил" на телеканале О2ТВ сообщил председатель комитета по транспорту Государственной думы Сергей Шишкарев. "Все, что сейчас происходит в авиации, на нашем имидже сказывается плохо, как вне нашей страны, так и внутри нее", — пояснил Шишкарев.

Напомним, что в конце прошлой недели компания "Гражданские самолеты Сухого" официально уведомила "Аэрофлот" о переносе поставок первых образцов Sukhoi Superjet 100. Шишкарев скептически оценивает новые озвученные сроки поставок: "Сроки сорваны. Если называть вещи своими именами, то опоздание идет на год-полтора. Наверное, в масштабе 15-ти потерянных лет это не так много, но важно, чтобы и эти сроки переноса были последними".

Разъясняя причины задержек производства самолета, создание которого курирует первый вице-премьер и глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Сергей Иванов, Шишкарев заметил: "Не хватает правильных менеджерских функций. Любими деньгами нужно правильно распорядиться, нужно создать вертикаль управления и контроля за этими средствами. Поэтому самое печальное, что на фоне беспрецедентных финансовых вливаний, на фоне того самого государственно-частного партнерства, о котором мы так часто говорим, эта раздробленность помешала задаче".

По мнению Шишкарева, на данный момент даже создание ОАК не смогло существенно изменить качество менеджмента в авиастроении: "К сожалению, пока стратегия корпорации, принятая на недавнем совете директоров, изобилует лозунгами, призывами, констатацией того, что будет. Но в ней пока мало конкретики, связанной с тем, что должно происходить сейчас. Тем не менее, само решение о создании корпорации я считаю позитивным". Председатель комитета также заметил, что в нынешней ситуации

будет сложно достичь заявленных ранее Сергеем Ивановым результатов в гражданском авиастроении: "При нынешней производительности, конечно же, не успеем. Однако если не ставить амбициозных задач, то мы их никогда не достигнем. Если мы завоеваем сегмент рынка средне- и ближнемагистральных самолетов, то шансы завоевать искомые 10–12 % общемирового рынка к 2025 году у нас есть".

Как уже сообщало ИА REGNUM, одним из заказчиков Sukhoi Superjet 100 является национальный авиаперевозчик Армении компания "Армавиа". В сентябре 2007 года "Армавиа" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" подписали контракт о поставке армянской компании двух 95-местных Superjet 100. Кредит на покупку самолетов в размере \$ 54,6 млн со сроком погашения в десять лет "Армавиа" предоставил российский банк ВТБ. Между ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и "Армавиа" заключено также соглашение о предоставлении опциона еще на два аналогичных самолета.

Между тем, как сообщает ИА "РосФинКом" со ссылкой на журнал "Эксперт", ОАО "Компания "Сухой" планирует вывести дочернее предприятие ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" в течение трех лет на производство 60 самолетов ежегодно. Об этом сообщил генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян в интервью, опубликованном сегодня, 14 июля. По его словам, "в нынешнем году в производстве будет порядка 10 самолетов, причем изготовление первых серийных машин будет идти параллельно с сертификационными испытаниями". "Мы рассчитываем начать поставки во втором полугодии следующего года. Приложим максимум усилий, чтобы эти сроки выполнить", — подчеркнул гендиректор.

*источник: ИА Regnum
14.07.08*

"ВСМПО-АВИСМА" ПРЕДСТАВИТ НА АВИАСАЛОНЕ В ФАРНБОРО НОВИНКУ ДЛЯ BOEING

Корпорация "ВСМПО-Ависма", крупнейшая в мире по производству титана, впервые представит на международном авиасалоне в Фарнборо новинку для самолета Boeing 787, сообщает в четверг официальный сайт компании. Авиасалон пройдет в пригороде Лондона с 14 по 20 июля.

"Впервые в этом году корпорация "ВСМПО-Ависма" продемонстрирует на авиасалоне в Фарнборо титановую штамповку (тракбим) для самолета Boeing 787 с получистовой механической обработкой", — сказано в пресс-релизе. Два года назад здесь же "ВСМПО-Ависма" показывала такие детали с черновой обработкой, добавлено в нем.

По сообщению пресс-службы компании, на стенде корпорации будут выставлены и титановые изделия для авиалайнеров Boeing 737, Boeing 777, европейского авиагиганта A380.

"Также впервые в этом году "ВСМПО-Ависма"

продемонстрирует титановый прокат на авиасалоне не для авиастроителей, а для Формулы 1", — говорится в информации.

На 46-й Международный авиасалон в Фарнборо, который был учрежден 60 лет назад, корпорация приезжает в восьмой раз. Делегацию "ВСМПО-Ависмы" в составе 26 человек возглавляет генеральный директор корпорации Владислав Тетюхин.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана — слитков и всех видов полуфабрикатов из титановых сплавов. Партнеры корпорации "ВСМПО-Ависма" — ведущие мировые авиастроительные компании Boeing, Airbus, Snecma, General Electric, Rolls-Royce, Pratt & Whitney.

*источник: газета "Тудок"
10.07.08*

"СУХОЙ" ОТВЕТ "ХИЩНИКУ"

В понедельник в подмосковном Жуковском журналистам показали главную надежду российских ВВС — новейший истребитель Су-35. Машину, которая должна стать последней ступенькой перед появлением в войсках истребителя пятого поколения. Первые серийные Су-35 ВВС планируют получить в 2010 году.

По мнению специалистов, Су-35 превосходит все зарубежные модели — "Миражи", "Грипен", "Хорнет", "Тайфуны". В КБ "Сухой" скромно относят Су-35 к поколению "4 плюс-плюс". Но на Западе его уже называют машиной пятого поколения, которой предстоит конкурировать с новейшим американским истребителем F-22 Raptor ("Хищник"). При этом главком ВВС Александр Зелин говорит, что полноценный ответ американскому "Хищнику" — реальный истребитель пятого поколения — еще только начинают собирать в Комсомольске-на-Амуре. Его первый полет состоится в 2009 году, а "в серию" машина пойдет в 2015 году. Су-35 рассматривают как последнюю промежуточную ступень для строевых пилотов наших ВВС перед техникой пятого поколения.

Многие элементы конструкции, бортового оборудования, вооружения Су-35 будут использоваться на перспективном истребителе. Но главное — двига-

тель 117С. По словам заместителя генконструктора, директора программы изделия 117С НПО "Сатурн" Евгения Марчукова, "двигатель разработан на основе двигателей АЛ-31Ф, устанавливаемых на самолеты Су-27, но отличается от них увеличенной тягой (14,5 тонны против 12,5), большим межремонтным ресурсом и пониженным расходом топлива". Это дает машине не только большую скорость (2,5 тыс. км в час), но и маневренность.

Как рассказал летчик-испытатель КБ "Сухой" Сергей Богдан, при первом полете новый Су-35 сопровождал Су-30МК. Это позволило сравнить тяговые характеристики двигателей двух самолетов. Во время полета Су-35 выполнял разгон на максимальном бесфорсажном режиме, при этом пилоту самолета сопровождения приходилось использовать форсаж, периодически отставая от новой машины. По словам пилота, это очень серьезное достоинство, дающее строевому летчику больше возможностей при ведении воздушного боя.

*источник: газета "Известия"
08.07.08*

ОКБ "СУХОГО" УВЕЛИЧИЛО ВЫПЛАТЫ ДИВИДЕНДОВ ПО ИТОГАМ 2007 Г. В 2,9 РАЗА

Акционеры ОАО "ОКБ Сухого" приняли решение о выплате по итогам 2007 года дивидендов в размере 448 рублей на одну акцию, говорится в сообщении компании.

Общий размер дивидендов, начисленных на акции ОАО "ОКБ Сухого" за 2007 год, — 42 млн 567 тыс. 168 рублей. В 2006 году выплаты дивидендов составляли 157 рублей на акцию, а общая сумма выплат составила 14 млн 914 тыс. рублей. Таким образом, объем выплат увеличился в 2,85 раза.

Уставный капитал ОКБ состоит из 95 тыс. 16 обыкновенных акций номинальной стоимостью 3 тыс. рублей каждая.

Как сообщалось ранее, в годовом собрании акционеров приняли участие представители акционеров от ОАО "Компания "Сухой", ФГУП "Рособоронэкспорт" и другие юридические и физические лица. Кворум составил более 95 %.

Членами совета директоров ОАО "ОКБ Сухого" стали: генеральный директор ОАО "Компания "Сухой" Михаил Погосян, первый заместитель генерального директора по экономике и обеспечению поставок ОАО "Компания "Сухой" Борис Брегман, первый заместитель генерального директора ОАО "Компания "Сухой" Сергей Коротков, первый заместитель исполнительного директора — технический директор ОАО "ОКБ Сухого" Александр Барковский, заместитель генерального директора — начальник департамента экспорта специального имущества и услуг ВВС ФГУП "Рособоронэкспорт" Александр Михеев. Аудитором ОАО "ОКБ Сухого" на 2008 год утверждено ЗАО "ЭчЛБи ПАКК — Аудит", говорится в сообщении.

*источник: газета "Гудок"
08.07.08*

РОССИЯ ОБЪЯВИТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕРЫ ПО КОМПЛЕКТУЮЩИМ МС-21

Объединенная авиастроительная корпорация может объявить международные тендеры по созданию всех компонентов для нового российского пассажирского самолета МС-21, заявил глава ОАК Алексей Федоров.

"Мы объявим глобальные тендеры, в которых примут участие как ведущие зарубежные, так и российские компании, на создание компонентов для самого амбициозного российского проекта в области гражданской авиации МС-21", — сказал глава ОАК.

По словам Федорова, он рассчитывает, что все крупные международные производители комплектующих примут участие в этих тендерах.

Семейство ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 предполагает создание машин пассажироместимостью от 150—210 мест. Они придут на замену среднемагистральным Ту-154, Ту-204, а также зарубежным А320 и Boeing 737, широко используемым российскими авиакомпаниями.

Вместе с проектом Superjet 100 МС-21 потенциально может закрыть более 80 % потребностей российских авиакомпаний в новых самолетах, сообщает РИА "Новости".

*источник: газета "Взгляд"
14.07.08*

СУ-35 ПОМОЖЕТ КОМПАНИИ "СУХОЙ" СОХРАНИТЬ ПОЗИЦИИ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ, ЗАВОЕВАННЫЕ ЗА СЧЕТ ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК

Перспективный многоцелевой истребитель Су-35 поможет компании "Сухой" сохранить позиции на глобальном рынке боевых самолетов, завоеванные за счет экспортных поставок самолетов семейства Су-27/30, а также позволит увеличить валютные поступления в государственный бюджет от продаж высокотехнологичной продукции, сообщили в пресс-службе компании "Сухой".

Разработка и организация серийного производства Су-35 входит в число приоритетных программ Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Первый вылет истребителя состоялся 19 февраля на аэродроме ЛИИ им. Громова в подмосковном Жуковском. Его выполнил заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Сергей Богдан. В настоящее время в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Гагарина (КнААПО) завершается сборка еще двух опытных Су-35. Они присоединятся к программе испытаний в этом году.

Истребители пятого поколения начнут поступать в войска не ранее 2015–2017 гг. Начало серийных поставок Су-35 планируется на 2010–2011 гг. Таким образом, будет обеспечен плавный переход к авиационным комплексам нового поколения без ослабления обороноспособности страны.

Такой подход к формированию сбалансированной авиационной группировки демонстрируют США, где несмотря на начало производства истребителя пятого поколения F-22 продолжается серийный выпуск глубоко модернизированных истребителей, относящихся к четвертому поколению (F-15E/F, F-16 "блок-50/52" и "блок-60", а также F-18 E/F Super Hornet). При этом, если истребители первых двух типов производятся на экспорт, то Super Hornet заказан военно-морскими силами США.

*источник: АРМС-ТАСС
08.07.08*

АВИАКОМПАНИИ БУДУТ БОЛЕЕ ОСТОРОЖНО РАЗМЕЩАТЬ ЗАКАЗЫ НА SUPERJET 100

Авиакомпании будут более осторожно размещать заказы на Superjet 100 в связи с последними новостями из "Гражданских самолетов Сухого", отмечают эксперты. Недавно компания сообщила, что поставки начнутся не ранее второго полугодия 2009-го. Ранее предполагалось, что заказчик должен был получить первую машину в ноябре этого года.

Перенос сроков поставок связывается с тем, что летные испытания начались как минимум на полгода позже запланированного. Причины этого в самой компании не комментируют. Эксперты отмечают, что задержки связаны скорее с желанием "Гражданских самолетов Сухого" более тщательно подготовиться к выпуску своей продукции на рынок, сообщил в интервью Business FM аналитик компании "Метрополь" Михаил Пак: "Поскольку это достаточно свежий продукт в Российской Федерации – за последние 30 лет – первое такое детище, которое способно конкурировать с иностранными компаниями. И выпускать его в "сыром" виде, скорее всего, "Гражданские самолеты Сухого" не хотят".

Конкуренция ожидается серьезная. Разработку подобных машин начали Китай и Япония, запуск в серию азиатских машин намечен на 2010–2011-й годы. Успехом отечественного проекта недавно озаботились в Госдуме. Комитет по транспорту предло-

жил ассигновать на реализацию еще более 13,5 млрд рублей из федерального бюджета. Пока выделено почти 8 млрд рублей. Общие вложения оцениваются в миллиард 400 млн долларов. Сейчас в портфеле "Гражданских самолетов Сухого" лежат твердые заказы на 73 Superjet. Стоимость машины – 28 млн долларов. По прогнозам, будет выпущено до 1200 единиц. Перенос сроков поставок пока не вызвал резкой реакции у заказчиков. Однако теперь потенциальные покупатели станут осторожнее, не исключает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев: "Клиенты, которые уже поверили в самолет, пока сохраняют ему приверженность. Мы не видим, чтобы кто-то от самолета отказывался, однако вполне вероятно, что заметное увеличение числа заказов на самолет будет происходить уже после того, как появятся клиенты с опытом реальной летной эксплуатации".

Крупнейшим заказчиком Superjet сейчас является "Аэрофлот", который намерен приобрести 30 машин. Сейчас авиаперевозчик рассматривает варианты краткосрочной аренды самолетов взамен недопоставленных Superjet.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
09.07.08*

УОМЗ ДОГОВАРИВАЕТСЯ С ТУРКМЕНИСТАНОМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ВЫПУСКЕ ПРИЦЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ МИГ-29 И СУ-25

Туркменистан, возможно, займется поставками запчастей для оптико-электронных прицельных станций, которые выпускаются Уральским оптико-механическим заводом для самолетов "МиГ" и "Су". Сегодня должен состояться визит министра обороны этого государства Агагельды Мамедгельдыева на предприятие. Как рассказал Накануне.RU заместитель генерального директора ФГУП "ПО "УОМЗ" Вениамин Элинсон, уже прошли подготовительные переговоры

в ходе выставки Russian Expo Arms – 2008 в Нижнем Тагиле. "Сейчас мы подготовили проекты контрактов на поставку запчастей к нашим оптико-электронным прицельным станциям для самолетов МиГ-29 и Су-25. Надеемся, что переговоры завершатся удачно", – сказал он.

*источник: сайт "Накануне.Ру"
11.07.08*

АКЦИОНЕРЫ ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА ОДОБРИЛИ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЗАЙМА ОБЪЕМОМ 1 МЛРД РУБЛЕЙ

Акционеры ОАО "ТАНТК им. Г. М. Бериева" (Ростовская обл., входит в НПК "Иркут") на годовом общем собрании одобрили сделку о привлечении у ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (Москва) займа объемом до 1,005 млрд рублей. Об этом агентству сообщили в ТАНТК им. Бериева.

"По условиям одобренной накануне сделки срок погашения займа должен составить не более 5 лет с момента поступления денег, а процент за пользование средствами — не более 13 % годовых", — рассказал представитель компании. По его словам, привлеченные деньги планируется направить на организацию переноса производства и изготовления самолета Бе-200 на мощности компании. Ранее сообщалось, что на базе объединенных "Тавиа" и ТАНТК им. Бериева предполагается создать полный цикл сборки самолетов Бе-200. Перевод сборочного производства в Таганрог планируется организовать в следующем году на мощностях местного "Тавиа".

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") создано

в соответствии с указом Президента РФ № 140 от 20 февраля 2006 года и зарегистрировано 20 ноября 2006 г. Общество учреждено государством, внесшим в его уставный капитал госпакеты акций ряда авиационных предприятий, а также частными акционерами ОАО "НПК "Иркут". Уставный капитал ОАО "ОАК" составляет 96,7 млрд руб., при этом доля РФ в нем составляет 90,1 %.

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс, основанный в 1934 году авиаконструктором Георгием Михайловичем Бериевым, включает в себя опытное конструкторское бюро, летно-испытательный комплекс, опытный завод, учебно-авиационный центр гидроавиации в Таганроге, испытательно-экспериментальную базу в Геленджике, а также представительство и летно-испытательную группу в Москве. За 70 лет на предприятии спроектировано более двадцати типов самолетов.

*источник: сайт "Югмедиа"
09.07.08*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ГОТОВИТСЯ К ЗАПУСКУ В СЕРИЮ МНОГОЦЕЛЕВОГО МИ-38

Казанский вертолетный завод сможет приступить к серийному производству многоцелевого вертолета Ми-38 в конце 2011 года. Об этом ИТАР-ТАСС сообщил гендиректор предприятия Вадим Лигай.

Новая крылатая машина среднего класса на 30 пассажиров или 11 тонн груза, по словам руководителя предприятия, может подниматься на высоту до 6 тыс. метров и развивать скорость до 325 км в час. Максимальная дальность полета — до 1,3 тыс. км. Новинка соответствует международным нормам летной годности.

Ми-38 создается по федеральной программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года". В его разработке участвуют Московский вертолетный завод имени Миля, "Транзас" (Санкт-Петербург). Первый опытный образец, по словам гендиректора,

уже создан, проведены опытные полеты, получившие высокую оценку. "В этом году планируется собрать второй опытный образец и отправить его на летно-испытательную станцию московского завода. Одновременно создается третья опытная машина", — говорит Лигай.

Программа, по словам гендиректора, очень дорогая, но теперь она близится к завершению. "Есть решение федерального правительства, оно внесет половину средств на завершение проекта по созданию Ми-38", — сказал руководитель предприятия. В результате значительно ускорится создание новой машины, которая, по его словам, предназначена заменить действующие вертолеты Ми-8 и Ми-17.

*источник: газета "Время и деньги"
08.07.08*

ЦАГИ УЧАСТВУЕТ В ВЫРАБОТКЕ ТРЕБОВАНИЙ И НОРМ ICAO ПО АВИАТРЕНАЖЕРАМ

Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) является активным участником действующей под эгидой Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO) международной рабочей группы по выработке норм и требований к перспективным авиационным тренажерам, сообщил журналистам директор исследовательского института Сергей Чернышев.

По его словам, в настоящее время ICAO разрабатывает и формулирует новые сертификационные правила ICAO 9625, которые будут обязательными для всех разработчиков и производителей тренажеров в мире. ЦАГИ был приглашен в состав рабочей группы по выработке новых правил. В июне в ЦАГИ было проведено заседание международной рабо-

чей группы по выработке этих правил и проведена конференция по тренажерным технологиям.

"В области математического моделирования российская сторона практически не отстает от западных коллег. Фигура высшего пилотажа "Кобра Пугачева" сначала была математически просчитана в ЦАГИ, прошла апробацию на авиатренажере и стала демонстрацией отечественного технологического уровня. На сегодня ЦАГИ может описывать аэродинамические характеристики самолета на самых критических режимах полета, когда традиционная аэродинамика не работает, и здесь ЦАГИ чувствует себя лидером в мире", — подчеркнул С. Чернышев.

*источник: AVIAPORT.RU
07.07.08*

ИФК ОСУЩЕСТВИТ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА ТУ-204 ЗАКАЗЧИКАМ НА ТЕКУЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Лизинговая компания "Ильющин Финанс Ко." (ИФК) осуществит поставки заказчикам самолетов семейства Ту-204 производства ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) на текущей неделе, сообщил "АвиаПорту" пресс-секретарь компании Андрей Липовецкий. "Наша делегация завтра вылетает в Ульяновск, до пятницы передадим Ту-204-300 для "Владивосток Авиа", — сказал он.

Замгендиректора — технический директор ИФК Юрий Островский в свою очередь сообщил "АвиаПорту", что передача первого среднемагистрального самолета Ту-204-100В авиакомпании "Авиалинии 400" задержалась примерно на три месяца. Задержка связана с тем, что разработчик самолета, ОАО "Туполев", не получил в заявленные сроки дополнение к сертификату на Ту-204-100В, что сделало юридически невозможной передачу самолета заказчику и его эксплуатацию.

Ю. Островский отметил, что самолеты Ту-204-300 для "Владивосток Авиа" унифицированы по составу бортового оборудования с Ту-204-100В и для их передачи эксплуатанту также необходимо получить дополнение к сертификату.

"Два Ту-204-300, построенные для авиакомпании "Владивосток Авиа", проходят в настоящее время заводские летные испытания, но не могут быть переданы авиакомпании по тем же причинам", — подчеркнул Ю. Островский.

По его словам, для ИФК и ЗАО "Авиастар-СП" ситуация складывается весьма тревожная: нельзя исключить крупные штрафные санкции со стороны авиакомпаний-заказчиков.

Генеральный директор ОАО "Авиалинии 400" Константин Тетерин подтвердил "АвиаПорту", что авиакомпания до сих пор не приступила к эксплуатации Ту-204-100В из-за отсутствия дополнения к сертификату типа. Однако он выразил надежду, что самолет будет передан уже в ближайшее время. "К концу недели мы надеемся получить самолет", — отметил руководитель авиакомпании. По его словам, решение о возможности предъявления претензий к ИФК пока не принято.

источник: AVIAPORT.RU
07.07.08

МВЗ ИМ. МИЛЯ РАЗРАБАТЫВАЕТ РОБОТИЗИРОВАННЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ КОМПЛЕКС

ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" (МВЗ) ведет работы по исследованию облика перспективного многоцелевого роботизированного беспилотного комплекса (МРБК), сообщил "АвиаПорту" источник в оборонно-промышленном комплексе.

По его словам, в настоящее время работы только начались и ведутся на стадии концептуальной проработки. По мнению специалиста, основное отличие МРБК от беспилотных летательных аппаратов состоит в том, что в МРБК отсутствует прямая связь между человеком и летательным аппаратом. МРБК должен работать по ситуации, однако в решении этой задачи и лежит основная сложность создания МРБК. "МРБК планируется оснастить элементами искусственного интеллекта", — отметил источник.

Он также подчеркнул, что МРБК должен выходить в зону выполнения задач самостоятельно, осуществлять поиск объекта, проводить его опознавание,

производить определенные действия, заложенные в задаче полета, и возвращаться на свою базу без вмешательства оператора. "Весь полет и работа бортового оборудования роботизированного комплекса рассчитаны на выполнение задачи на большой скорости и дальности", — сказал собеседник агентства.

Он также сообщил, что имеющаяся демонстрационная концептуальная модель МРБК имеет примерную взлетную массу порядка трех тонн с силовой установкой, соответствующей массе мощности.

"Пока работа ведется за счет собственных средств, но она и сформулирована была совсем недавно. В перспективные планы холдинга ОАО "Вертолеты России" тема исследований и создания МРБК включена", — дополнил специалист.

источник: AVIAPORT.RU
07.07.08

ТУ-204-120СЕ ДОЛЖЕН ПОЛУЧИТЬ СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ НОРМАМ В ИЮЛЕ

Завершение сертификации грузового самолета Ту-204-120СЕ, оснащенного авиадвигателями Rolls-Royce и, частично, бортовым оборудованием западного производства, ожидается в июле 2008 г., сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Туполев".

"Исходя из состояния дел по сертификации Ту-204-120СЕ, получение сертификата летной годности реально в июле текущего года", — сказал он.

По мнению специалиста, на сегодня сертификационные испытания практически завершены — технических вопросов нет. "Несмотря на постоянное затягивание сроков сертификации, выявление все новых требований к испытаниям и множественные формальные и бюрократические препоны, самолет

успешно выдержал все испытания и готов к эксплуатации на западном авиарынке, где, безусловно, найдет свою нишу", — сообщил собеседник агентства.

Он отметил, что задержка в сертификации самолета связана и с большой загруженностью сертификационного центра EASA работами по A380, малой численностью сотрудников центра EASA и некоторыми организационными внутренними причинами этой службы.

Представитель ОАО напомнил, что сертификация Ту-204-120СЕ осуществляется в течение уже семи лет.

источник: AVIAPORT.RU
07.07.08

НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ СУ-35 УСПЕШНО СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

Новый российский многофункциональный истребитель последнего поколения 4++ Су-35 в понедельник успешно совершил первый демонстрационный полет, передает корреспондент РИА "Новости".

Показательный полет продолжался шесть минут. Пилотировал самолет летчик-испытатель компании "Сухой" Сергей Богдан. Он исполнил несколько фигур высшего пилотажа.

Журналисты и гости, среди которых были бывший главком ВВС РФ Владимир Михайлов и глава компании, зааплодировали, когда самолет приземлился. Демонстрация нового истребителя прошла на территории летно-испытательного комплекса ОКБ в Жуковском и завершает первый этап летных испытаний Су-35.

По своим летно-техническим характеристикам и боевой эффективности Су-35 приближается к истребителям пятого поколения. Он предназначен для завоевания превосходства в воздухе и нанесения ударов по наземным и надводным целям в любых погодных условиях и в любое время суток.

Серийное производство и поставки истребителя российским и зарубежным заказчикам запланированы на 2010–2011 годы.

Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой, имеющая большую дальность обнаружения воздушных целей и наземных объектов, что позволяет сопровождать до 30 воздушных целей и вести одновременный обстрел до восьми целей.

Су-35 оснащен новыми двигателями с отклоняемым вектором тяги, что в сочетании с высокими аэродинамическими характеристиками обеспечивает самолету качества сверхманевренности. На 12 точках подвески самолет может нести до восьми тонн боевой нагрузки и применять широкую номенклатуру управляемых и неуправляемых средств поражения.

источник: газета "Гудок"
07.07.08

РСК "МИГ" ЗАВЕРШИЛА ИСПЫТАНИЯ СЕРБСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" завершила летные испытания четырех модернизированных истребителей МиГ-29 ВВС Сербии. Об этом 15 июля сообщает РИА "Новости" со ссылкой на заявление главы корпорации Владимира Барковского на пресс-конференции в рамках проходящего под Лондоном авиасалона Farnborough 2008. Планируемые сроки передачи истребителей заказчику названы не были.

Напомним, что в июне сербское военное ведомство заявило о срыве РСК "МиГ" графика выполнения работ по истребителям МиГ-29 в связи с необходимостью проведения дополнительных летных испытаний. Тогда сообщалось, что боевые самолеты посту-

пят на вооружение ВВС Сербии до конца 2008 года. Всего в соответствии с подписанным в 2006 году контрактом предусматривается модернизация одного учебно-боевого и четырех боевых самолетов, которые получат новое авиационное, навигационное и радиолокационное оборудование, а также доработанную систему управления вооружением. Стоимость контракта превышает 50 миллионов долларов.

Первоначально планировалось, что четыре истребителя будут переданы ВВС Сербии в 2007 году, а последний — в 2008 году.

источник: LENTA.RU
15.07.08

ОБЪЕМ ПРОДАЖ ВЕРТОЛЕТОВ КА-62 ДО 2020 Г. МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 700 МАШИН

Объем продаж многоцелевых вертолетов Ка-62 до 2020 г. может составить 700 машин, сообщил "АвиаПорту" источник в оборонно-промышленном комплексе.

По его мнению, до 2020 г. потребность в вертолетах Ка-62 в России можно оценить в 350 штук, примерно такое же количество может быть закуплено и за пределами России.

"Суммарный рынок вертолетов класса Ка-62 на период до 2025 года оценивается в 8000 экземпляров", — отметил эксперт. По его оценкам, исходя из предварительных расчетов, стоимость проведения технологической подготовки производства под темп выпуска примерно 50 вертолетов в год на вертолетостроительном заводе можно оценить примерно в 150–180 млн рублей.

"Государство выделяет некоторые средства по программе развития гражданской авиации, но этих денег недостаточно для создания перспективного вер-

толета", — считает специалист. Выполнение НИОКР и серийного производства с привлечением банковских кредитов существенно повышает и стоимость НИОКР, и конечную цену вертолета, так как кредитные средства можно вернуть только с продаж вертолетов.

"Как показывает практика, окупаемость по программе наступает через 5–7 лет с начала продаж, поэтому можно ориентировочно считать, что для окупаемости затрат на Ка-62 надо будет продать не менее 150–170 Ка-62", — сказал источник.

"Совместный проект Eurocopter и Китая EC-175 стоит 600 млн евро, стоимость НИОКР создания Ка-62 будет ниже, например, и потому, что имеется уже определенный задел по военному варианту Ка-60", — сообщил собеседник агентства, отвечая на вопрос об ориентировочной стоимости создания Ка-62.

источник: AVIAPORT.RU
07.07.08

СВЕРДЛОВСКАЯ АМФИБИЯ УЛЕТЕЛА В ГЕЛЕНДЖИК

Управление по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям Свердловской области не оказало поддержки отечественному производителю самолетов-амфибий.

Как рассказал сегодня, 7 июля, на пресс-конференции, посвященной проблеме малой авиации, руководитель предприятия "Статус-Авиа" Владимир Бурцев, свердловские спасатели сначала заказали его предприятию два самолета для своих нужд, а затем неожиданно отказались от их приобретения. В связи с этим созданные на Урале летательные аппараты, способные приземляться как на землю, так и на воду, "улетели" в другие регионы. В частности, как сообщил Владимир Бурцев, одна из амфибий используется для воздушных прогулок туристов в Геленджике.

Говоря о перспективах малой авиации в регионе, Владимир Бурцев отметил, что сейчас рынок авиации как таковой отсутствует, так как у лица, купившего

самолет в собственность, нет юридических условий для его эксплуатации. Теоретически каждый гражданин может приобрести в собственность авиатранспортное средство и, пройдя определенную подготовку, получить удостоверение пилота, однако осуществлять коммерческую перевозку пассажиров он не имеет права. Таким образом, владеть самолетом в России частным лицам сегодня не представляется выгодным.

Между тем сам самолет, по словам Бурцева, стоит не так уж и дорого. В частности, подержанный Ан-2 можно купить за 5–6 тысяч долларов.

Увидеть уральские самолеты-амфибии в действии можно будет уже на этой неделе на выставке вооружения в Нижнем Тагиле.

*источник: сайт "УралПолит.Ru"
07.07.08*

РОССИЙСКИЕ ВВС ПОЛУЧАТ ШЕСТЬ НОВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ "АНСАТ-У"

Казанский вертолетный завод поставит Военно-воздушным силам шесть вертолетов "Ансат-У", говорится в сообщении службы информации и общественных связей ВВС РФ. В сообщении также говорится, что "гражданский вариант "Ансата" до декабря 2008 года будет сертифицирован, а с начала 2009 года начнется его серийное производство. Заказы на эту машину поступают как от российских компаний, так и от частных предпринимателей".

"Ансат-У" имеет взлетную массу 3,3 тонны. Вертолет способен перевозить десять человек, не считая двух членов экипажа. Он оптимален для доставки грузов и пассажиров в удаленные и труднодоступные районы.

*источник: газета "Гудок"
07.07.08*

ПОСТАВКИ НОВОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-35 ЗАКАЗЧИКАМ НАЧНУТСЯ С 2011 ГОДА

Поставки нового российского многофункционального истребителя поколения 4++ Су-35 российским и зарубежным заказчикам начнутся с 2011 года, сообщил журналистам в понедельник глава компании "Сухой" (разработчик самолета) Михаил Погосян.

"У нас большое количество заявок на этот самолет. Предусмотрены поставки для ВВС РФ и для зарубежных заказчиков. За рубежом мы будем поставлять этот самолет, где у нас сложились уже традиционные рынки — Юго-Восточная Азия, Латинская Америка, Ближний Восток. Поставки мы начнем в 2011 году", — сказал Погосян.

Ранее сообщалось, что поставки Су-35 начнутся в 2010–2011 годах.

Говоря о конкуренции Су-35 с другими самолетами, глава компании "Сухой" отметил, что этот самолет превосходит конкурентов, в частности, по дальности полета, по маневренности и по оружию. От предыдущих истребителей Су-35 отличается еще и тем, что он приближается к технологии "стелс" — то есть он менее заметен для радаров, чем Су-27, сказал Погосян.

*источник: газета "Гудок"
07.07.08*

"ОБОРОНПРОМ" И AGUSTAWESTLAND ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ СБОРОЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА ВЕРТОЛЕТОВ AW139 В РОССИИ

15 июля 2008 года в 11:00 (по Лондону) в рамках выставки Farnborough 2008, как ожидается, состоится пресс-конференция, посвященная подписанию базового соглашения между корпорацией "Оборонпром" и AgustaWestland по созданию сборочного производства вертолетов AW139 в России. В пресс-конференции примут участие CEO AgustaWestland Джузеппе Орси (Giuseppe Orsi), генеральный директор корпорации "Оборонпром" Андрей Реус, генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов. Пресс-конференция пройдет на стенде Finmeccanica.

AgustaWestland (Италия) — одна из крупнейших мировых компаний по разработке и производству

вертолетной техники. Входит в группу Finmeccanica. Производственные мощности компании расположены в Италии, Великобритании и США.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение, двигателестроение, системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы, лизинг.

*источник: компания "ОПК "Оборонпром"
11.07.08*

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ АЛ-55И НА МИГ-УТС НАЧНУТСЯ В СЕРЕДИНЕ ИЮЛЯ

Летные испытания авиадвигателя АЛ-55И тягой 1760 кг, создаваемого ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" по техническому заданию Индии, начнутся в середине июля 2008 года на учебно-тренировочном самолете МиГ-УТС, сообщил "АвиаПорту" представитель оборонно-промышленного комплекса.

"В самом начале июля специалисты разработчика доводили систему электронного регулирования авиадвигателя. Кроме того, на начало месяца не было получено заключения ЦИАМ о готовности АЛ-55И к летным испытаниям", — отметил он.

Программа летных испытаний авиадвигателя АЛ-55И в составе силовой установки МиГ-УТС составляет 30 испытательных полетов. При начале летных испытаний АЛ-55И в середине июля их завершения можно ожидать уже в августе текущего года при выполнении примерно одного полета в сутки. "Однако необходимо помнить, что при летных испытаниях авиадвигателя необходимо определенное время для изучения полученных в ходе испытательного полета результатов", — напомнил специалист.

В феврале 2005 года на выставке Aero India 2005 в городе Бангалор глава корпорации Hindustan Aero-

nautic Ltd. (HAL) Ашок Беведжа объявил о победе НПО "Сатурн" в тендере на поставку двигателя для индийских учебно-тренировочных самолетов — однодвигательного HGT-36 и двухдвигательного HGT-39. Для этих машин был выбран двигатель АЛ-55И. Тендер, на который были допущены французский Larzac и АЛ-55, закончился в начале 2004 г. ФГУП "Рособоронэкспорт" и НПО "Сатурн" подписали 29 июня 2005 г. в Бангалоре (Индия) контракт на разработку и поставку в Индию авиадвигателей АЛ-55И для УТС индийских ВВС.

16 августа 2005 г. был подписан генеральный контракт на организацию лицензионного производства АЛ-55И в Индии. В соответствии с генеральным контрактом, HAL предоставлено право выпуска 1000 таких двигателей, но первоначально будет произведено 250 АЛ-55И. Контракт состоит из двух частей. Первая — это ОКР по созданию двигателя. Вторая — это лицензия на производство тысячи двигателей на предприятиях индийской корпорации HAL.

источник: AVIAPORT.RU
03.07.08

ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОРПОРАЦИИ "ВСМПО-АВИСМА" ИЗБРАН СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ

30 июня в городе Верхняя Салда (Свердловская область) состоялось годовое собрание акционеров ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма". Акционеры утвердили годовой отчет, годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках компании по итогам 2007 года.

Генеральный директор корпорации Владислав Тетюхин в своем выступлении перед акционерами отметил, что в 2007 году весь коллектив трудился в рамках реализации инвестиционной программы стратегического развития на 2007—2012 годы. Главными ее целями являются: увеличение выпуска продукции в 2012 году по сравнению с 2007 годом в 1,7 раза, до 46—47 тыс. тонн в год; достижение уровня необходимой прибыльности, энергетической, экологической и технологической безопасности предприятия при условии соблюдения всех международных стандартов качества выпускаемой продукции.

Выручка компании в 2007 году по РСБУ составила 30,656 млрд руб., увеличившись на 2,201 млрд руб. по сравнению с 2006 годом, чистая прибыль — 6,216 млрд руб., что на 356 млн руб. выше показателя 2006 года. По результатам финансового 2007 года акционеры одобрили выплату дивидендов по обыкновенным акциям в размере 53,92 руб. на одну обыкновенную акцию номиналом 1 рубль. (За 2006 год на одну акцию было выплачено 50,83 руб.)

Аудитором на 2008 год было утверждено ООО "ФинЭкспертиза" (Москва).

Также были избраны члены совета директоров ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма": Алексей Алешин, Михаил Воеводин, Николай Мельников, Владислав Тетюхин, Михаил Шелков, Владимир Танкеев и Сергей Чемезов (председатель совета директоров).

источник: газета "Новый компаньон"
01.07.08

ГУБЕРНАТОР ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ: "АВИАПРОМ ВЫХОДИТ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ"

Воронежский авиапром вышел на новый уровень, такое заявление сделал губернатор Воронежской области 30 июня, комментируя запуск на ВАСО серийного производства регионального самолета Ан-148. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщила пресс-секретарь губернатора Ирина Плотникова.

По словам Владимира Кулакова, серийное производство Ан-148 — долгожданный для Воронежского авиастроительного объединения проект, который позволит увеличить производительность труда на предприятии в несколько раз. Напомним, как сообщало ранее ИА REGNUM, 27 июня на ВАСО

состоялась презентация серийного производства нового российского регионального самолета Ан-148. В тот же день в рамках Воронежского инвестиционного форума президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров и генеральный директор ИФК Александр Рубцов подписали соглашение на поставку 34 самолетов Ан-148, произведенных на ВАСО. Этот контракт обеспечит предприятие работой на три ближайших года.

источник: ИА Regnum
01.07.08

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ПРИСТУПИТ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-38 В 2011 Г.

Казанский вертолетный завод сможет приступить к серийному производству многоцелевых вертолетов Ми-38 в конце 2011 г., сообщил генеральный директор предприятия Вадим Лигай.

Вертолет, способный перевозить 30 пассажиров или 11 т груза, по словам руководителя предприятия, может подниматься на высоту до 6 тыс. м и развивать скорость до 325 км/ч. Максимальная дальность полета — до 1,3 тыс. км.

Ми-38 создается в рамках федеральной программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002—2010 гг. и на период до 2015 г." В его разработке участвуют Московский вертолетный завод им. Миля и группа компаний "Транзас" (Санкт-Петербург). Первый опытный образец уже создан,

проведены испытательные полеты, получившие высокую оценку. "В этом году планируется собрать второй опытный образец и отправить его на летно-испытательную станцию московского завода. Одновременно создается третья опытная машина", — заявил Вадим Лигай.

"Есть решение федерального правительства, оно внесет половину средств на завершение проекта по созданию Ми-38", — сообщил гендиректор Казанского вертолетного завода. В результате значительно ускорится создание новой машины, которая, по его словам, предназначена заменить действующие вертолеты Ми-8 и Ми-17.

источник: АРМС-ТАСС
03.07.08

SUPERJET 100 КОМПАНИИ "СУХОЙ" БЫЛ СПРОЕКТИРОВАН БЕЗ ЕДИНОГО БУМАЖНОГО ЧЕРТЕЖА

Компания Siemens PLM Software, дочернее предприятие корпорации Siemens, специализирующееся на управлении жизненным циклом изделия (PRM), заявила, что программный пакет Teamcenter позволил спроектировать и построить российский авиалайнер Superjet 100 без единой страницы бумажных чертежей.

Вхождение России на международный рынок гражданской реактивной авиации поставило перед конструкторами компании "Сухой" новые задачи. Целью международной команды конструкторов, в которую вошли представители ведущих американских и европейских производителей авиатехники, стало перенести процесс проектирования на вирту-

альную платформу с помощью новейших технологий. Программный пакет Teamcenter является одним из наиболее популярных инструментов в области управления жизненным циклом изделия, он позволил координировать работу более чем 1700 инженеров.

Результатом этого проекта стал самолет, потребляющий на 10 % меньше топлива, чем модели ближайших конкурентов. Superjet 100, самый дешевый по себестоимости самолет в своем классе, также предлагает повышенный уровень комфортности для пассажиров, указывают его создатели.

источник: сайт "Компьюлента"
14.07.08

ВЫРУЧКА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" В 2007 ГОДУ ПРЕВЫСИЛА \$ 1,2 МЛРД

Выручка корпорации "Иркут" в 2007 году составила более \$ 1,2 млрд, сообщил генеральный директор авиастроительной корпорации "Иркут" Олег Демченко на пресс-конференции после открытия авиасалона "Фарнборо-2008" в пригороде Лондона в понедельник. "Выручка корпорации за минувший 2007 год составила более \$ 1,2 млрд. Чистая прибыль из них составляет \$ 165 млн", — сказал Демченко. По его словам, доля корпорации в российском экспорте вооружений за минувший год составила 15 %.

"Основные контракты, подписанные корпорацией за минувшее время, — это самолеты "Су". Это экспорт в Индию, Малайзию и Алжир", — добавил гендиректор.

Корпорация "Иркут" — крупнейший российский экспортер военной авиатехники — ее экспорт составил порядка 20 % от общего объема экспорта вооружений России в 2007 году.

источник: сайт "Газета.Ru"
14.07.08

"АВИАСТАР-СП" ОСТАНАВЛИВАЕТ ВЫПУСК ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ ТУ-204

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) направило в адрес эксплуатантов самолетов Ту-204 письмо (письмо имеется в распоряжении редакции "АвиаПорта"), в котором говорится, что завод останавливает выпуск шлангов теплоизоляции и патрубков для самолетов данного типа до бортового номера 29. Как отмечается в письме, выпуск запчастей прекращается "из-за отсутствия материала, так как для изготовления необходима ткань прорезиненная, которая в настоящее время не идет на серийные машины и не закупается". Что касается производства

патрубков, то они не могут быть произведены из-за отсутствия оснастки.

По словам экспертов, опрошенных "АвиаПортом", в случае если не будут выпускаться шланги теплоизоляции и патрубки, авиакомпания, которые эксплуатируют самолеты Ту-204 с бортовым номером до 29, будут вынуждены отказаться от их эксплуатации, что в свою очередь приведет к финансовым потерям.

источник: AVIAPORT.RU
04.07.08

АН-148VIP МОЖЕТ СТАТЬ ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ СЕРИЙНЫХ МОДИФИКАЦИЙ САМОЛЕТА АН-148-100

Модификация Ан-148VIP может стать одной из первых серийных модификаций регионального пассажирского самолета Ан-148-100, сообщил "Авиа-Порту" заместитель генерального директора – технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Юрий Островский.

"С учетом эксплуатационных характеристик, цены самолета на авиарынке, в условиях налаженного серийного производства базовой модели Ан-148 такая модификация будет востребована на рынке и ее производство рентабельно", – считает он.

Специалист подчеркнул, что Ан-148VIP не станет массовым самолетом, его производство будет мало-серийным, однако эта модификация самолета будет отличаться от базовой модели только компоновкой салона и выполнением опционных требований заказ-

чика. "Проведенные маркетинговые исследования выявили заинтересованность многих потенциальных покупателей в самолете Ан-148VIP с дальностью полета до 7000 км. Можно предположить, что уже в относительно ближайшее время могут быть подписаны первые контракты на поставку такой модификации самолета", – сказал Ю. Островский.

Он уточнил, что первый самолет в модификации Ан-148VIP планируется изготовить в конце 2009 года.

Самолет Ан-148VIP в варианте на 8 мест рассчитан на максимальную дальность примерно 7 тыс. км, а 16-местный вариант – на дальность 6,5 тыс. км. ИФК рассчитывает продать в течение ближайших пяти лет около 30–40 самолетов Ан-148VIP.

*источник: AVIAPORT.RU
07.07.08*

"ИРКУТ" ЗАПАСАЕТСЯ ПРОДУКЦИЕЙ "УРАЛЬСКОГО ОПТИКО-МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА"

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" (УОМЗ, Екатеринбург) в период с июля 2008 года по май 2010-го поставит ОАО "Корпорация "Иркут" продукцию на \$ 30,8 млн, говорится в официальных материалах УОМЗ. Соответствующий договор компании подписали на прошлой неделе. Сделка была одобрена Федеральным агентством по промышленности РФ в конце мая. Сумма сделки составляет 12,3 % от стоимости активов УОМЗ, которые составляют 5,9 млрд руб. Наименование продукции, которую УОМЗ будет поставлять корпорации "Иркут", не раскрывается. УОМЗ – одно из крупнейших предприятий России по разработке и производству опти-

ко-электронных приборов военного и гражданского назначения. Предприятие экспортирует продукцию в 75 стран. "Иркут" специализируется на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолетов-амфибий "Бе". Компания объединяет ряд ведущих российских производителей и разработчиков авиационной техники, включая "Иркутское авиационное производственное объединение", "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева" и ОАО "ОКБ им. Яковлева".

*источник: газета "Коммерсантъ –
Хабаровск"
01.07.08*

ПОДПИСАН КРУПНЕЙШИЙ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ АН-148

27 июня 2008 г. в рамках I Воронежского инвестиционного форума в г. Воронеж (РФ) состоялось подписание двух контрактов на поставку украинско-российских региональных пассажирских самолетов нового поколения Ан-148.

Первым из них стало соглашение между ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), согласно которому ИФК приобретет в течение 2008–2011 гг. у ОАК 34 самолета семейства Ан-148 с целью дальнейшей передачи их в лизинг авиакомпаниям-заказчикам, а также выражает готовность дополнительно приобрести 30 самолетов этого семейства в течение 2011–2012 гг. Со стороны ОАК документ подписал президент корпорации А. И. Федоров, со стороны ИФК – генеральный директор А. И. Рубцов.

Кроме того, между ИФК и ОАО "Авиакомпания "Московия" был подписан договор, согласно которому авиакомпания в течение 2009–2012 гг. приобретет у ИФК в финансовый лизинг 10 самолетов Ан-148Е, отличающихся увеличенной дальностью полета. Договор предусматривает опцион еще на 5 таких машин. Общая сумма заключенных сделок превышает 1 млрд 800 млн USD. Все 79 заказанных лайнеров, в

производстве которых задействованы 214 предприятий из 14 государств, будут собраны на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО) из агрегатов как собственного выпуска, так и изготовленных в Киеве на государственном заводе "Авиант". Всего же в программе серийного выпуска Ан-148 участвуют 34 украинских предприятия. Их суммарные доходы от постройки указанного количества самолетов составят около 820 млн USD, поступления в государственный и местные бюджеты Украины в виде налогов и сборов достигнут 241 млн USD, а на украинских предприятиях будет создано около 11 000 новых рабочих мест.

По словам Александра Ивановича Рубцова, "производство российско-украинского Ан-148 становится ключевым для воронежского авиазавода, так как на эти самолеты существует значительный спрос среди российских и зарубежных авиакомпаний. На сегодняшний день у ИФК как основного заказчика и поставщика в лизинг гражданских самолетов российского производства подписан ряд твердых контрактов с авиакомпаниями на поставку более сорока Ан-148".

*источник:
компания "АНТК им. О. К. Антонова"
01.07.08*

ОАО "ОАК" ПОДВОДИТ ИТОГИ ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПРИОБРЕТЕНИИ АКЦИЙ ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ"

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" объявляет о направлении в ФСФР России и ОАО "Корпорация "Иркут" отчета об итогах принятия обязательного предложения о приобретении акций открытого акционерного общества "Научно-производственная корпорация "Иркут".

При реализации обязательного предложения ОАО "ОАК" была приобретена 417 515 831 обыкновенная голосующая акция (42,69 % уставного капитала) ОАО "Корпорация "Иркут" на сумму 9302,25 млрд рублей. Доля владения ОАО "ОАК" в уставном капитале ОАО "Корпорация "Иркут" увеличилась с 38,22 до 80,90 %. Доля владения ОАО "ОАК" совместно с аффилированными лицами в уставном капитале ОАО "Корпорация "Иркут" увеличилась с 50,11 до 92,79 %.

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

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний

являются: разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "ТАВИА".

*источник: компания "ОАК"
10.07.08*

НОВЫЙ РУССКИЙ АЭРОБУС

У менеджеров ОАК появились планы создания еще одного пассажирского самолета, сообщил "Ведомостям" чиновник одного из федеральных агентств: один из их сторонников — исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний. В 2008 г. будет потрачено 30 млн руб. на проработку концепции и аванпроекта лайнера на 300—350 пассажиров, подобного Ил-86, говорит он.

До сих пор в корпорации основным проектом считали МС-21 на 150—210 человек. Уже подписан контракт с Роспромом на его разработку, сказал президент ОАК Алексей Федоров. Разработчик — корпорация "Иркут". По словам ее президента Олега Демченко, в августе будет определен облик машины, соглашение с "Гражданскими самолетами Сухого" о разработке для нее уникального композитного крыла уже подписано.

Стоимость проекта МС-21 — 75 млрд руб. (по ФЦП гражданской авиатехники до 2015 г.). "Большой" самолет потребует не меньших денег, говорит источ-

ник в агентстве. Похожий самолет прорабатывается в Европе и все следует оценивать с позиций, нужна ли нам кооперация с EADS, считает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий.

При нынешних доходах бюджета России теоретически по силам оба проекта, но лучше сфокусироваться на уже начатом, говорит Борис Рыбак из консалтинговой компании Infomost. Вряд ли "большой" самолет найдет большой спрос — ему придется конкурировать с новейшим Boeing 787-3, сомневается аналитик Олег Пантелеев из агентства "АвиаПорт". Новые планы он связывает с растущим желанием авиастроителей бороться за бюджетные ассигнования — ведь деньги у правительства есть. Однако, по его мнению, вряд ли расходы будут оправданы.

Получить комментарии Валерия Безверхнего вчера не удалось.

*источник: газета "Ведомости"
02.07.08*

РОССИЯ И ИНДИЯ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О МОДЕРНИЗАЦИИ ИНДИЙСКИХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76

Авиакомплекс имени Ильюшина разработал предложения по модернизации самолетов Ил-76, находящихся на вооружении ВВС Индии, сообщил член правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Виктор Ливанов.

"Мы направили индийской стороне предложения по модернизации индийских Ил-76, и ВВС Индии сейчас их изучают", — сообщил В. Ливанов. По его словам, речь идет о достаточно глубокой модернизации военно-транспортных самолетов типа Ил-76 индийских ВВС.

"Кроме того, Россия участвует в индийском тендере на поставку в эту страну шести воздушных топливо-

заправщиков. Тендер, как полагают, завершится в конце года", — сказал В. Ливанов. Он отметил, что в тендере на поставку топливозаправщиков российская сторона предложила поставку модернизированных самолетов-танкеров Ил-78 с современными двигателями ПС-90А-76.

"Ранее Россия поставила Индии шесть топливозаправщиков Ил-78МКИ со "штатными" двигателями Д-30КП", — напомнил В. Ливанов.

*источник: газета "Гудок"
02.07.08*

ОАК ХОЧЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С КИТАЕМ ПО ПРОЕКТУ БОЛЬШОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) рассматривает возможность создания совместного предприятия с Китаем для реализации проекта по созданию среднемагистрального пассажирского самолета, заявил глава корпорации Алексей Федоров на международном авиасалоне "Фарнборо-2008" в понедельник в Лондоне.

"Мы знаем, что Китай запустил программу под названием "Большой пассажирский самолет", создал

под это специальную корпорацию. Мы в ближайшее время планируем провести консультации с китайскими коллегами о возможности совмещения этих проектов и создания СП", — сказал он, отметив, что говорить о реалистичности совмещения проектов еще рано.

*источник: ИА "Интерфакс"
14.07.08*

ГСС ПОДПИШУТ НА "ФАРНБОРО" НОВЫЕ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ SSJ

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), реализующее программу создания самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ), объявит во вторник о подписании новых твердых контрактов на поставку самолетов SSJ, сообщил журналистам на авиасалоне "Фарнборо" гендиректор компании "Сухой" Михаил Погосян. Руководитель компании подчеркнул, что по итогам выставки портфель заказов на SSJ превысит 100 машин. "Сейчас у нас есть твердые контракты на 73 самолета. В ходе выставки мы сообщим о новых контрактах и число заказов превысит 100", — сказал он.

М. Погосян также уточнил, что заказчиками станут как российские, так и европейские компании, но отказался называть их. Информированный источник в компании "Сухой" сообщил "АвиаПорту", что запад-

ным заказчиком самолетов станет авиакомпания Icelandair. Ведутся переговоры о твердом контракте на 20 самолетов и опционе еще на 5. Кроме того, ГСС ведет продуктивные переговоры с одной из греческих авиакомпаний. Также, как сообщил "АвиаПорту" другой представитель компании "Сухой", во вторник будет подписано соглашение о поставке SSJ с пермской компанией "Авиализинг".

Разработка самолетов Sukhoi Superjet 100 осуществляется ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого" (дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой"). ГСС имеет 73 твердых заказа и 31 опцион на SSJ 100.

*источник: AVIAPORT.RU
15.07.08*

НА ВАСО ЗАВЕРШЕНА АГРЕГАТНАЯ СБОРКА ПЕРВОГО СЕРИЙНОГО АН-148

27 июня 2008 г. на заводе Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) завершилась агрегатная сборка первого серийного украинско-российского регионального пассажирского самолета нового поколения Ан-148. Самолет собран из агрегатов, как построенных на самом ВАСО, так и поставленных Киевским государственным авиазаводом "Авиант". Это событие послужило поводом для презентации Ан-148 представителям более чем 20 авиакомпаний России — потенциальным эксплуатантам лайнера. Мероприятие прошло в рамках Первого инвестиционного воронежского форума. "Начало серийного производства Ан-148 — крупный шаг в развитии отечественного авиастроения, — заявил на форуме губернатор Воронежской области Владимир Кулаков. — Россия не может динамично развиваться без современной авиации".

В презентации самолета приняли участие руководители предприятий, активно продвигающих Ан-148 на российский и международный рынки. Среди них: президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) А. И. Федоров (Россия), генеральный директор ВАСО М. Н. Шушпанов (Россия), генеральный конструктор АНТК им. О. К. Антонова Д. С. Кива (Украина), генеральный директор КИГАЗ "Авиант" А. Д. Донец (Украина), президент ОАО "Мотор Сич" В. А. Богуслаев (Украина), генеральный директор лизинговой компании "Ильющин Финанс Ко" А. И. Рубцов (Россия).

Авиастроители и авиаперевозчики осмотрели первый серийный Ан-148 и обсудили ряд актуальных

вопросов его производства, передачи в эксплуатацию и послепродажного обслуживания. Рассказывая о перспективах дальнейшего развития проекта, Д. С. Кива еще раз подчеркнул, что "Ан-148 идеально подходит для условий России. Этот самолет наилучшим образом приспособлен для работы в суровых и разнообразных климатических условиях России, а также на аэродромной сети далеко не лучшего качества. Он оснащен главным образом оборудованием российского производства, что существенно облегчит и удешевит его техническую эксплуатацию. Для того чтобы авиакомпании получили возможность эксплуатировать Ан-148 с наибольшей эффективностью, мы сертифицировали его сразу в 3 вариантах, отличающихся дальностью полета. Теперь, когда на этот лайнер есть столько заказов, задача всех участников программы — точно выполнять взятые на себя обязательства и обеспечить своевременную поставку Ан-148 в авиакомпании". Характеризуя перспективы самолета в России, А. И. Федоров сказал: "Программа Ан-148 — одна из самых приоритетных в ОАК. Наш товарный план предусматривает выпуск около 100 таких лайнеров до 2012 г. Завершение агрегатной сборки первого серийного Ан-148 в Воронеже — для нас очень важный момент, так как мы должны уже в этом году передать его заказчику. Вообще программа Ан-148 — это пример для всех, как надо сегодня развивать отношения между Россией и Украиной".

*источник:
компания "АНТК им. О. К. Антонова"
01.07.08*

ТУРКМЕНИСТАН ЗАКАЗАЛ КАЗАНСКОМУ ВЕРТОЛЕТНОМУ ЗАВОДУ 10 ВЕРТОЛЕТОВ "АНСАТ"

Туркменистан заказал ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) 10 легких вертолетов "Ансат". Об этом сообщил сегодня, 2 июля, президент Татарстана Минтимер Шаймиев, комментируя итоги визита в Казань 28 июня президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухаммедова. Напомним, что "Ансат" является собственной разработкой КВЗ. Первый его испытательный полет состоялся в 1999 году. До конца 2008 года должны быть завершены сертификационные работы по всем вариантам машины.

Имеется несколько модификаций "Ансата": транспортный, пассажирский на 6–7 мест и VIP-вариант на 4 места, медицинский, противопожарный, сельскохозяйственный, поисково-спасательный с установкой

бортовой стрелы и внешней подвески. В 2007 году заказчиками вертолета стали Лаос и Республика Корея. Проводится работа по подготовке производства к серийному выпуску в объеме 10–15 "Ансатов" в год. В дальнейшем планируется расширение производства до 25 вертолетов в год.

Максимальная взлетная масса машины составляет 3,3 т, максимальный груз в кабине — 1 т. Крейсерская скорость — 250 км в час. Вертолет оснащается двумя двигателями PW-207K канадской компании Pratt & Whitney.

*источник: ИА "АК&М"
02.07.08*

ОБЪЕМЫ ПОСТАВОК РОССИЙСКОГО ОРУЖИЯ УВЕЛИЧИЛИСЬ С 2000 Г. БОЛЕЕ ЧЕМ В 2 РАЗА, ЗАЯВИЛ ГЛАВА "РОСОБОРОНЭКСПОРТА"

Объемы поставок российского оружия увеличились с 2000 г. более чем в два раза. Как сообщил генеральный директор "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин, "с неполных трех млрд долл. в 2000 г. они достигли 6,1 млрд долл. в 2007 г. — таких темпов роста в сфере военно-технического сотрудничества не имеет ни одно государство". "Общий объем заказов "Рособоронэкспорта" составляет около 20 млрд долл., это обеспечит загрузку предприятий ОПК на ближайшие 5–7 лет", — отметил Анатолий Исайкин в интервью, опубликованном в "Российской газете" в связи с открывающейся 9 июля в Нижнем Тагиле международной выставкой вооружения.

Он рассказал, что "Рособоронэкспорт" работает более чем с 70 странами. Однако если раньше основная часть сделок приходилась на Индию и Китай (до 80 проц.), то теперь, по словам Исайкина, "осваиваются и другие рынки: прежде всего это латиноамериканские страны". "Продолжается работа с государствами Юго-Восточной Азии, а также Ближнего и Среднего Востока, в Северной Африке существенный объем заказов выполняется для Алжира, заключены контракты с Марокко", — отметил глава "Рособоронэкспорта". По мнению Исайкина, "есть успехи и в

Европе". "Только что в Хорватии принята последняя партия вертолетов Ми-171Ш, — отметил он. — Наш ОПК успешно адаптирует свои экспортные образцы к стандартам НАТО, в частности, российские ЗРК закупила Греция".

Что касается места России в мировом рейтинге экспортеров оружия, то Исайкин сказал: "По данным комиссии американского конгресса, США получили 36 проц. мировых доходов от продажи оружия, Россия — 28 проц., значительно опередив Германию и Францию". Вместе с тем "впервые за всю историю мировые военные расходы достигли в 2007 г. астрономической цифры — 1 трлн 339 млрд долл.". Причем, как отметил глава "Рособоронэкспорта", "едва ли не половина этих средств приходится на США, военные расходы которых значительно выросли из-за боевых действий в Афганистане и Ираке".

Анатолий Исайкин убежден, что Россия сможет сохранить ведущие позиции на мировом рынке оружия. "Стратегия у нас одна — увеличение экспорта, — сказал он. — Отсюда и тактика: поиск новых партнеров, укрепление и расширение старых связей".

*источник: АРМС-ТАСС
09.07.08*

ПЕРВЫЕ ТРИ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТА МИ-17-В5 ДОСТАВЛЕНЫ В ИНДОНЕЗИЮ

Первые три российских вертолета Ми-17-В5 доставлены в четверг в Индонезию.

Россия и Индонезия подписали в 2005 году контракт на поставку шести вертолетов производства Казанского вертолетного завода.

"Три вертолета были доставлены на базу сухопутных вооруженных сил Индонезии в городе Сурабая сегодня утром. Их сборка начнется в пятницу", — сообщил РИА "Новости" руководитель бригады сборщиков, прибывших из Казани, Андрей Миронов. По его словам, поставка еще трех вертолетов будет осуществлена в ближайшее время.

Как сообщил представитель "Рособоронэкспорта" в Джакарте Николай Киреев, 15 членов летно-технического состава из Индонезии уже прошли трехмесячное обучение на заводе-производителе вертолетов в Казани весной этого года.

Осенью 2007 года Владимир Путин договорился с руководством Индонезии о выделении Россией кредита в размере миллиарда долларов на закупку 22 вертолетов, 20 танков и двух подводных лодок российского производства. Кроме того, Джакарта объявила о намерении закупить шесть самолетов "Су" на 335 миллионов долларов.

Средний многоцелевой вертолет Ми-17 является модернизацией хорошо себя зарекомендовавшего Ми-8. Ми-17-В5 — одна из модификаций базовой машины Ми-17. Вертолет имеет взлетный вес 13 тонн и может перевозить до 36 человек, или полезный груз весом четыре тонны внутри кабины, или 4,5 тонны на внешней подвеске. Вертолеты были поставлены в 80 стран.

*источник: газета "Гудок"
04.07.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Наступили на крыло	33
EADS и группа DAHER начали переговоры о покупке контрольного пакета предприятия EADS Socata	33
DHL станет поставщиком транспортных услуг Airbus	34
Авиакомпания Saudi Arabian Airlines заключила с концерном Airbus контракт на покупку 8 самолетов	34
В Гамбурге сдан в эксплуатацию специальный центр по передаче заказчикам самолетов A380	34
Глава EADS пообещал Airbus высокую прибыль из-за цен на нефть	35
Tunisair заказывает лайнеры A350, A330 и A320	35
Американцы подняли в воздух "Апач" нового поколения	35
Boeing заключил первый миллиардный контракт на Фарнборо	36
Etihad Airways заказала у Airbus и Boeing 100 самолетов каталожной ценой \$ 21 млрд	36
Boeing 787 выдержал перегрузку	36
Boeing завершил сборку первого "Посейдона" для ВМС США	37
Boeing повысил на 14 % прогноз для рынка коммерческих самолетов на следующие 20 лет	37
Malaysia Airlines разместила заказ на покупку 35 самолетов Boeing	37
Geared Turbofan готов к летным испытаниям	37
"Мотор Сич" в I полугодии получил 48,8 млн гривен чистой прибыли	38
Правительство и Минпромполитики Украины инициируют выделение кредитов на поддержку отечественного судостроения и авиастроения	38
Bristow Group на "Фарнборо-2008" заключила контракт с компанией Sikorsky на закупку 9 вертолетов S-92 и S-76C	38
КБ "Прогресс" вывели из состава "Авиации Украины"	39
"Антонов" завершил переоборудование первого Ан-148 для украинского заказчика	39
Беспилотник для подлодок	39
Сингапур и Израиль намерены закупить по 100 истребителей F-35	40
МО Швейцарии начинает оценку предложений истребителей, представленных на тендер	40
General Electric завершает приобретение чешского производителя авиадвигателей	40
Мировой авиационный рынок останется "относительно активным"	40
Бразилия наладит сборку европейских транспортно-боевых вертолетов	41

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

НАСТУПИЛИ НА КРЫЛО

Счетная палата США отменила итоги тендера на поставку 179 авиазаправщиков для американских ВВС, победителями которого стали Европейский авиастроительный и оборонный концерн EADS, чьим дочерним предприятием является Airbus, и американская компания Northrop Grumman.

В течение 30 лет Пентагон намерен заменить весь флот воздушных танкеров (около 600 авиазаправщиков), с помощью которых американские самолеты-разведчики AWACS в состоянии осуществлять многочасовые беспосадочные полеты.

Сделку с EADS и Northrop Grumman стоимостью \$ 35 млрд опротестовал американский авиастроительный концерн Boeing, конкурент Airbus. Политическое лобби в США приветствовало решение Счетной палаты. "Мы очень довольны. Этот тендер породил неправильное решение, и Счетная палата это подтвердила. Хорошая новость для американских рабочих, для национальной безопасности и для нашей экономики", — заявила сенатор от Вашингтона Пэтти Мюррей. Наблюдатели же называют решение чисто политическим: это первый в истории США случай, когда крупный оборонный контракт достался иностранцам. Решение американского контролирующего органа, официальным обоснованием для вердикта которого стали ошибки в заключении сделки между Пентагоном и EADS, спровоцировало обвал стоимости акций EADS на бирже на 4,4 %, до минимального за пять лет уровня.

Глава EADS Луи Галлуа со своей стороны воздержался от громких заявлений, сказав, что нужно обсудить сложившуюся ситуацию с американским партнером Northrop Grumman.

Первоначально контракт на поставку заправщиков достался именно Boeing, но из-за обвинений концерна в даче взяток решение было аннулировано.

После этого дочернее предприятие EADS — Airbus — и американский концерн Northrop Grumman предложили американским ВВС свои услуги. Собирать самолеты предполагалось в США, а все комплектующие производить в Европе: крылья — в Великобритании, носовую часть — на севере Франции, фюзеляж — в Нижней Саксонии, в Германии.

В качестве авиазаправщика EADS предложил Пентагону модифицированный вариант своего лайнера A330 — A330-200MRTT (многоцелевой транспортный танкер). По ряду технических характеристик самолет превосходит американского конкурента KC-767AT, созданного на базе B-767 — дальнемагистрального реактивного самолета с двумя двигателями. Европейский авиатанкер способен нести 110 тонн груза против 90 у Boeing и перевозить 280 пассажиров против 190. Кроме того, KC-767AT уступает детскому Airbus в возрасте.

Первый самолет семейства A330 поднялся в воздух в ноябре 1992 года, а у Boeing — в сентябре 1981-го. Наблюдатели же склоняются к тому, что выиграть тендер европейцам помогла не более современная модель авиалайнера, а именно партнерство с Northrop Grumman, который является производителем стратегического бомбардировщика-невидимки B2.

*источник: газета "Гудок"
07.07.08*

EADS И ГРУППА DAHER НАЧАЛИ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ПРЕДПРИЯТИЯ EADS SOCATA

EADS и DAHER объявили о начале переговоров о приобретении контрольного пакета акций EADS Socata группой DAHER.

Участие DAHER в деятельности EADS Socata позволит создать сильного игрока в сфере авиационной промышленности и деловой авиации, развивать совместные проекты в этих областях. В частности, EADS Socata DAHER станет поставщиком первого порядка по программе производства самолета A350.

EADS — глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2007 году выручка EADS составила 39,1 млрд евро, по данным на конец года в концерне

работало 116 000 человек. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium — европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo. EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания EADS
07.07.08*

DHL СТАНЕТ ПОСТАВЩИКОМ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ AIRBUS

Компания DHL, являющаяся мировым лидером на рынке экспресс-доставки и логистики, заключила 5-летнее соглашение о предоставлении транспортных услуг с одним из ведущих производителей самолетов в мире — корпорацией Airbus.

В соответствии с подписанным соглашением DHL станет основным поставщиком транспортных услуг и партнером Airbus в области логистики, говорится в сообщении DHL. В целях более четкой организации процесса доставки материалов на заводы Airbus планируется задействовать всю транспортную систему

DHL, диспетчерский пункт 4PL и программу оптимизации. За значительную часть транспортных операций, включая воздушные и морские перевозки, таможенное сопровождение и другие виды логистической поддержки, будет отвечать специальный диспетчерский пункт.

Запуск новой транспортной системы намечен на 1 сентября этого года, сообщает "Финмаркет".

источник: газета "Взгляд"
03.07.08

АВИАКОМПАНИЯ SAUDI ARABIAN AIRLINES ЗАКЛЮЧИЛА С КОНЦЕРНОМ AIRBUS КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ 8 САМОЛЕТОВ

Национальный авиаперевозчик Саудовской Аравии Saudi Arabian Airlines заключил с европейской авиастроительной компанией Airbus твердый контракт на покупку 8 самолетов A330-300. Об этом говорится в сообщении Airbus, поступившем в ИА "РосФинКом" 14 июля.

В 2007 г. Saudi Arabian Airlines подписала контракт с Airbus на покупку 22 самолетов A320. "A330-300 является наилучшим выбором для наших амбициозных планов по обновлению парка воздушных судов", — сказал Халид аль Молхем, генеральный директор авиакомпании Saudi Arabian Airlines.

Авиакомпания была стартовым заказчиком лайнера A300-600, который был поставлен ей в 1984 г.

Лайнер A330-300 является самым экономичным самолетом при перевозке 300 пассажиров на маршрутах средней протяженности, предлагая при этом комфорт дальнемагистрального лайнера. Благодаря поперечному сечению фюзеляжа лайнер A330-300 позволяет менять вместимость и конфигурацию салона в зависимости от пожеланий заказчиков. A330-200 обладает дальностью полета до 10 500 км при максимальной загрузке. Самолет идеально подходит для обслуживания маршрутов как средней, так

и большой протяженности. Лайнер A330-300 оптимально отвечает потребностям перевозчиков по показателю "дальность — полезная нагрузка". Общее количество заказов на самолет A330-300 превышает 300 единиц.

Справка ИА "РосФинКом": Airbus — ведущая мировая авиастроительная компания, выпускающая универсальные семейства современных магистральных гражданских самолетов вместимостью от 100 до более 500 мест. На данный момент компания поставила свыше 5000 самолетов более чем 250 заказчикам. Портфель заказов компании составляет около 3400 самолетов. Airbus представляет собой транснациональную компанию, в которую входят конструкторские и производственные центры, расположенные во Франции, Германии, Великобритании и Испании, а также собственные дочерние компании в США, Китае, Японии и на Ближнем Востоке. Штаб-квартира находится в Тулузе. Airbus входит в европейскую аэрокосмическую и оборонную группу EADS.

источник: ИА "Росфинком"
14.07.08

В ГАМБУРГЕ СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЦЕНТР ПО ПЕРЕДАЧЕ ЗАКАЗЧИКАМ САМОЛЕТОВ A380

Специальный центр по передаче заказчикам самолетов A380 сдан в эксплуатацию на головном предприятии германского филиала консорциума Airbus в северогерманском Гамбурге.

Как заявил на церемонии открытия центра глава Airbus Томас Эндерс, тем самым повышается значение Гамбурга как центра европейского авиастроения. На предприятии в гамбургском пригороде Финкенверде собирается один из сегментов фюзеляжа A380, который затем отправляется для окончательного монтажа во французскую Тулузу. Затем A380 возвращаются в Гамбург для покраски и полного оснащения пассажирского салона.

Согласно первоначальным планам Airbus, передача авиалайнеров A380 заказчикам должна была осуществляться только в Тулузе, однако затем консорциум решил организовать вторую площадку в Гамбурге. На сегодняшний день крупнейшие мировые авиакомпании заказали 193 самолета, которые могут

перевозить от 550 до 800 пассажиров. Стоимость каждой машины в базовом исполнении составляет 260 млн евро. Более половины из них — 117 машин — будут передаваться заказчикам в Гамбурге. В частности, на берегах Эльбы будут получать авиалайнеры все ближневосточные авиакомпании.

28 июля в Гамбурге будет передан A380 для авиакомпании Emirates из ОАЭ. Церемония передачи авиалайнера состоится в присутствии руководителя гражданской авиации ОАЭ шейха Ахмеда бин Саид Аль Мактума. А заказчики из Восточной Азии и Австралии будут осуществлять приемку самолетов в Тулузе. По данным Airbus, в нынешнем году Гамбург и Тулузу покинут 12 A380, а в 2009 году — уже 21 машина.

источник: АРМС-ТАСС
04.07.08

ГЛАВА EADS ПООБЕЩАЛ AIRBUS ВЫСОКУЮ ПРИБЫЛЬ ИЗ-ЗА ЦЕН НА НЕФТЬ

Концерн EADS, которому принадлежит европейская авиастроительная компания Airbus, надеется увеличить прибыль благодаря высоким ценам на нефть, сообщает BBC News со ссылкой на генерального директора концерна Луи Галлуа (Louis Gallois). По мнению руководителя EADS, из-за высоких цен на керосин авиаперевозчики начнут покупать более современные и экономичные самолеты, расходующие меньше топлива на один километр перелета.

В качестве наилучшего для авиаперевозчиков варианта Галлуа назвал лайнер A380, способный совершать перелеты дальностью до 15 тысяч километров и нести на борту 525 пассажиров. При этом глава EADS отметил, что в условиях дорожающего топлива некоторые авиакомпании могут отсрочить или вовсе отменить заказы на самолеты Airbus.

В конце июня 2008 года председатель совета

директоров крупнейшей в мире авиационной лизинговой компании International Lease Finance Стивен Удвар-Хази (Steven Udvar-Hazy) заявил, что Boeing и Airbus могут лишиться трети заказов на самолеты. Если это действительно произойдет, портфель заказов крупнейших авиастроителей подешевеет на несколько десятков миллиардов долларов. Сейчас Boeing и Airbus владеют заказами на 500 миллиардов долларов.

Из-за высоких цен на керосин с начала 2008 года во всем мире обанкротились 25 авиакомпаний, при этом в списке оказались как бюджетные перевозчики, так и крупные игроки авиационного рынка.

источник: LENTA.RU
14.07.08

TUNISAIR ЗАКАЗЫВАЕТ ЛАЙНЕРЫ A350, A330 И A320

Авиакомпания Tunisair, отмечающая в этом году 60-летний юбилей, подписала с Airbus твердый контракт на покупку 16 лайнеров Airbus, среди которых три A350-800, три A330-200 и десять A320. Таким образом, авиакомпания Tunisair стала третьей африканской авиакомпанией, которая разместила заказ на лайнер нового поколения A350 XWB. В настоящий момент авиакомпания уже эксплуатирует 12 самолетов A320, четыре A319 и три A300-600.

"Этот твердый контракт показывает, что авиакомпания Tunisair готова начать реализовывать свою масштабную программу дальнейшего развития маршрутной сети", — сказал господин Четтау (Mr. Chettaoui), президент Tunisair group. "Лайнер A330, а позднее и A350 позволят нам укрепить и нарастить наше присутствие на рынке дальнемагистральных перевозок. Кроме того, это поможет укрупнить наш парк узкофюзеляжных самолетов A320, уже успевших хорошо себя зарекомендовать. Несомненно, наши пассажиры по достоинству оценят преимущества этих самых эффективных и комфортабельных лайнеров", — заключил он.

"Нам приятно, что авиакомпания Tunisair проявляет такое доверие к нашему продукту и ценит преимущества концепции семейства самолетов Airbus. Все это, безусловно, позволит авиакомпании добиться сокращения эксплуатационных затрат и наиболее эффективно эксплуатировать свой флот, — подчеркнул Фабрис Брежье (Fabrice Bregier), исполнительный директор Airbus. — Авиакомпания Tunisair была одним из наших первых заказчиков. Она сопровождала Airbus с самых первых дней и росла вместе с нами. Нам приятно продолжать укреплять наши партнерские отношения с этой авиакомпанией". Сотрудничество с Tunisair началось в 1980 году, когда авиакомпания разместила заказ на самолет A300B4. Позднее, в 1988 году, она заказала лайнер A320, став одной из первых авиакомпаний в регионе, разместивших заказ на этот самолет. В 2006 году Tunisair также стала первой компанией в Африке, начавшей эксплуатировать сверхдальний A319 Extended-Range.

источник: компания Airbus
15.07.08

АМЕРИКАНЦЫ ПОДНЯЛИ В ВОЗДУХ "АПАЧ" НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Компания Boeing приступила к летным испытаниям вертолета огневой поддержки (ВОП) нового поколения AH-64D Apache Block III. Как сообщает Flight Global, первый официальный полет прототипа PVD 27 состоялся 9 июля в городе Меса, штат Аризона.

Присутствовавший на церемонии по данному случаю заместитель начальника штаба армии США генерал Ричард Коуди (Richard Cody) отметил, что новый ударный вертолет позволит радикально изменить тактику боевых действий.

Планируется, что ВОП AH-64D Apache Block III будут полностью совместимы с боевыми системами будущего, создаваемыми по программе FCS, и смогут взаимодействовать с другими летательными аппаратами, наземной техникой и пехотой. В частности, экипаж вертолета получит возможность управлять беспилотниками Sky Warrior, оснащенными ракетами

Hellfire. По мнению американского армейского командования, эффективность боевого применения ударных вертолетов в результате модернизации многократно возрастет.

На первом этапе испытательной программы Block III полеты будут выполняться на прототипе PVD 27. Всего же Boeing построит четыре опытных образца и одну наземную модель, которые будут использоваться для тестирования авионики, тактической системы связи и обмена данными, трансмиссии и фюзеляжа.

Одновременно компания приступила к летным испытаниям нового подъемного винта из композитных материалов. Удлиненные на 15,2 сантиметра лопасти с большей подъемной силой планируется устанавливать на "Апачи" с 2010 года.

источник: LENTA.RU
14.07.08

BOEING ЗАКЛЮЧИЛ ПЕРВЫЙ МИЛЛИАРДНЫЙ КОНТРАКТ НА ФАРНБОРО

Американская корпорация Boeing заключила свой первый контракт на международном авиасалоне Фарнборо, который проходит в Великобритании с 14 по 20 июля. По данным AFP, авиаперевозчик из Объединенных Арабских Эмиратов FlyDubai согласился приобрести 50 самолетов B737 на общую сумму четыре миллиарда долларов. Bloomberg уточняет, что контракт подписан на 3,78 миллиарда долларов в каталожных ценах.

Кроме того, FlyDubai договорилась взять в лизинг еще четыре "боинга" B737-800 у компаний Babcock и Brown Aircraft Management. По данным Bloomberg, доставку самолетов планируется начать в мае 2009 года, а закончить в 2015 году.

FlyDubai — новая бюджетная авиакомпания в ОАЭ. Она принадлежит правительству эмирата Дубай. Ожидается, что она начнет полеты в следующем году.

Ранее сообщалось, что на авиасалоне в Фарнборо будет заключен ряд крупных контрактов. В частности, 30 самолетов Sukhoi Superjet планирует продать российский концерн "Сухой". О том, что к авиасалону подготовлено несколько сделок, заявлял и Airbus, главный конкурент Boeing на мировом рынке гражданских лайнеров.

источник: LENTA.RU
14.07.08

ETIHAD AIRWAYS ЗАКАЗАЛА У AIRBUS И BOEING 100 САМОЛЕТОВ КАТАЛОЖНОЙ ЦЕНОЙ \$ 21 МЛРД

Авиакомпания из Объединенных Арабских Эмиратов Etihad Airways в ходе авиасалона в Фарнборо объявила о подписании двух крупных контрактов с американским концерном Boeing и европейским Airbus. Как говорится в сообщении Etihad, компания покупает 55 самолетов у Airbus и 45 — у Boeing. Общая каталожная цена этих контрактов — порядка \$ 21 млрд. Кроме того, Etihad получила

опцион на покупку еще 105 бортов стоимостью \$ 22 млрд. В соответствии с соглашениями, авиапарк арабской авиакомпании в 2011–2020 годах, без учета опциона, пополнится 20 самолетами A320, 25 A350, 10 A380, 35 Boeing 787 и 10 B777-300ER.

источник: газета "Гудок"
15.07.08

BOEING 787 ВЫДЕРЖАЛ ПЕРЕГРУЗКУ

Вслед за состоявшейся 20 июня постановкой под ток первого экземпляра самолета Boeing 787 Dreamliner программа наземных испытаний самолета миновала очередную отметку. 2 июля на заводе итальянской компании Alenia Aeronautica успешно завершены испытания на прочность горизонтального оперения самолета.

Как отмечается в сообщении Boeing, ранее инженеры Alenia проводили испытание узла до величины 150 % от максимальной расчетной нагрузки, которая может возникнуть в полете. Последующий тест подтвердил, что конструкция не разрушается и при более высоких нагрузках. Также стабилизатор отработал в условиях имитации нагрузок, возникающих при прохождении зон восходящих и нисходящих потоков, а также при несимметричной загрузке лайнера. Завершив программу статических испытаний, Alenia продолжит циклические испытания узла. Кроме того, еще одна проверка стабилизатора предстоит в США, где будет оцениваться поведение конструкции при столкновении со стаей птиц.

Тем временем первый экземпляр для проведения усталостных испытаний 20 июня был перемещен из сборочного цеха на другую площадку, где работы на самолете продолжались. Его место заняли машины с номерами со второго по четвертый. Перед этим на самолете было проведено первое включение электрической системы. Постановка под ток для Boeing 787 является одним из наиболее значимых событий в программе наземной отработки. Dreamliner стал самым "электрическим" лайнером в истории гражданского самолетостроения. Впервые многие гидра-

влические и пневматические системы были заменены электроприводами. Существенно увеличилось количество элементов электросети, возросла протяженность проводки на самолете. Очевидно, что риски несовместимости систем также были значительны. Однако испытания показали, что электрическая система работает без сбоев.

11 июня после включения вентиляторов, охлаждающих блоки аппаратуры, на шину было подано напряжение 28 вольт. На данном этапе запитано минимальное количество систем, однако подача тока стала "видимой" — в пилотской кабине включается соответствующая индикация на экранах управления электрической системой. Далее от внешнего источника питания подано переменное напряжение 115 вольт, которое преобразуется трансформатором до 235 вольт, была запитана передняя стойка электрооборудования. После этого проведена проверка работы электрических шин и главного распределительного контура. На этом этапе было отключено внешнее питание и проверена работоспособность аккумуляторных батарей. Наконец, последовательно подключались и тестировались отдельные системы.

Руководство программы полагает, что основные затруднения, приведшие к задержке первого полета самолета, преодолеваются. На сегодняшний день срок начала летных испытаний смещен на четвертый квартал 2008 года, а первые поставки клиентам — ориентировочно на третий квартал 2009 года.

источник: AVIAPORT.RU
07.07.08

BOEING ЗАВЕРШИЛ СБОРКУ ПЕРВОГО "ПОСЕЙДОНА" ДЛЯ ВМС США

Компания Boeing установила турбореактивные двигатели CFM56-7B на новый самолет базовой патрульной авиации (БПА) P-8A Poseidon, тем самым завершив основной этап его структурной сборки. Об этом сообщает Flight Global.

В ближайшие месяцы Boeing планирует выполнить работы по интегрированию всех бортовых систем первого из пяти "Посейдонов", которые будут участвовать в программе летных испытаний. Поднятие в воздух самолета БПА следующего поколения намечено на первый квартал 2009 года.

P-8A Poseidon создан на базе пассажирского авиалайнера Boeing 737-800 и предназначен для ведения разведки и борьбы с подводными лодками

и надводными кораблями противника. Он оснащен новой радиолокационной станцией AN/APY-10 и может выполнять патрулирование морского пространства в течение 4 часов в радиусе более 1900 км. Экипаж самолета насчитывает 9 человек. Вооружение включает в себя противолодочные торпеды, глубинные мины и противокорабельные ракеты.

Всего ВМС США намерены закупить 108 "Посейдонов" для замены самолетов БПА AP-3C Orion, которые практически выработали свой ресурс и подлежат списанию до 2018 года. Принятие P-8A Poseidon на вооружение запланировано на 2013 год.

источник: LENTA.RU
04.07.08

BOEING ПОВЫСИЛ НА 14 % ПРОГНОЗ ДЛЯ РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ САМОЛЕТОВ НА СЛЕДУЮЩИЕ 20 ЛЕТ

Boeing Co. в среду, 10 июля, повысил на 14 % свой прогноз заказов на коммерческие самолеты на следующие 20 лет, частично благодаря ожидаемому 5-процентному повышению цен на международные авиарейсы и спросу на новые модели с пониженным расходом топлива, сообщило агентство Associated Press. В своем ежегодном прогнозе компания указала, что ожидает, что к 2027 г. в коммерческие флоты войдут 29 400 новых самолетов стоимостью около \$ 3,2 трлн. Это выше, чем прошлогодняя оценка на перспективу, где приводилась цифра 28 600 новых пассажирских и грузовых самолетов общей стоимостью \$ 2,8 трлн. Прогноз охватывает всех коммерческих самолетостроителей, включая самую крупную фирму в мире Airbus (Тулуза, Франция).

В заявлении компании Boeing подчеркивается, что она ожидает, что авиаперевозчики и лизинговые компании заменят "стареющий парк" новыми машинами раньше, чем прогнозировалось до этого, поскольку возрастающие топливные расходы и другие экономические факторы делают новые экономич-

ные модели более привлекательными. Boeing предсказывает, что в 2027 г. 82 % коммерческих самолетов в мире будут представлены совершенно новыми моделями. В прогнозе этого года Boeing сократил на 32 % число реактивных аппаратов для региональных перелетов, которые должны поступить в эксплуатацию за два предстоящих десятилетия, потому что авиакомпания будут вместо этого приобретать более крупные, вместительные и экономичные самолеты.

В результате компания сократила свой прогноз на общий объем флота в 2027 г. на 1,6 % — до 35 800 единиц (ранее — 36 400). На конец 2007 г., указывается в заявлении, в мире эксплуатировалось 19 тыс. пассажирских и грузовых самолетов.

По прогнозу, за следующие 20 лет Азия потратит на самолеты больше, чем другие регионы, а расходы Европы на воздушный флот впервые сравняются с расходами Северной Америки.

источник: ИА "Росфинком"
10.08.07

MALAYSIA AIRLINES РАЗМЕСТИЛА ЗАКАЗ НА ПОКУПКУ 35 САМОЛЕТОВ BOEING

Авиакомпания Malaysia Airlines разместила заказ на покупку 35 лайнеров Boeing 737-800, передает агентство Ассошиэйтед Пресс.

Оценочная стоимость сделки составляет более 2,6 миллиарда долларов. По условиям сделки, обнародованной в среду на британском авиасалоне "Фарнборо-2008", Malaysia Airlines также получает опцион на приобретение еще 20 самолетов.

Самой громкой сенсацией на "Фарнборо-2008" стало одновременное подписание в день открытия авиасалона, 14 июля, контрактов на поставки 55 самолетов Boeing и 45 лайнеров Airbus на общую сумму свыше 21 миллиарда долларов для авиакомпании Etihad Airways из эмирата Абу-Даби.

источник: газета "Тудок"
17.07.08

GEARED TURBOFAN ГОТОВ К ЛЕТНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

Компания Pratt & Whitney завершила вторую фазу наземных испытаний турбовентиляторного двигателя нового поколения Geared Turbofan. Теперь опытный образец силовой установки готов к летным тестированиям, в которых будет задействован самолет Boeing 747SP. Вторая фаза тестирования, в ходе которой были проверены технические

характеристики двигателя, предусматривала 120 часов испытаний. В четвертом квартале 2008 г. к программе испытаний Geared Turbofan присоединится компания Airbus, которая задействует широкофюзеляжный самолет A340.

источник: сайт JETS.ru
07.07.08

"МОТОР СИЧ" В I ПОЛУГОДИИ ПОЛУЧИЛ 48,8 МЛН ГРИВЕН ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ

ОАО "Мотор Сич" (Украина) в январе – июне 2008 г. получило чистую прибыль в размере 48,8 млн гривен (\$ 9,76 млн), сообщил журналистам председатель совета директоров компании Вячеслав Богуслаев. Выручка предприятия за отчетный период составила 774,2 млн гривен (\$ 154,8 млн).

Как отметил В. Богуслаев, на разработку и подготовку к серийному выпуску новых видов авиационных изделий, гражданской продукции и товаров народного потребления компания в первом полугодии направила 10,3 млн гривен (около \$ 2 млн).

"Заключенные контракты и достигнутые договоренности дают основания для положительного прог-

ноза на 2008 г. Так, в этом году мы планируем увеличить количество поставляемых двигателей более чем на 30 %. Так, в 2007 г. мы поставили 450 двигателей, а уже в этом году планируем поставить нашим потребителям около 600 двигателей", – отметил В. Богуслаев.

Он также добавил, что за последнее время увеличилось число заказов на ремонт двигателей. "Если сравнивать заказы на ремонт и поставку новых двигателей, то 40 % общего объема составляют ремонтные работы, а 60 % – производство новых двигателей", – сообщил председатель совета директоров.

источник: AVIAPORT.RU
07.07.08

ПРАВИТЕЛЬСТВО И МИНПРОМППОЛИТИКИ УКРАИНЫ ИНИЦИИРУЮТ ВЫДЕЛЕНИЕ КРЕДИТОВ НА ПОДДЕРЖКУ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ И АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство и Минпромполитики при подготовке изменений в закон Украины "О Государственном бюджете Украины на 2008 г. и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины" предложили ряд положений для поддержки предприятий авиационной отрасли. Об этом сообщила пресс-служба Минпромполитики.

В сообщении говорится, что бюджетной программой "Выполнение мероприятий Государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины до 2010 г..." предусмотрены расходы в сумме 590 млн грн и статьей 13 – предоставление кредитов в сумме 500 млн грн для предприятий авиационной отрасли под гарантию правительства. Так, не считая успехи в разработке и сертификации новых самолетов Ан-148, Ан-70, Ан-140 на АНТК им. О. К. Антонова, которые запускаются в кооперированное серийное производство на предприятиях Украины и Российской Федерации, в данное время в отечественной авиационной промышленности сложилась критическая ситуация с серийным производством самолетов Ан-148 на государственном предприятии "Киевский авиационный завод "Авиант", самолетов Ан-74 и Ан-140 на Харьковском государственном авиационном производственном предприятии и на других авиационных предприятиях в связи с их неудовлетворительным финансово-экономическим состоянием, нехваткой оборотных средств на подготовку производства и

техническое переоснащение. Не выполнены контракты с заграничными заказчиками, что приводит к ухудшению имиджа нашего государства как надежного партнера.

На сегодняшний день в цехах конечного собрания ХГАПП находятся 9 самолетов со степенью готовности 70–95 %. Отсутствие оборотных средств на предприятии не разрешает закончить сборку самолетов и передать их заказчикам.

Правительство Украины и Минпромполитики принимают ряд действенных мероприятий в части возрождения потенциала украинского авиастроения. Обработывается система корпоратизации авиационных предприятий. С этой целью разработана концепция законопроекта "Об особенностях приватизации предприятий авиационной промышленности Украины", которая проходит согласование с заинтересованными ведомствами. Готовятся изменения относительно действенного усиления управленческой роли Минпромполитики в области самолетостроения.

Что касается судостроения, то правительство, поддерживая судостроительную отрасль, предусмотрело в проекте изменений в государственный бюджет на 2008 г. выделение средств в сумме 530 млн грн для предоставления кредитов под гарантию правительства на программы развития предприятий области.

источник: сайт ugmk.info
10.07.08

BRISTOW GROUP НА "ФАРНБОРО-2008" ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ С КОМПАНИЕЙ SIKORSKY НА ЗАКУПКУ 9 ВЕРТОЛЕТОВ S-92 И S-76C

Ведущий поставщик вертолетных услуг для компаний энергетической промышленности Bristow Group и Sikorsky Aircraft (подразделение United Technologies) на салоне "Фарнборо-2008" объявили о реализации опционов к ранее заключенным контрактам, предусматривающим приобретение вертолетов S-92 и S-76. В соответствии с подписанным соглашением, Sikorsky дополнительно поставит Bristow Group 3 вертолета S-92 и 6 S-76C++. Соглашение включает в себя опцион на дополнительную поставку 8 вертолетов S-92. Первоначальный долгосрочный контракт на закупку S-92 и S-76 Bristow Group подписала с

Sikorsky в 2005 г. Планируется, что средние вертолеты S-92 и S-76C++ будут использоваться для обслуживания офшорных газовых и нефтяных промыслов.

В настоящее время в эксплуатации различных операторов находятся около 67 вертолетов S-92, половина из которых используется 130–170 ч. в месяц. Более 220 операторов в 59 странах в настоящее время эксплуатируют S-76 различных модификаций.

источник: APMC-TACC
17.07.08

КБ "ПРОГРЕСС" ВЫВЕЛИ ИЗ СОСТАВА "АВИАЦИИ УКРАИНЫ"

Кабмин принял решение об исключении конструкторского бюро "Прогресс" из состава госконцерна "Авиация Украины", сообщил министр промышленной политики Владимир Новицкий. 16 июня Кабмин принял решение реорганизовать "Авиацию Украины" в корпорацию "Самолеты Антонова" с более либеральными принципами управления.

"Прогресс" был главным противником создания госконцерна и с ноября 2007 года добивался выхода из него, поскольку уже подписал соглашение с компанией "Мотор Сич" о создании двигателестроительной корпорации "Александр Ивченко".

*источник: газета "Коммерсантъ – Украина"
03.07.08*

"АНТОНОВ" ЗАВЕРШИЛ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ПЕРВОГО АН-148 ДЛЯ УКРАИНСКОГО ЗАКАЗЧИКА

3 июля 2008 г. на АНТК им. О. К. Антонова завершилось переоборудование первого регионального пассажирского самолета нового поколения Ан-148-100 для передачи украинскому заказчику – государственной лизинговой компании "Лизингтехтранс". В ближайшее время самолет пройдет серию наземных, летно-конструкторских и приемо-сдаточных испытаний, в ходе которых все бортовые системы лайнера будут проверены в эксплуатационном режиме. После этого самолет будет передан ГП "Лизингтехтранс" и выйдет на авиалинии.

Перед выкаткой самолета из сборочного цеха к собравшимся обратился генеральный конструктор Д. С. Кива. Он поблагодарил коллектив за своевременное окончание работ и отметил, что необходимо в таком же темпе продолжить разработку, постройку и испытания удлиненного 99-местного варианта самолета Ан-148-200 и других версий Ан-148. С приветственным словом к антоновцам от коллектива ОАО "Мотор Сич" – поставщика двигателей Д-436-148, установленных на самолете, – обратился президент компании В. А. Богуслав. Он сообщил, что серийное производство двигателей для Ан-148 налажено, и высказал уверенность в своевременной поставке их необходимого количества на заводы окончательной сборки самолета. Генеральный директор компании "Лизингтехтранс" А. Д. Власишен выразил удовлетво-

рение ходом подготовки первого Ан-148-100 к передаче в эксплуатацию. В частности, он сказал: "Ан-148 – будущее нашей авиации. Мы очень рады, что являемся первыми заказчиками этого самолета в Украине. Нами подписан твердый контракт на 4 таких самолета. Выкатка первого из них состоялась сегодня".

Ан-148 – региональный реактивный самолет нового поколения, создаваемый АНТК им. О. К. Антонова в сотрудничестве более чем с 240 предприятиями из 14 стран мира. Базовый вариант самолета (до 85 мест) прошел обширную программу испытаний и 28 февраля 2007 г. получил сертификаты типа, выданные Авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета и Государственной авиационной администрацией Украины.

До настоящего времени подписаны контракты на поставку по твердым заказам более 50 самолетов семейства Ан-148 с компаниями России, Украины и Казахстана.

Серийное производство Ан-148 развернуто в Украине – на ГП "Киевский авиационный завод "Авиант" и в России – в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество".

*источник:
компания "АНТК им. О. К. Антонова"
03.07.08*

БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ ПОДЛОДОК

Немецкая компания Gabler приступила к созданию беспилотной системы воздушной разведки для подводных лодок, которая получила обозначение VOLANS. Она представляет собой герметический контейнер с тремя или более складными беспилотными летательными аппаратами и пусковой катапульты. Контейнер монтируется на многоцелевой телескопической мачте Triple M, которая выдвигается подлодкой в погруженном положении, подобно перископу. Вместо беспилотников на мачту также может устанавливаться платформа с дистанционно управляемым крупнокалиберным пулеметом или комплектом разведывательной аппаратуры.

БПЛА VOLANS создаются немецкими специалистами на основе запускаемых с руки малоразмерных аппаратов Aladin, которые состоят на вооружении бундесвера и уже применялись в Афганистане. В базовой версии беспилотник способен вести разведку в течение одного часа в радиусе до 30 километров.

Скорость его полета составляет 45–90 километров в час. После запуска VOLANS подводная лодка может убрать мачту с катапульты и, оставаясь вблизи поверхности воды, получать данные воздушной разведки в реальном масштабе времени при помощи выдвинутой антенны либо погрузиться на более безопасную глубину и скачать видеоизображение с беспилотников через заданный промежуток времени.

По мнению экспертов, система VOLANS может стать эффективным средством ведения разведки подводными лодками в погруженном положении. В то же время ее применение, по всей видимости, будет ограничено конфликтами низкой интенсивности, поскольку в ходе полномасштабных боевых действий современных флотов беспилотники сделают подводные лодки слишком уязвимыми.

*источник: газета "Красная звезда"
15.07.08*

СИНГАПУР И ИЗРАИЛЬ НАМЕРЕНЫ ЗАКУПИТЬ ПО 100 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35

Сингапур и Израиль намерены закупить для своих военно-воздушных сил по 100 истребителей F-35 у американской оборонной компании Lockheed Martin Corp. Об этом сообщил представитель Пентагона генерал-майор авиации Чарльз Дэвис, передает Reuters. "Израильяне заявили, что приобретут около 100 истребителей, практически то же самое заявили в Сингапуре", — сказал американский военный. Он добавил, что помимо Израиля и Сингапура еще 7 стран проявили интерес к приобретению истребителей F-35 и в общей сложности могут заказать свыше 600 боевых машин, которые поставят на вооружение своих ВВС.

В мае с. г. Министерство обороны США одобрило выделение 2,2 млрд долл. на приобретение 6 истребителей F-35A у крупнейшего в мире производителя оборудования для военных целей Lockheed Martin Corp. Американский аэрокосмический концерн Lockheed Martin производит вертолеты, самолеты и ракеты, в основном для оборонных нужд. Чистая прибыль Lockheed Martin в I квартале 2008 г. выросла на 6 % — до 730 млн долл. против 690 млн долл. за аналогичный период годом ранее.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
08.07.08*

МО ШВЕЙЦАРИИ НАЧИНАЕТ ОЦЕНКУ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ НА ТЕНДЕР

К назначенному на 2 июля окончательному сроку подачи предложений в рамках проводимого тендера на поставку ВВС Швейцарии истребителей нового поколения, предназначенных для замены самолетов F-5 Tiger, пакеты необходимой документации представили три компании: Dassault Aviation, EADS и Gripen International, сообщило швейцарское Агентство по оборонным закупкам "Армасюис".

В январе текущего года МО Швейцарии пригласило к участию в тендере Dassault Aviation с истребителем Rafale, Gripen International с JAS-39 "Грипен", EADS с самолетом EF-2000 Typhoon и Boeing с F/A-18E/F Super Hornet. В конце апреля Boeing официально объявил об отказе от участия в проводимом конкурсе. Согласно разработанным планам, в течение второй половины года комиссия оборонного ведомства проведет оценку полученных предложений. Параллельно с 28 июля по 5 декабря в Швейцарии будут проведены наземные и летные испытания всех трех предложенных самолетов. Проведение оценки возложено на Агентство по оборонным закупкам "Армасюис" и ВВС Швейцарии. С этой целью каждый

изготовитель обеспечит прибытие в Швейцарию двух двухместных истребителей в конфигурации, которая соответствует требованиям "Армасюис".

Программа испытаний будет идентична для всех трех кандидатов. Как планируется, в ходе испытаний каждый из самолетов-претендентов выполнит около 30 полетов. Самолеты будут пилотироваться летчиками-испытателями Агентства и швейцарских ВВС в присутствии летчика-испытателя компании-производителя. Программой испытаний предусмотрены имитация поражения целей различных типов, действия в группе, ночные и сверхзвуковые полеты.

На основании данных, полученных в течение этой фазы, в январе 2009 года три изготовителя будут приглашены представить заключительные предложения, включающие в себя информацию о самолетах и их стоимости. Как ожидается, победитель тендера будет объявлен после оценки этих предложений к июлю 2009 года.

*источник: АРМС-ТАСС
11.07.08*

GENERAL ELECTRIC ЗАВЕРШАЕТ ПРИОБРЕТЕНИЕ ЧЕШСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Компания General Electric приобрела часть мощностей чешской компании Walter Engines в рамках обнародованной в августе 2007 года программы ее приобретения. В настоящее время Walter Engines производит турбовинтовые двигатели M601, являющиеся прямым конкурентом двигателю PT6 компании Pratt & Whitney.

Свыше 1500 двигателей M601 установлены к настоящему времени на самолетах 30 типов, включая

L-410. 85 % двигателей M601 эксплуатируются за пределами США или Европы.

По мнению General Electric, двигатели Walter Engines будут востребованы в первую очередь на формирующихся рынках — Индии, Китая, России и Бразилии.

*источник: сайт CNews
07.07.08*

МИРОВОЙ АВИАЦИОННЫЙ РЫНОК ОСТАНЕТСЯ "ОТНОСИТЕЛЬНО АКТИВНЫМ"

Мировой авиационный рынок останется "относительно активным", несмотря на стремительный рост цен на керосин, уверен глава концерна EADS Луи Галлуа. Он признал, что, с одной стороны, общий спрос снижается, но с другой — растет заинтересованность в

экономичных самолетах. А это значит — новые заказы. По оценке Галлуа, многое в этой ситуации будет зависеть от показателей перевозки пассажиров.

*источник: радиостанция Business FM
17.07.08*

БРАЗИЛИЯ НАЛАДИТ СБОРКУ ЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНО-БОЕВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Бразилия и Франция подписали соглашение, предусматривающее передачу технологий и организацию лицензионного производства новой версии транспортно-боевых вертолетов AS532UL/AL Cougar для бразильских вооруженных сил. Об этом сообщает Flight Global.

На первом этапе выполнения соглашения в развитие производственной базы компании Helibras, которая на 45 процентов принадлежит концерну Eurocopter, будет инвестировано примерно 350 миллионов долларов. В производстве вертолетов также примут участие компания Aeroelectronica, принадлежащая израильской Elbit Systems, и группа Inbra, которая специализируется на материалах из углеродного волокна.

Помимо "Кугуаров" новый завод будет выпускать гражданскую версию SA332 Super Puma. Кроме того, в рамках отдельного соглашения между Helibras и Eurocopter предусматривается производство модернизированного вертолета Super Cougar.

Как ожидается, первые лицензионные "Кугуары" поступят в вооруженные силы Бразилии в 2010 году. Всего предусматривается закупка 50 вертолетов.

Большую часть из них получит армейская авиация, потребности которой оцениваются в 24–30 средних транспортных вертолетов. Потенциальным заказчиком являются также бразильские военно-морские силы, несмотря на недавнее решение о закупке американских противолодочных вертолетов S-70B Seahawk. Кроме того, по данным источников Flight Global, в рамках нового соглашения могут быть заказаны вертолеты EC725 для ВВС Бразилии.

Многоцелевой вертолет AS532 является дальнейшим развитием разработанного компанией Aero-spatiale SA330 Puma. Модификация UL/AL отличается от базовой версии удлиненным фюзеляжем. В боевом варианте она может оснащаться пушкой калибра 20 миллиметров, пусковыми установками ракет калибра 68 миллиметров и боковыми пулеметами. Вертолет EC725 создан на базе AS532 и оснащен усовершенствованными двигателями и новым бортовым оборудованием.

источник: LENTA.RU
08.07.08

ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК БИЗНЕС-ДЖЕТОВ ВСТРЕЧАЕТ ПЕРВЫЙ CRJ200

Компания Tailwind Capital планирует поставить первый переоборудованный для корпоративных перевозок среднемагистральный региональный самолет Bombardier CRJ200 уже в этом месяце. Самолет будет передан немецкой компании Solidair. Преимущество переоборудованного CRJ200 заключается не только в лояльной ценовой политике (стоимость такого самолета — около 19 млн долл.

США), но и в скорости передачи его владельцу: переоборудование самолета "с налетом" занимает около двух месяцев, тогда как за новым бизнес-джетом из-за высокого спроса нужно стоять в очереди не один год.

источник: сайт JETS.ru
04.07.08

МИКРОБЕСПИЛОТНИК

Франция демонстрирует собственный сверхмалый БПЛА Spy Arrow, весящий меньше полукилограмма. Вслед за российским броневым автомобилем ГАЗ-233036, о котором мы рассказывали в заметке "Русский тигр", на оружейной выставке Eurosatory 2008 демонстрируется еще одна интересная новинка, правда, французская. Это сверхмалые беспилотные летательные аппараты (микробПЛА) Spy Arrow, произведенные группой Thales.

В настоящее время в разработке находятся два варианта Spy Arrow. Внешне в обеих версиях аппарат напоминает крохотную модель реактивного истребителя. Однако более легкий вариант LW предназначен для действий днем, на удалении до 2 км, и обладает снаряженным весом 500 г (из них 100 граммов полезной нагрузки).

Его собрат HC крупнее и способен нести до 200 г веса (снаряженная масса 1,2 кг), ведя работу даже ночью. На него уже можно установить дополнительный инфракрасный сенсор, а рабочая дистанция достигает 3 км. В зависимости от необходимости, оба варианта Spy Arrow могут оснащаться датчиками химического или бактериологического загрязнения,

инструментами для забора проб воздуха, фото- и видеокамерами.

С этими небольшими аппаратами с легкостью управится один оператор, для этого не требуется проходить сложных тренировок: Spy Arrow почти полностью автономен, сам взлетает и садится, сам летит, развивая крейсерскую скорость от 50 до 100 км/ч. Он рассчитан на миссии продолжительностью до получаса. Даже если он упадет кому-то на голову, в Thales заверяют, что вряд ли случится что-то страшное: дрон сделан из "мягких" материалов, а для полета использует обычный винт пропеллера.

Считается, что основное применение Spy Arrow найдет в задачах по охране грузовых конвоев: беспилотник сможет сопровождать их, облетая по определенной запрограммированной схеме и составляя оперативную картину местности. Ожидается, что первая опытная партия дронов будет выпущена уже в начале 2009 г.

источник: www.popmech.ru
01.07.08

ПО СТАНДАРТАМ F3

Министерство обороны признало истребитель Rafale полностью соответствующим стандарту F3, что означает возможность его применения для нанесения ударов не только по воздушным и наземным, но и по надводным целям. Истребитель этого стандарта оснащается противокорабельными ракетами AM39 и подвесным контейнером с разведывательной аппаратурой Reco NG. Кроме того, он может применять ракеты ASMP-A с ядерной боевой частью. Планируется, что поставки истребителей Rafale стандарта F3 начнутся в первом квартале следующего года. Одновременно будет проводиться модернизация имеющегося парка Rafale. В настоящее время на вооружении ВВС и авиации ВМС Франции состоят соответственно 35 и 23 таких истребителя. Все они соответ-

ствуют стандарту F2 и могут применяться для решения задач противовоздушной обороны и нанесения ударов по наземным целям. Всего французским военным ведомством заказано 120 истребителей. Переговоры с компанией Dassault Aviation о поставке следующей партии в количестве около 60 боевых самолетов предположительно начнутся в 2009 году.

Истребитель Rafale способен развивать скорость более 2100 километров в час и выполнять боевые задачи в радиусе до 1800 километров. На 14 узлах подвески он может нести управляемые ракеты и авиабомбы общей массой до 9,5 тонны.

*источник: газета "Красная звезда"
10.07.08*

EUROCOPTER ПОСТАВИЛА 500-Й ВЕРТОЛЕТ В КАНАДУ

Компания Eurocopter вышла на новый рубеж, поставив 500-й вертолет на канадский рынок. Вертолет модели AS355 NP был торжественно передан компании Phoenix Heli-Flight. По словам Мари Агнесс Вив, президента и главного исполнительного директора Eurocopter Canada, передача 500-го вертолета Eurocopter закрепила за компанией позиции ведуще-

го поставщика винтокрылых машин на авиарынок Канады. AS355 NP является современной версией популярных двухдвигательных вертолетов семейства AS355 N Ecureuil, совместный налет которых составляет 3 миллиона часов.

*источник: сайт JETS.ru
22.07.08*

НИДЕРЛАНДЫ ПОПОЛНИЛИ СПИСОК ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ ИСТРЕБИТЕЛЯ JAS-39 GRIPEN

Нидерланды расширили круг претендентов на поставку истребителя нового поколения для ВВС страны, включив в число участников проводимого тендера компанию Saab с перспективным самолетом Gripen NG. Одновременно из числа участников конкурса был исключен F/A-18E/F Super Hornet компании Boeing и F-22 Raptor компании "Локхид Мартин", сообщает "Флайт интернэшнл".

Некоторое время назад МО Нидерландов направило Gripen International запрос на получение информации по самолету Gripen для оценки соответствия необходимым условиям ВВС, которые намерены заменить эксплуатирующиеся в настоящее время истребители F-16.

Несмотря на то, что базовая версия Gripen была исключена из числа участников голландского тендера в 2001 году из-за недостаточной дальности действия самолета, проблем с совместимостью систем вооружения и различных датчиков, обновленная версия Gripen NG вновь вызвала интерес как МО Нидерландов, так и оборонных ведомств Дании и Норвегии.

В последнее время, по информации Saab, интерес к многоцелевому истребителю Gripen в мире резко возрос. В течение первой половины года шведская компания провела интенсивные переговоры с потенциальными заказчиками из 20 стран.

Компания 28 апреля передала ответы на запросы для участия в тендерах на поставку истребителей нового поколения ВВС Норвегии и Индии. Saab является одним из пяти претендентов, которые получили приглашение на предоставление информации для участия в недавно возобновленном конкурсе на поставку самолетов ВВС Бразилии. 2 июля предложе-

ние на поставку самолетов Gripen было направлено оборонному ведомству Швейцарии, которое также проводит тендер для закупки новых истребителей взамен F-5E Tiger-2. Соперниками шведского самолета будут французский Rafale и европейский EF-2000 Typhoon.

Что касается Нидерландов, то эта страна участвует также в проекте создания многоцелевого истребителя пятого поколения F-35 Lightning II. Однако голландский парламент пока отложил принятие решения об участии страны в следующем этапе программы JSF.

Согласно имеющимся планам, Нидерланды должны приобрести два испытательных самолета F-35 Lightning II, вслед за которыми между 2014 и 2021 гг. могут быть закуплены 85 единиц F-35A в версии с обычным взлетом и посадкой.

В рамках соглашения с парламентом по вопросу одобрения финансирования участия страны в фазе начальных эксплуатационных испытаний и оценки IOT&E истребителя F-35 голландское МО согласилось для принятия окончательного решения провести полную сравнительную оценку всех возможных альтернатив. О результатах проведенной сравнительной оценки самолетов F-35, Rafale, EF-2000 Typhoon, усовершенствованной версии F-16 Fighting Falcon и Gripen NG МО Нидерландов сообщит парламенту до конца года.

Как планируется, окончательное решение о закупке первых двух F-35A для участия в фазе IOT&E будет принято в начале следующего года.

*источник: АРМС-ТАСС
08.07.08*

КОМПАНИЯ EMBRAER ПОДТВЕРДИЛА ПОДПИСАНИЕ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ИНДИИ ТРЕХ САМОЛЕТОВ ДРЛОИУ EMB-145

Компания Embraer сообщила о подписании с правительством Индии контракта на поставку трех реактивных самолетов EMB-145 в версии ДРЛОИУ. Контракт включает в себя пакет сопутствующего материально-технического обеспечения, в том числе обучение персонала, техническую поддержку, поставку запчастей и наземной аппаратуры, сообщается в пресс-релизе компании. В соответствии с требованиями контракта, поставка первого самолета должна быть выполнена в 2011 году. Оборудование для кабин и боевые системы трех самолетов будут поставлены индийской стороной. По информации компании, сотрудничество Embraer с индийским правительством началось в 2003 году с закупки пяти самолетов "Легаси". Четыре из них используются ВВС для транспортировки членов высшего руководства Индии, а пятый — в интересах Сил обеспечения безопасности границы.

EMB-145 представляет собой модификацию регионального пассажирского самолета ERJ-145, который эксплуатируют более 100 операторов в мире. На сегодняшний день ВВС трех стран имеют в своем составе 10 EMB-145 в версии ДРЛОИУ. На вооружении бразильских ВВС находится пять самолетов, которые используются в программе "Система наблюдения за бассейном реки Амазонка" (SIVAM — Sistema de Vigilancia da Amazonia). Один самолет заказан министерством обороны Мексики для усиления парка из четырех закупленных в Израиле E-2C. В 1999 году греческие ВВС заказали четыре реактивных самолета EMB-145, оснащенных шведской системой "Эриай".

источник: АРМС-ТАСС
10.07.08

ИРАН ЗАЯВИЛ О НАЧАЛЕ ВЫПУСКА САМОЛЕТОВ-НЕВИДИМОК

Командующий ВВС Ирана бригадный генерал Ахмад Мигхани сообщил о начале успешного выпуска истребителей-"стелс". По словам командующего, новые истребители существенно улучшат обороноспособность страны на фоне "военных угроз со стороны Израиля и США". "Мы произвели модернизацию наших ВВС, ракетных войск, систем раннего обнаружения и предупреждения и полностью готовы к отра-

жению любой агрессии", — заявил в четверг Мигхани, передает MIGnews.com. В 2003 году Иран сообщил о создании самолета-амфибии "стелс", который "невозможно засечь ни на море, ни в воздухе". Последнее сообщение официальных лиц Ирана о данном проекте относится к 2006 году.

источник: газета "Взгляд"
17.07.08

EPIC AIRCRAFT ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТУ НАД СЕРТИФИКАЦИЕЙ В КАНАДЕ

Несмотря на то, что планы по строительству специального сертификационного центра в Калгари не осуществились, компания Epic Aircraft по-прежнему нацелена на сертификацию своих турбовинтовых и сверхлегких реактивных самолетов в Канаде.

Город Калгари оказался центром канадского нефтяного бума, что привело к значительному удорожанию строительства, в результате компания была

вынуждена отказаться от проекта сооружения подобного центра. Тем не менее, по заявлению главы Epic Aircraft Рика Шрамека (Rick Schrameck), программа сертификации самолетов в Канаде остается на повестке дня.

источник: сайт JETS.ru
07.07.08

ФРАНЦУЗСКИЙ БОЕВОЙ БЕСПИЛОТНИК ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ АВТОНОМНЫЙ ПОЛЕТ

Опытный образец боевого беспилотного летательного аппарата (БПЛА) AVE-D (Aeronefs de Validation Experimentale — Discretion) компании Dassault Aviation успешно выполнил первый автономный полет. Об этом сообщается в пресс-релизе французского производителя авиационной техники.

В ходе испытания экспериментальный беспилотник, построенный с применением технологий обеспечения малозаметности, самостоятельно вырвался на взлетно-посадочную полосу, совершил разгон, поднялся в воздух, выполнил маневры, приземлился и вернулся к месту стоянки.

Аппараты серии AVE разрабатываются компанией Dassault Aviation по программе Neuron, в реализации которой также участвуют шведская Saab, греческая EAB, швейцарская RUAG Aerospace, испанская EADS-CASA и итальянская Alenia. Первый полет прототипа AVE-D состоялся в 2000 году. Впо-

следствии для улучшения характеристик малозаметности была разработана бесхвостая версия. Однако в новой аэродинамической конфигурации беспилотник стал менее стабильным в полете. В итоге был создан опытный образец AVE-C (Control) для совершенствования управляемости. В воздух он впервые поднялся в 2003 году. В рамках контракта с министерством обороны Франции с 2004 года компания Dassault Aviation провела серию летных испытаний экспериментальных беспилотников.

Внешне БПЛА AVE напоминает американский бомбардировщик-невидимку B-2. Длина аппарата составляет 9,5 метра, размах крыльев — 12,5 метра. Масса — 6000 килограммов. Расчетная скорость беспилотника приближается к 1000 километрам в час.

источник: LENTA.RU
08.07.08

НА "ФАРНБОРО-2008" КОНСОРЦИУМ EUROFIGHTER АКТИВНО РЕКЛАМИРУЕТ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ EF-2000 TURHOON

На "Фарнборо-2008" консорциум Eurofighter активно рекламирует многоцелевой истребитель EF-2000 Турхоон. Самолет с полной боевой нагрузкой представлен ВВС Великобритании. Alenia Aeronautica демонстрирует Турхоон в конфигурации итальянских ВВС. В павильоне размещен демонстратор кабины пилота. Турхоон ежедневно участвует в показательных полетах.

Столь активную демонстрацию Турхоон на "Фарнборо-2008" эксперты связывают с предстоящим участием этого самолета в нескольких тендерах. В частности, консорциум Eurofighter получил запросы предложений для участия в тендере на поставку истребителей нового поколения от ВВС Индии и Швейцарии. EADS Military, действуя от имени консорциума, передала письменные ответы на оба запроса. В ближайшее время получение запросов на предложение ожидается от Румынии и Японии. Предварительный запрос об информации консорциум получил от Бразилии.

Дополнительным фактором, повышающим экспортный потенциал этого истребителя, стало то, что программа EF-2000 Турхоон в этом году прошла несколько ключевых этапов. В частности, с передачей Австрии девятого EF-2000 завершена поставка заказчику истребителей "Транша-1". ВВС Великобритании

официально объявили о готовности части принятых на вооружение самолетов EF-2000 Турхоон выполнять задачи в качестве многоцелевых истребителей. Все документы для завершения процедуры принятия типа самолетов "Транша-2" представлены агентству NETMA. Летные испытания самолетов второго транша завершаются. Около 40 самолетов этого стандарта уже находятся на линии сборки. Планы по заказу самолетов "Транша-3" остаются неизменными. Переговоры с участниками программы продолжаются. Руководство консорциума надеется завершить их к концу 2008 или в начале 2009 г.

Поставки истребителей "Транша-2" должны начаться в конце года. Всего же до 2015 г. тремя траншами консорциум Eurofighter планирует поставить 707 истребителей для шести стран (232 – Великобритания, 180 – Германии, 121 – Италии, 87 – Испании, 15 – Австрии и 72 – Саудовской Аравии).

ВВС пяти европейских государств на сегодняшний день имеют на вооружении около 146 истребителей Турхоон "Транша-1", общий налет которых, включая испытания, составил более 48 тыс. ч.

*источник: АРМС-ТАСС
17.07.08*

КОНСОРЦИУМ EUROJET ПЕРЕДАЛ 100-Й ДВИГАТЕЛЬ EJ200 TRANCHE 2 ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ EF-2000 TURHOON

Консорциум Eurojet Turbo GmbH объявил о передаче заказчику 100-го двигателя EJ200 Tranche 2, предназначенного для многоцелевого истребителя EF-2000 Турхоон. Двигатель был собран британской компанией Rolls-Royce в Бристоле.

Двигатель EJ200 Tranche 2 создан и производится на предприятиях компаний – участниц консорциума Eurojet, в который входят британская Rolls-Royce, немецкая MTU, итальянская Avio и испанская ITP при участии агентства NETMA, координирующего программы Eurofighter и Tornado.

От силовой установки EJ200 Tranche 1 новый двигатель отличается наличием современного цифрового блока управления и мониторинга DECMU (DECU), который объединяет в себе элементы системы управления работой двигателя (DECU), и блока диагности-

ки (EMU), которые на более ранних моделях устанавливались отдельно. Использование нового блока позволило снизить стоимость и массу двигателя, а также повысить его эффективность.

По сообщению консорциума, производство двигателей EJ200 Tranche 2 ведется в соответствии с установленным планом серийного производства EF-2000 Турхоон. Полученный на сегодняшний день консорциумом заказ позволит загрузить сборочные линии до 2012 года. В общей сложности Eurojet Turbo GmbH заключил контракты на производство более 1500 двигателей EJ200, предназначенных для 707 истребителей EF-2000 Турхоон.

*источник: АРМС-ТАСС
01.07.08*

ИСПЫТАНИЕ САМОЛЕТА

В Китае разработали новый учебно-тренировочный самолет L15-03, двигатели которого оснащены турбинами последнего поколения и системами полного автономного цифрового контролера двигателя. Испытания самолета успешно прошли в прошлом месяце. Самолет, разработанный промышленной корпорацией Hongdu, базируется в Нанчане (провинция Цзянси).

По словам главного инженера проекта Чжан Хуна, данная разработка отличается от предыдущих модернизированными свойствами двигателя, в частности установлена система полного автономного кон-

тролера двигателя, а также повышенной степенью надежности. Отличительная черта конструкции нового самолета – аэрокосмодинамическая форма третьего поколения истребителей, позволяющая самолету моментально реагировать на ускорение или торможение изменением плоскости ориентации носа самолета. Как ожидается, массовое производство самолета, предназначенного для подготовки пилотов-истребителей, начнется в ближайшие два-три года.

*источник: газета "Красная звезда"
01.07.08*

ИЗРАИЛЬ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ НОВЫЙ САМОЛЕТ ЭЛЕКТРОННОЙ РАЗВЕДКИ

Как сообщает РБК со ссылкой на Associated Press, Израиль продемонстрировал новый самолет-разведчик, способный вести наблюдение за Ираном. Демонстрация прошла в израильском аэропорте им. Бен-Гуриона. По словам представителей Israel Aerospace Industries, разработавших электронное разведоборудование для него, воздушное судно обладает "самыми передовыми технологиями и способно достигнуть любого пункта назначения, необходимого воздушным войскам". Израильское разведоборудование установлено внутри самолета американского произ-

водства Gulfstream G550, обычно используемого в бизнес-авиации.

Впервые Израиль заявил о создании самолета-разведчика еще год назад, однако продемонстрирован он был только 10 июля. По данным источников в израильских военных кругах, это было сделано в ответ на ракетные испытания Ирана.

*источник: сайт CNews
11.07.08*

ПРЕЗИДЕНТ ЭКВАДОРА БУДЕТ ЛЕТАТЬ НА LEGACY 600

Правительство Эквадора выбрало бизнес-джет большого класса Embraer Legacy 600 в качестве будущего самолета для президента страны. Контракт на \$ 28 млн будет подписан в начале этого месяца; более \$ 2 млн будет потрачено на закупку запасных частей и обеспечение подготовки летного состава. Правительство Эквадора рассматривало в качестве "борта

номер один" бизнес-джеты производства Gulfstream и Bombardier, но остановило свой выбор на Legacy 600 за его летно-технические характеристики и ценовое преимущество.

*источник: сайт JETS.ru
03.07.08*

БРИТАНИЯ ВЗЯЛАСЬ ЗА ПОСТРОЙКУ ДВУХ НОВЕЙШИХ АВИАНОСЦЕВ

После длительных колебаний и затяжек Великобритания приступает к строительству двух новейших ударных авианосцев. Соответствующие контракты о начале работ подписали сегодня руководители Министерства обороны Соединенного Королевства и представители оборонных компаний. Общая стоимость проекта превышает 4 млрд фунтов стерлингов, что в пересчете на общероссийские доллары составит порядка 8 млрд.

Значимость этого события была подчеркнута торжественной церемонией, которая прошла на борту флагмана Королевских ВМС — корабля "Ройял Арк" в порту Портсмута. Присутствовавший на ней министр обороны Великобритании Дес Браун заявил, что

сегодняшний день является поистине историческим для вооруженных сил и для всей страны в целом, поскольку никогда еще в своей истории Британия не строила столь крупных и мощных военных кораблей.

Два новых авианосца, которым уже присвоены королевские названия, — "Куин Элизабет" и "Принц Уэльский" — будут введены в строй соответственно в 2014 и 2016 годах. Водоизмещение каждого корабля — 60 тыс. тонн, длина верхней палубы — 280 метров, ширина — 70 метров. Авианосец способен нести до 40 самолетов различного назначения, уточняет характеристики ИТАР-ТАСС.

*источник: газета "Известия"
03.07.08*

HAL ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ ПЕРУ НА ВЕРТОЛЕТЫ DHRUV

После мощных маркетинговых усилий, предпринятых в последнее время индийским аэрокосмическим гигантом по продвижению на мировой рынок своего перспективного легкого вертолета (ALH), HAL наконец-то получила заказ из Южной Америки. Перу заказала два вертолета Dhruv, известных как ALH, в санитарном варианте. Вертолеты, которые будут использоваться медицинской службой, проданы по цене 40 млн рупий (1000 индийских рупий — 23 доллара США) за вертолет, что, по данным источников в авиастроительной отрасли, на 10–15 % ниже цены аналогичных машин в этом классе.

Перуанский заказ стал для индийского вертолетостроителя первым международным гражданским заказом. По информации HAL, санитарный интерьер для вертолетов будет разработан в Европе и выполнен фирмами, которые специализируются на изготовлении интерьеров и поставке оборудования для

медицинских вертолетов. Предыдущие попытки HAL заключить контракты на поставку Dhruv в Мьянму и Чили были сорваны в основном по политическим мотивам и лоббированием конкурентов. Индия пыталась продвинуть Dhruv в Чили, однако в результате лоббирования США Bell 412 выбор был сделан в пользу американского вертолета. Индийская компания потеряла контракт, несмотря на то, что предлагала более выгодные ценовые условия.

За последний год HAL получила запросы от ВВС 35 стран, в том числе и на демонстрацию предложений. До конца года индийская армия должна получить боевой вариант ALH. В конце 2007 года в составе СВ Индии было более 75 вертолетов, еще 10 эксплуатируются гражданскими заказчиками.

*источник: AVIAPORT.RU
01.07.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Авиадвигатели должны работать...	47
Необходим институт антиинфляционной экспертизы	50
EADS может войти в уставный капитал ОАК в ходе IPO в 2010 г.	52
Пермские двигатели подняли в небо еще два новых самолета	52
Как ускорить развитие отечественного ОПК	53
В интересах ГПВ – 2015	54
Су-35: младший сын "двадцать седьмого"	56
Великобритания: Rolls-Royce и British Airways ищут альтернативное топливо для авиации	57
Как создавался новый бренд "Климова"	58
"Фарнборо-2008": итоги впечатляют	60
Пакетный контракт на модернизацию ТАКР "Адмирал Горшков" может быть пересмотрен и составит 3,4 млрд долл.	61
Чемезову предложат усеченный вариант госкорпорации	62
Компания Sukhoi Superjet International подписала контракты о продаже 25 самолетов	63
"Су"пер-35	64
Нелетные проблемы	64
"Суперджет" задерживается	65
Пятый Ту-204-300 — в парке авиакомпании	66
Вертолетный завод меняет прописку	67
Boeing и Airbus скупают наш титан	68
Не продали, но зажгли	68
ВВС РФ полетит без перерывов	69
Надежда на импорт	71
Уральские металлурги намерены занять треть мирового рынка титана	71
EADS потерял заказ Пентагона	75
Европейский "журавль" против американской "синицы"	76
Мирный и богатый	78
Из РСК "МиГ" улетают двигатели	78
Заложники госбюджета	79
Калмыкию вознесут до небес	80

ОБЗОР ПРЕССЫ

за июль 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

АВИАДВИГАТЕЛИ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ...

Топ-менеджеры "Оборонпрома" стремятся выстроить современную систему управления.

Корпорации "Оборонпром" — дочерней структуре "Ростехнологий" — поставлена государственная задача собрать воедино мощности по авиационному двигателестроению. Проблем немало, среди серьезнейших — сопротивление кое-где на местах.

Представительный международный авиасалон, развернувшийся в эти дни в английском Фарнборо (14–20 июля), позволяет достаточно точно определить место России в наиболее наукоемком и высокодоходном секторе мировой экономики. Сегодня здесь в очередной раз встретились полторы тысячи представителей авиастроения из 35 стран мира. Каждый со своими высокотехнологичными достижениями. Потенциальный покупатель присматривается. Не обходит стороной и российские стенды. Один из чрезвычайно значимых элементов в оценках экспертов — двигатель летательного аппарата. Насколько он надежен, экономичен и прост в обслуживании. Насколько он высокотехнологичен и имеет приемлемые показатели по параметрам "цена — качество".

АМБИЦИОЗНАЯ ЗАДАЧА

Сегодня руководство оборонно-промышленного комплекса ставит перед собой весьма амбициозную задачу: соответствовать требованиям мирового авиационного рынка, конкурировать с мировыми гигантами. В мировом двигателестроении господствует так называемая "большая четверка", включающая в себя две американские (General Electric и Pratt & Whitney, входящая в корпорацию United Technology Corporation) и две европейские (Rolls-Royce и Snecma, входящая в группу компаний SAFRAN) крупные компании. Их бизнес-структуры сконструированы по схемам стратегических бизнес-единиц.

Подобная организация производства представляется наиболее эффективной в современных условиях. Например, General Electric имеет шесть стратегических бизнес-единиц. Авиадвигателестроение реализуется в рамках одной из них, которая, в свою очередь, подразделяется на четыре дивизиона. Сферы, как видно, близкие друг к другу по производственным потребностям. В то же время, какие бы метаморфозы ни происходили на рынке, корпорация всегда имеет возможность маневрировать средствами между стратегическими бизнес-единицами и дивизионами внутри них.

Финансовые показатели говорят сами за себя. Консолидированный доход General Electric находится на уровне 163 млрд долл. Его треть — 47 млрд долл. — приходится на авиационное двигателестроение. В корпорации в целом занято около 300 тыс. чел. Имеет отделения в 100 странах мира. А масштаб деятельности только авиационного двигателестроения охватывает более 10 тыс. потребителей в 150 странах.

Высокую эффективность подобной бизнес-структуры подтверждает опыт и United Technology Corporation. Она также состоит из шести стратегических бизнес-единиц. Одна из них — компания Pratt & Whitney — занимается исключительно авиационными двигателями. Шесть дивизионов в ее составе определяют производственные направления. Консолидированный доход корпорации — почти 48 млрд долл., а только двигателестроение дает четверть этой суммы. У Pratt & Whitney почти 9 тыс. потребителей примерно в 180 странах.

Европейские Rolls-Royce и Snecma хотя и значительно меньше по масштабам, но тем не менее организационно также состоят из стратегических бизнес-единиц, одна из которых полностью занята производством авиационных двигателей. Примечательно, что доходы в сегменте двигателестроения составляют около 70 % от общих доходов каждой из двигателестроительных компаний.

Идентичность организационных структур "большой четверки" свидетельствует только об одном: консолидация производственных активов выступает едва ли не главным условием, ведущим к успеху в конкурентной борьбе. Тем самым обеспечиваются гибкость управления, эффективность производства при наименьших затратах.

Что же может противопоставить Россия в данном сегменте экономики? Всего лишь четыре десятка двигателестроительных предприятий, борющихся отнюдь не с американскими и европейскими корпорациями за покупателя, а за элементарную выживаемость в собственном отечестве. Технические идеи-то есть, да и серьезная научная школа двигателестроения осталась со времен Советского Союза, вот только кадры выходят в тираж по возрасту, а молодежь заманить на производство сложно. Масса других проблем, которые в американских и европейских корпорациях попросту неизвестны. Среди них такая острая проблема, как неоправданная конкуренция на внутреннем и внешнем рынках производителей и разработчиков, много лет ведущих дублирующие проекты. Ситуация усугубляется наличием на внутреннем рынке украинских моторостроителей и других зарубежных производителей.

Отечественным авиастроительным предприятиям присущи два основных системных признака. Это, во-первых, распыление активов, что для жизненно важных отраслей экономики является неоправданным и недопустимым. Во-вторых, бизнес этих разобщенных предприятий, ориентированный на обеспечение их выживания, не способен принципиально усилить отраслевые стратегические конкурентные позиции на мировом рынке (включая рынок самой России и СНГ), то есть обеспечить фактическое возвращение важных отраслей на глобальный рынок в качестве полноправных игроков. И как следствие — финансовые показатели. Масштабы деятельности и доходы любой из компаний "большой четверки" в сегменте двигателестроения в несколько раз превышают совокупные доходы всей отечественной авиадвигателестроительной промышленности. Показательно, что отечественные двигателестроители начинают терять часть рынка внутри страны, — нередки случаи, когда для оснащения собственных новых самолетов приобретаются двигатели за рубежом, иностранного производства. Теряют отечественные фирмы — теряет страна, и не только авторитет, но и реальные высокие доходы.

Если можно было бы задать "большой четверке" сакраментальный русский вопрос "Что делать?", то ответ, без сомнения, был бы таким: "Делай, как я". То есть своди свои активы в мощный научно-промышленный кулак. В таких исходных условиях задачей государственной значимости является сохранение отечественных авиадвигателей "на крыле" российских самолетов, при том что прогнозируется четырехкратный спрос на них со стороны Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Следовательно, если ставится задача развивать отечественное авиационное двигателестроение на уровне мировых стандартов, то конкуренция с "большой четверкой" неизбежна. И не только конкуренция, но и налаживание взаимовыгодного сотрудничества в различных вариантах. Тем самым появятся дополнительные возможности для ликвидации образовавшегося в отрасли технологического отставания.

В ПОИСКАХ ПАНАЦЕИ

Зарубежный опыт не остался без внимания. Собрать в мощный кулак авиационные двигателестроительные предприятия было поручено недавно Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром" (ОПК "Оборонпром"). 16 апреля этого года был принят Указ Президента РФ № 497 "О дальнейшем развитии открытого акционерного общества "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром". Указ направлен на осуществление планов развития российского авиастроения в целом, а также партнерства с зарубежными компаниями. В рамках ОПК "Оборонпром" создается Объединенная двигателестроительная корпорация.

Вот уже три года ОПК "Оборонпром" являлась стратегической бизнес-единицей "Рособоронэкспорта", а ныне — "Ростехнологий".

По аналогии с западными структурами авиационное двигателестроение можно назвать еще одним дивизионом "Оборонпрома" наряду с имеющимися — вертолетостроительным и биотехнологиями. ОПК "Оборонпром", таким образом, стал единым авторитетным лидером, центром консолидации авиационного двигателестроения.

С лидера и спрос особый. Топ-менеджеры "Оборонпрома" прежде всего стремятся выстроить современную систему управления. По их замыслам, новая бизнес-единица должна обеспечить движение от продажи изделия к "продаже жизненного цикла". Они берут на себя формирование конкурентоспособного модельного ряда. В планах — активная интеграция в международные бизнес-проекты (организация совместных разработок и производства, аутсорсинг — с европейскими и американскими центрами двигателестроения).

И, конечно, одна из основных целей — самофинансирование. Это считается важным приоритетом организаторской работы. Только при этом условии возможно устойчивое развитие отрасли. То есть требуется сбалансированная производственная программа, разработанная с учетом конъюнктуры рынка.

В ОПК "Оборонпром" видят, что в силу раздробленности предприятий не сформирована научно-производственная кооперация, способная реализовать полноценный прорывной проект по созданию авиадвигателя пятого поколения. Расчленены системы разработки, производства и модернизации основного востребованного на внешнем и внутреннем рынках изделия отрасли — двигателя АЛ-31. Кроме того, возникла организационно-производственная проблема с двигателем ПС-90А, сдерживающая продажи самолетов Ил-76, Ил-96 и Ту-204. Образовалась застой в разработках двигателей нового поколения гражданского назначения в классе тяги 9—18 т, что, в свою очередь, обуславливает технический риск программ перспективных самолетов МС-21, МТА и широкофюзеляжного самолета.

Формирование высокотехнологичной и гибкой структуры производства потребует создание современной системы подготовки кадров. И эти функции также берет на себя двигателестроительный дивизион "Оборонпрома". Еще одна из сложнейших задач — пресловутая социалка. Здесь непочатый край работы, но двигателестроительным компаниям в одиночку не решить всех этих проблем.

По мнению экспертов, если принять во внимание перечисленные проблемы отрасли, а также невысокую долю федеральной собственности в уставных капиталах ключевых предприятий и сложный состав их акционеров (собственников), то задача интеграции в авиационном двигателестроении представляется гораздо более сложной, чем решение задачи создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Сущность стратегии деятельности ОПК "Оборонпром" заключается в формировании конкурентоспособных, высокорентабельных и саморазвивающихся компаний.

КТО "ПРОТИВ"? ВСЕ "ЗА"?

Главное, с чем пришлось столкнуться, так это со стремлением на местах "заморозить" интеграцию. Частнособственнические интересы иногда берут верх над государственными.

В какой-то мере характерная история. ОПК "Оборонпром" начала переговоры с фактическим владельцем контрольного пакета акций ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" господином Ласточкиным об обмене его пакета на акции создаваемой интегрированной структуры или о продаже этого пакета. Хозяин предложил цену — по крайней мере так утверждают специалисты — вдвое превышающую рыночную. Одновременно совместно с менеджментом ОАО "УМПО" им была организована дополнительная эмиссия акций ОАО "УМПО" и приобретение контрольного пакета акций этого предприятия ОАО "НПО "Сатурн". Сегодня г-н Ласточкин прекратил всякие переговоры в отношении интеграции. В целом развитие ситуации ведет к постепенному выходу ОАО "НПО "Сатурн" из процессов формирования новой кооперации в авиационном двигателестроении, к недостаточно эффективному выполнению перечня поручений Президента Российской Федерации и, как следствие, к срыву планов развития авиационного двигателестроения в целом.

Специалисты считают, что сложившаяся ситуация может иметь далеко идущие последствия. Упорно циркулируют слухи, что хозяева "Сатурна" могут преследовать цели, которые никак не связаны с развитием отечественного двигателестроения. Не исключена ситуация, как отмечают эксперты, что "большая четверка" воспользуется случаем, для того чтобы на корню придушить потенциально конкурентную отрасль в России. Им это стратегически выгодно. Ход может быть избран довольно простой. Российское предприятие приобретает иностранным конкурентом — и вот уж тогда, конечно, ни о каком профильном развитии производства и речи быть не может. Мощная структура переформируется под производство другой продукции, скажем, ширпотреб. Научно-производственное объединение будет иметь, быть может, немалые деньги, но навсегда выпадет из обоймы предприятий оборонно-промышленного комплекса. "Большой четверке" выгодно, слов нет. А отечеству? Его обороноспособности, если от нее откальвается значимая производственная часть? Ответ очевиден.

И это не досужие мнения. Известен факт, когда удалось спасти одно из оборонных предприятий, производящих лопасти для турбин. Над ним был занесен меч репрофилирования под... производственную базу одного из секторов пищевой промышленности.

Таких примеров в отечественной практике немало, что позволяет экспертам спрогнозировать возможный исход дела с "Сатурном".

Некоторые эксперты склонны оценивать действия владельцев репрофилируемых оборонных предприятий как своеобразную подставу под рейдеров, в том числе и из-за рубежа, что-то похожее на сговор. Впрочем, всякая сделка — это взаимные договоренности, только одни прозрачны, а другие ею не обладают. В случае с "Сатурном" не все ясно. С виду вполне легитимная сделка в условиях рыночной экономики, а по факту — подрыв отечественной экономики, в частности — военно-промышленного потенциала.

Чтобы воссоздать утраченные производственные мощности, потребуются немалые средства, ведь они накапливались десятилетиями в советское время, когда на оборону денег не жалели. Само же репрофилирование, по сути, это размен тысячной ассигнации на горстку копеек. Оборону все равно придется государству поддерживать на должном уровне — значит, придется потуже подтягивать пояса простым гражданам. Целесообразно ли, если от Советского Союза остались необходимые производственные мощности, но попали в руки людей, движимых отнюдь не государственными мотивами, а личной корыстью? Народ уже однажды заплатил за оборонный потенциал, создал могущественный ВПК, несмотря на лишения тех недавних десятилетий.

Кстати, руководство страны обращает внимание предпринимателей на ответственность перед обществом. "Оборонпром" принимает реальные меры к тем из них, кто утрачивает гражданское чувство ответственности.

ОПК "Оборонпром" не сдастся — подготовлен и внесен в Правительство РФ ряд конструктивных предложений. Государственный подход должен восторжествовать. Таким образом, по своей сути ОПК "Оборонпром" выступает инфраструктурной корпорацией, берущей на себя роль инициатора и организатора в отрасли, имеющей серьезные организационно-экономические проблемы. Доверие со стороны государства к корпорации определяется тем, что, во-первых, ОПК "Оборонпром" является одной из немногих компаний, имеющих опыт профессионального управления крупными отраслевыми структурами отечественного оборонно-промышленного комплекса в рыночных условиях. Во-вторых, решая задачи объединения предприятий различных форм собственности, ОПК "Оборонпром" держит под государственным контролем все этапы объединения предприятий.

ПРОГРАММА УЖЕ ПОШЛА

Проект создания в авиационной отрасли Объединенной двигателестроительной корпорации реализуется полгода и перешел в стадию активной организационной работы.

Выстраивается система управления Объединенной двигателестроительной корпорацией. В ее контур поэтапно включаются интегрируемые предприятия. Сформирована и прошла слаживание управляющая команда. Осуществляется организация государственно-частного партнерства по авиадвигателестроительным проектам и проектам создания промышленных газотурбинных установок. Ведется корпоративное строительство. Так именуется консолидация пакетов

акций объединяемых предприятий. Где-то используется выкуп пакетов акций ключевых предприятий отрасли, а где-то они передаются на иных условиях.

Проводится комплекс работ по реструктуризации на предприятиях пермской группы (Пермский моторный завод, "Авиадвигатель", "Пермские моторы" и др.), включенных в состав интегрированной структуры.

На счету полезных дел "Оборонпрома" предотвращение банкротства предприятий самарской группы. Начата санация и реструктуризация их активов.

С предприятиями "Климов", Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева и другими достигнуты принципиальные договоренности о координации деятельности, рационализации бизнеса и приоритетных проектов, весьма важных для отечественного авиационного двигателестроения.

Разрешены внутриотраслевые конфликтные вопросы по цене и срокам поставки авиадвигателей ПС-90А — заключен долгосрочный договор между Пермским моторным заводом и ОАК на их поставки.

Кроме того, заключено соглашение о стратегическом партнерстве между ОПК "Оборонпром" и ОАК в области разработки двигателей ПС-90А. Сегодня ведутся консультации с французской компанией "Турбомека" по совместному формированию вертолетных двигателестроительных проектов.

Среди текущих проектов особое внимание менеджеров "Оборонпрома" занимают двигатели нового поколения для комплектации отечественных самолетов Ил-96 и Ту-204, а также для проекта создания перспективного широкофюзеляжного самолета. Продвигается работа по созданию до 2012 года двигателя для обеспечения поставок вертолетов Ми-54, "Ансат" и других. Главная ставка "Оборонпрома" — на концентрацию ресурсов и формирование эффективных структур управления в интересах реализации приоритетных проектов и программ отрасли. При всей, казалось бы, обоснованности процесса с точки зрения государственной целесообразности противодействие со стороны руководства отдельных предприятий весьма ощутимо. Судя по всему, кому-то комфортно жить в полукавардачной обстановке 90-х. А при таком подходе может случиться так, что на последующих выставках в английском Фарнборо России и выставлять-то будет нечего. Настало время кардинально менять заскорузлое положение вещей.

Вадим СОЛОВЬЕВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
18.07.08*

НЕОБХОДИМ ИНСТИТУТ АНТИИНФЛЯЦИОННОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

На днях Росстат обнародовал сведения о росте промпроизводства в России, которые большинство аналитиков оценило как шокирующие. Максимальный прирост в промышленности в этом году был достигнут в апреле — 9,2 %, в мае он упал до 6,7 %, июньский же результат оказался выше прошлогоднего только на 0,9 %.

Наиболее значительное падение в июне было зафиксировано в обрабатывающей отрасли: с 10–14,5 % в апреле — мае до 0,6 %. Таких низких темпов роста в годовом выражении Россия не видела с 2002 года. Не характерен для нас и спад в июне по отношению к маю. Естественно, такие статистические данные не могут не вызвать большой обеспокоенности. Кроме того, российский бизнес постоянно напоминает власти, что цены на нефть могут рухнуть, и тогда случится кризис. Чтобы его избежать, предприниматели предлагают снижать налоговую нагрузку. Это обеспечит возможности для расширения производства и внедрения новых технологий. Более 80 % предпринимателей ратуют за снижение налоговой нагрузки. И, похоже, власть прислушалась к бизнесу. До первого августа различные ведомства должны представить в правительство свои предложения по реформированию налогового законодательства.

Вызывают опасения и темпы инфляции, которую высшее руководство страны уже давно определило как

главную угрозу экономическому благополучию. Однако при всех декларациях обуздать рост цен пока не получается. Не способствуют достижению цели борьбы с инфляцией и возросшие в последнее время социальные обязательства государства.

17 июля в пресс-клубе РИА «Новости» состоялась пресс-конференция трех известных в экспертном сообществе экономистов: научного руководителя Высшей школы экономики Евгения Ясина, эксперта Института экономики переходного периода Льва Фрейнкмана и директора департамента стратегического анализа «ФБК» Игоря Николаева. Тему выступления обозначили как «Экономический рост, налоги и инфляция». Уважаемые эксперты предложили аудитории свое видение проблем стимулирования экономического роста в условиях инфляционной экономики и планируемой налоговой реформы.

— Надо понимать, что сегодня задача достижения устойчивости и повышения качества экономического роста гораздо более значима, чем вопросы ускорения экономического роста и снижения налоговой нагрузки, — сразу обозначил общую идею трех ньюсмейкеров Лев Фрейнкман.

Он считает, что налоговое бремя сегодня не является определяющим фактором, ограничивающим экономический рост. Отвечая на вопрос журналистов об общей налоговой нагрузке в экономике, эксперты оценили ее в пределах от 30 до 40 %, что не является запретительным уровнем для эффективного ведения бизнеса.

— Предприятия жалуются на нехватку рабочей силы, мощностей, проблемы с энергетикой, налоговым администрированием, но вопрос налогового бремени, с точки зрения бизнеса, не является реальным ограничением. Бизнес ставит его далеко не на первые места в рейтинге актуальных проблем, — пояснил Фрейнкман.

В условиях снижения цен на нефть и вероятности развертывания глобального кризиса на мировых рынках снижать налоговое бремя, в особенности НДС, — это подвергать фискальную ситуацию избыточным рискам. А вот инфляция, действительно, является главной угрозой для экономики России. Она подрывает долгосрочные основы экономического роста.

— Инфляция не только высока, но и нестабильна, правительство снова и снова не может угадать, каковы будут ее показатели по году, пересматривает прогнозы и все равно не укладывается в заданные рамки. А ведь нестабильность инфляции — это сокращение инвестиций! Такую закономерность легко проследить на примере многих латиноамериканских стран, — рассказывает эксперт Института экономики переходного периода. — Нестабильность инфляционных показателей не позволяет оценить разумность инвестиционных проектов, и это откладывает инвестиции на неопределенный срок.

В этой связи Фрейнкман наметил главные направления работы правительства, которыми должны стать: построение конкурентного рынка, обеспечение возможностей входа на рынок новых предприятий и борьба за качество человеческого капитала. Это неизбежно потребует дополнительных расходов бюджета — на образование, здравоохранение и прочее. Причем необходимо обеспечить не только определенный уровень госрасходов, но и их качество. В таких условиях говорить о сокращении налогов не приходится.

— Меня очень тревожит информация о том, что ведомства к первому августа должны представить предложения по очередному этапу налоговой реформы, — принял эстафету Евгений Ясин. — Никаких реформ в налоговой системе не нужно! Если вы меня спросите: по каким налогам надо менять ставки в первую очередь? Я отвечу: ни по каким!

Научный руководитель ГУ-ВШЭ считает, что налоговую систему нельзя менять в отрыве от других преобразований.

— Вот если бы мы собирались строить бюджетный федерализм, тогда надо было бы и налоговую сферу реформировать!

Причину реформаторского зуда профессор Ясин видит в желании власти наладить отношения с бизнесом, завоевать его доверие, но не поступаясь своими полномочиями и оставляя за собой возможность в любой момент вновь закрутить гайки. Бизнес требует снижения налогов, вот власть и собирается проводить очередной этап реформы.

— Но нельзя же, принимая решение о снижении или неснижении налогов, ориентироваться на мнение бизнеса! Неужели бизнесмен скажет, что налоги его полностью устраивают, а можно было бы их еще и повысить?! — заметил Игорь Николаев.

Над чем следовало бы работать правительству, по мнению экспертов, так это над улучшением налогового администрирования. И уж в любом случае не усложнять налоговую систему.

— Обратите внимание, одно из самых популярных предложений — дифференцировать взимание налога

на добычу полезных ископаемых. Самые сложные месторождения должны платить меньше, а самые большие и легкодоступные — больше. Но в 2002 году, когда отменяли дифференциацию НДС, это объяснялось тем, что такая дифференциация — слишком коррупциозный механизм. Если цель — снизить коррупцию, то система должна быть простой и прозрачной, — привел пример Ясин.

По мнению экспертов, мы вновь сталкиваемся с жаждой изменений не там, где нужно, а там, «где легче».

Главную причину инфляции Евгений Ясин видит в том, что в 2007 году правительство и Центральный банк увеличили денежное предложение в экономике более чем на 50 %. И это при том, что уже можно было прогнозировать топливный и продовольственный кризисы. Видимо, российское руководство в погоне за темпами экономического роста решило последовать примеру Китая, который долгое время игнорировал все рекомендации МВФ и накачивал экономику деньгами.

— Но в Китае 200 миллионов населения без работы стоят перед воротами фабрик и готовы работать за копейки. Мы не Китай! Мы не можем позволить себе такую политику! — возмущался Ясин.

Задача ускорения темпов экономического роста, с его точки зрения, вообще является надуманной. 8 % в год более чем достаточно.

Игорь Николаев, в отличие от профессора Ясина, склонен придавать большее значение падению темпов экономического роста. Он полностью разделяет мнение Льва Фрейнкмана о том, что причиной июньского замедления темпов промпроизводства стало сокращение инвестиций по причине нестабильности инфляционной ситуации.

— Сокращение инвестиций было зафиксировано в мае, по июню данных еще нет, но, скорее всего, это замедление продолжилось, и я думаю, что в июле мы вообще можем столкнуться с нулевым приростом в промышленности. Тогда нам июнь покажется неплохим результатом, — дал свой мрачный прогноз Игорь Николаев.

Если ориентироваться не на потребительскую инфляцию, а на рост цен производителей, то в годовом измерении в добывающих отраслях инфляция составила 24,4 % (в первом полугодии). Между тем, уже при росте инфляции 18–20 % начинается сокращение экономического роста.

— Именно поэтому бороться надо главным образом с инфляцией! Это должен быть целый комплекс мер — задача сложная, системная. А наше правительство идет по пути наименьшего сопротивления и думает, как бы снизить НДС! А между тем надо срочно отменить решение об индексации тарифов естественных монополий, надо отказаться от практики замораживания цен (она просто незаконна), надо гораздо оперативнее пользоваться мерами таможенного регулирования. Я считаю, что надо просто создать при правительстве институт антиинфляционной экспертизы принимаемых решений! — резюмировал Николаев.

источник: OPEC.RU
18.07.08

EADS МОЖЕТ ВОЙТИ В УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ ОАК В ХОДЕ IPO В 2010 Г.

Европейский аэрокосмический концерн EADS, скорее всего, войдет в уставный капитал ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в ходе IPO, запланированного на 2010 год, сообщил журналистам глава российской корпорации Алексей Федоров.

"В 2010 году мы планируем выйти на IPO и стать публичной компанией. Думаю, что это будет более вероятный вариант вхождения EADS в уставный капитал", — отметил он.

При этом глава ОАК сказал, что на сегодняшний день рассматриваются два основных варианта: помимо озвученного это может быть проведение закрытого размещения акций в пользу европейской корпорации. Такая схема, отметил он, была реализована при вхождении EADS в уставный капитал корпорации "Иркут".

EADS, ранее владевший 10% "Иркута", продал свой пакет в ходе oferty миноритариям корпорации, выставленный ОАК. Ранее предполагалось, что EADS обменяет свой пакет в "Иркуте" на сопоставимый по стоимости пакет в Объединенной авиастроительной

корпорации. Говоря о том, какой пакет может заинтересовать EADS, А. Федоров сказал, что вряд ли это будет сопоставимый по стоимости проданному 10%-му пакету в "Иркуте", поскольку в корпорации он будет небольшим. "Думаю, что этот вариант их не совсем устроит. Было бы логично, если бы EADS приобрел пакет, аналогичный тем акциям EADS, что будут внесены в уставный капитал, — порядка 5%," — сказал он.

Как сообщалось, Объединенная авиастроительная корпорация станет собственником 5% акций концерна EADS. Этот пакет ей передает ВЭБ. В "ОАК" входят: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "ТАВИА".

*источник: газета "Гудок"
16.07.08*

ПЕРМСКИЕ ДВИГАТЕЛИ ПОДНЯЛИ В НЕБО ЕЩЕ ДВА НОВЫХ САМОЛЕТА

В начале июля две авиакомпании получили самолеты с двигателями пермского производства.

Пятый самолет Ту-204-300 с двигателями ПС-90А, принадлежащий авиакомпании "Владивосток Авиа", приземлился в аэропорту Владивостока. По словам специалистов инженерно-авиационной службы "Владивосток Авиа", в этом самолете учтены все рекомендации, выданные специалистами компании за время эксплуатации уже имеющихся Ту-204-300. В плане авиакомпании — получить шестой самолет до конца 2008 года. Новой машиной пополнился и парк авиакомпании Silk Way Airlines (Азербайджан), в распоряжение которой поступил самолет Ил-76ТД-90SW с двигателями ПС-90А-76. С начала мая этот самолет проходил испытания на Ташкентском авиационно-производственном объединении им. Чкалова (ТАПО им. Чкалова). 10 июля 2008 года состоялась передача самолета Ил-76ТД-90SW азербайджанской авиакомпании. Борту присвоен номер 4K-AZ101. Это уже второй самолет Ил-76ТД-90SW у Silk Way Airlines. Первый самолет с пермскими двигателями ПС-90А-76 успешно эксплуатируется авиакомпанией с 2006 года. Самолеты Ил-76ТД-90 и Ту-204-300 с пермскими двигателями полностью соответствуют требованиям ИКАО и могут беспрепятственно совершать полеты в Европу и Северную Америку.

Двигатель ПС-90А, относящийся к классу турбовентиляторных двигателей, является одним из важных достижений российской авиационной промышленности XX века. Он позволил почти вдвое повысить экономичность самолетов нового поколения и одновременно обеспечить их соответствие мировым нормам по экологии. ПС-90А стал первым российским авиадвигателем, отработавшим более восьми тысяч часов без съема с крыла: лидерный двигатель наработал на крыле Ил-96-300 авиакомпании "Аэрофлот" 9307 часов без ремонта.

Двигатель ПС-90А-76 — модификация двигателя ПС-90А, предназначен как для постановки на новые модификации самолета Ил-76, так и для ремоторизации существующих самолетов Ил-76. ПС-90А-76 отвечает нормам ИКАО-2008 (поправка № 5) по эмиссии вредных веществ и обеспечивает соответствие эксплуатационных самолетов современным и перспективным требованиям по шуму.

Пермский моторостроительный комплекс входит в состав создаваемой корпорацией "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы "Объединенная двигателестроительная корпорация".

*источник: компания "Пермский
моторостроительный комплекс"
22.07.08*

КАК УСКОРИТЬ РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПК

Депутаты Комитета Госдумы по обороне на выездном заседании в ФГУП "Рособоронэкспорт" обсудили основные направления законодательного обеспечения деятельности госкорпорации "Ростехнологии", связанные с государственным оборонным заказом, военно-техническим сотрудничеством, выходом на новый уровень работы с высокотехнологичными отраслями российской экономики.

Вел заседание председатель Комитета Государственной думы РФ по обороне Виктор Заварзин. В мероприятии приняли участие первый заместитель генерального директора ГК "Ростехнологии" Алексей Алешин, генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин, члены Комитета по обороне, представители других парламентских комитетов и ведущих промышленных предприятий России.

Открывая дискуссию, Виктор Заварзин отметил, что "правовая и организационная форма существования госкорпорации как некоммерческой организации была выбрана с целью максимального ускорения научного и технологического развития оборонно-промышленного комплекса за счет оптимального сочетания интересов государства с рыночными механизмами хозяйствования".

Также Виктор Заварзин обратил внимание на то, что сегодня, как никогда, для оборонно-промышленного комплекса важно обеспечить освоение новых наукоемких технологий производства вооружения и военной техники на современной отечественной элементной и сырьевой базе. Необходимо обеспечить высокие потребительские свойства ВВТ, современный уровень маркетинга и послепродажного обслуживания, оперативно реагировать на изменения требований заказчиков, в том числе иностранных.

"Поэтому перед нами стоит важная и сложнейшая задача — обеспечить создание правовых и организационных условий выстраивания долгосрочных и экономически рентабельных программ. Определенные шаги уже предпринимаются. Принят закон "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства". Прошел первое чтение законопроект "О передаче технологий". Разрабатывается новая редакция закона "О государственном оборонном заказе". Вносятся изменения и в другие законы", — в ходе заседания сказал Заварзин. Первый заместитель генерального директора ГК "Ростехнологии" Алексей Алешин среди основных направлений законодательного обеспечения деятельности ГК "Ростехнологии" назвал уточнение основных функций и полномочий корпорации, учет ее особого налогового статуса как некоммерческой организации, внесение изменений в федеральные законы, в том числе "Об экспортном контроле", "О рекламе", "О передаче технологий".

Были затронуты различные аспекты правового и финансового регулирования деятельности государственной корпорации "Ростехнологии", а также вопросы защиты интеллектуальной собственности предприятий — разработчиков продукции и услуг.

Поступило предложение о предоставлении корпорации права осуществлять доверительное управление ценными бумагами в соответствии с законодательством Российской Федерации. Это позволит создать эффективный механизм контроля за решениями, которые принимаются общими собраниями акционеров организаций, которые будут участвовать в программах корпорации, а также минимизировать возможные финансовые риски.

Участники заседания поддержали последовательные действия ГК "Ростехнологии", направленные на повышение своей инвестиционной привлекательности.

Большое значение, по оценке депутатов, в этом отношении сыграло соглашение о сотрудничестве между корпорацией и Счетной палатой РФ. Оно предусматривает проведение контрольных мероприятий для определения законности и эффективности использования средств, направляемых на развитие отечественного машиностроения и смежных отраслей промышленности. Было отмечено, что важным аспектом деятельности корпорации является объединение научно-технического и технологического потенциалов предприятий высокотехнологичных отраслей промышленности, обеспечение их инновационной активности. В связи с этим целесообразно создать научно-технический совет, в рамках которого можно было бы выстроить эффективную систему отбора и коммерческой поддержки высокотехнологичных проектов.

Состоявшееся заседание Комитета Государственной думы по обороне продемонстрировало конструктивную парламентскую поддержку деятельности в высокотехнологическом секторе экономики госкорпорации "Ростехнологии" как эффективного инструмента разработки, производства и экспорта высококачественной продукции.

Сергей ГОЛОВИН

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
02.07.08*

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

В ИНТЕРЕСАХ ГПВ — 2015

Испытания нового российского истребителя идут успешно.

Государственной программой вооружения до 2015 г. предусматриваются закупки новых типов боевых самолетов для ВВС России. Среди них выделяется многоцелевой истребитель Су-35, на сегодняшний день — самая современная модель самолетов фронтовой авиации. Первый полет прототипа этой машины состоялся 19 февраля 2008 г. Важность программы настолько высока, что уже на следующий день опытную машину осмотрели Владимир Путин и Дмитрий Медведев. Су-35, при создании которого использовались последние технологические достижения, которые будут применяться при строительстве самолетов пятого поколения, призван укрепить лидирующие позиции России в области боевых авиационных комплексов. Они были завоеваны предыдущими моделями ОКБ "Сухой" — истребителем-перехватчиком Су-27 и многоцелевым Су-30МК. Получившие широкое мировое признание как лучшие истребители своего времени, эти модели сегодня встречаются на рынке возрастающую конкуренцию со стороны новейших западных разработок. Среди предложений, поданных в рамках проводимых международных тендеров, фигурируют "Супер Хорнет", "Рафаль" и "Еврофайтер".

Прогресс не стоит на месте, и завоеванные в конкурентной среде позиции надо удерживать, своевременно предлагая рынку новые разработки. Являясь логическим продолжением Су-27 и Су-30, новая "сушка" вбирает их лучшие качества и в то же время значительно превосходит своих предшественников по боевому потенциалу и пилотажным качествам. Вместе с тем Су-35 обеспечивает высокую преемственность, позволяя строевым летчикам переучиваться на новый тип истребителей с использованием навыков, приобретенных ранее на самолетах семейства Су-27. О своих впечатлениях о новом самолете "ВПК" рассказывает Сергей Богдан — летчик-испытатель ОКБ "Сухой", которому доверено выполнение полетов в рамках программы летных испытаний Су-35.

— Сколько полетов выполнил опытный прототип Су-35? Какие параметры достигнуты?

— Сегодня в рамках программы летных испытаний выполнено 13 полетов. В основном проводилась оценка характеристик устойчивости и управляемости самолета, а также его маневренности, оценивались характеристики силовой установки. Кроме того, велась оценка систем самолета. Это важный момент, поскольку Су-35 — полностью новый самолет, на котором установлен самый современный комплекс бортового оборудования. Основным ядром является информационно-управляющая система. В первых полетах оценивалось взаимодействие всех бортовых систем, их поведение в реальном полете. Важно было выяснить, насколько хорошо различные системы увязаны в единый комплекс.

Оценки характеристик устойчивости и управляемости проводились на высотах до одиннадцати тысяч

метров. Вышли на сверхзвук, достигнув скорости, соответствующей числу Маха М-1,3.

— Что положительное выявили первые полеты?

— Летные испытания проходят успешно. Уже в ходе выполнения первых полетов стало понятно, что самолет обладает хорошими характеристиками устойчивости и управляемости. Они такие, как и предполагалось по результатам предварительной работы на стендах, сопоставимость реальных и стендовых данных очень высокая.

Приятно радуется работа силовой установки. Су-35 оснащен двигателями НПО "Сатурн" с увеличенной на 16 % тягой. Силовой установкой управляет новая система дистанционного управления СДУ-Д — это новое слово в данной области.

Если у базового АЛ-31Ф тяга на форсажном режиме составляла 12,5 тонны, то теперь она повысилась до 14,5 т, что заметно по повышению динамики разгона. И разбег, и взлет нового самолета значительно более скоротечны. Прирост тяги ощущается по сравнению и с базовым самолетом Су-27, и с Су-30.

Первый полет выполнялся с сопровождением: вместе с Су-35 в воздух поднялся Су-30МК. Это сделало возможным сравнить характеристики самолетов. Когда я выполнял разгон на максимальном бесфорсажном режиме, летчику самолета сопровождения приходилось использовать форсаж. Однако и при этом он иногда отставал. Конечно, здесь проявляется зависимость от показателей приемистости силовой установки и от того, как летчик управляет РУД. Тем не менее в полетах было заметно, что Су-35 обладает большим избытком тяги и показывает больший прирост скорости.

В настоящее время идет детальный анализ выполненных полетов. Для меня пока остается открытым вопрос по результатам крайнего полета. В нем проводилась оценка разгонных характеристик Су-35. Отмечена интересная особенность. Предварительный анализ показывает, что на средних высотах, при работе двигателей на бесфорсажном режиме самолет, находясь на небольшом сверхзвуке, продолжал разгоняться. В процессе разгона самолет вышел на число Маха М-1,1. Однако я не достиг максимальной скорости горизонтального полета, поскольку вышел на границу разрешенной зоны сверхзвукового полета и был вынужден вернуться на "дозвук".

При анализе крайнего полета у меня складывается впечатление, что при определенных остатках топлива, на определенных высотах самолет летит на "сверхзвуке" при режиме работы двигателей "максимал". Нам еще предстоит точно определить вес самолета и высотно-скоростной диапазон, где возможен "суперкрейсерский" режим полета (super cruise — полет на сверхзвуковой скорости без использования форсажа, из всех серийных истребителей им обладают только МиГ-31 и F-22A Raptor. — Прим. ред.)

Продолжая разговор о достоинствах Су-35, следует отметить увеличенный почти на 20 % запас топлива во внутренних емкостях. Это важный шаг впе-

ред по сравнению с базовым Су-27 и Су-30. В результате дальность полета существенно повысится. По моим предположениям, основанным на данных летных испытаний, дальность полета составит до 4,5 тыс. км. Конечно, точная цифра определится по результатам летных испытаний. Еще кое-что надо посмотреть, проверить, внимательно оценить. Скорее всего, наличие двигателей увеличенной тяги позволит машине иметь более высокий крейсерский потолок. А за счет этого дальность полета еще более возрастет. Но нам еще предстоит проверить это в ходе испытаний.

— С каким из иностранных истребителей можно сравнить Су-35?

— Выскажу мнение специалистов фирмы "Сухо": Су-35 превосходит все "Миражи", "Грипен", "Хорнет", "Тайфун" и "Рафаль". Из недавно модифицированных самолетов наиболее близкий конкурент — F/A-18E/F "Супер Хорнет".

— На вооружение ВВС США поступает истребитель пятого поколения F-22A Raptor. Может ли Су-35 бороться с этой машиной?

— Скажу так: "Рэптору" мы успешно противостояем. При этом цена за серийный Су-35 должна быть существенно ниже. По соотношению "цена — качество" наши самолеты традиционно занимают ведущие позиции в мире. Новый Су-35 их заметно укрепит. Создание этого самолета — очень серьезный прорыв.

— Считается, что Су-35 — в большей степени "компьютерный" самолет. Можно ли сказать, что при его создании потребовалась большая степень отработки на стендах, чем предыдущих моделей истребителей марки "Су"?

— Отвечу так: компьютер — это инструмент. С его помощью мы, в частности, добились высоких характеристик устойчивости и управляемости, маневренности. При помощи мощных вычислителей систему управления самолетом можно настроить настолько хорошо, что на выходе мы имеем высочайшую управляемость на всех режимах.

Мое субъективное мнение — степень отработки на стендах существенно возросла. Предыдущие самолеты имели элементы механической проводки управления, так что смоделировать какие-то вещи при их создании было в чем-то сложнее. Су-35 имеет дистанционное управление, реализованное по всем каналам. Тут, как говорится, "сам самолет" давал большую возможность для более глубокой стеновой проработки, чем предыдущие машины. Здесь общий подход таков: "на самолете" все должно быть схоже с тем, что получено "на компьютере". За счет большего "интеллекта борта" оказалось возможным очень детально проработать многие вопросы на этапе проектирования самолета и наземной отработки его систем. Что и подтвердилось в ходе летных испытаний: у меня никаких вопросов с поведением самолета в реальных полетах не было.

Отталкиваясь от собственного опыта работы со специалистами конструкторского бюро "Сухой", могу утверждать, что они очень грамотные, с приличным опытом, накопленным при работе над предыдущими машинами. Особенно хочется отметить сотрудников отдела аэродинамики Павла Москалева и Александра Засовина, а также ветерана фирмы — Юрия Ильича Шенфинкеля. Когда мы просматривали и пробовали различные режимы на Су-35, у меня всегда имелось полное доверие к тому, что делают эти специалисты. Результат их работы налицо: соответствие резуль-

татов, полученных на стендах и в реальных полетах, оказалось очень высоким. Что касается собственно номенклатуры стенов, на которых отработывался Су-35, то они во многом схожи с аналогичными по Су-30МКИ. Специально для Су-35 в ОКБ были созданы стеноды для тестирования и отработки математического обеспечения ядра самолета — информационной управляющей системы.

По сравнению с другими самолетами Су-35 с хорошей стороны "удивляет" летчика, оставляет приятное впечатление. Особенно с точки зрения работы системы управления. Если некоторые особенности поведения других самолетов при пилотировании летчики должны обязательно учитывать, то Су-35 сам "интегрированно подходит" ко всем режимам за счет более мощного искусственного интеллекта. Самолет воспринимается как очень комфортный: "мягкий", в то же время очень послушный, с прекрасными переходными характеристиками, энергичный при маневре.

Например, если летчик берет ручку управления самолетом "на себя", выбирая полный ход, то вместо "заброса" происходит быстрый, но плавный выход на большие углы тангажа, без "заброса". Как мы знаем из теории систем управления, чем больше время срабатывания, тем больше перерегулирование. На Су-35 же благодаря мощному искусственному интеллекту его создатели добиваются высокого быстродействия и вместе с тем аperiodического выхода на заданный параметр. Это реализовано и в поперечном, и в продольном канале.

— Что Су-35 даст для ВВС России? Придаст ли он новые качества и возможности? Заставит ли его поступление на вооружение менять практику боевой подготовки?

— Что касается новых качеств, я отвечаю: да. Новый момент — использование управляемого вектора тяги, что существенно повышает безопасность выполнения полетов. Самолет не "сваливается", управляется практически на любых скоростях. Самолеты строя такими возможностями не обладают. И не получают их при модернизации. Отсутствие вектора тяги не позволяет модернизированным самолетам строя управляться на сверхнизких скоростях так, как это делает Су-35. Считаю, что это важный аргумент в пользу закупок новых истребителей для ВВС России.

Увеличенная тяговооруженность улучшает характеристики разгона. Отрыв самолета на взлете происходит раньше. Кроме того, за счет отличных разгонных характеристик летчику Су-35 легче уйти от противника или сократить до него расстояние. Прибавьте к этому увеличенную дальность полета, а также то обстоятельство, что бортовая радиолокационная станция обнаруживает цели на большей дальности, захватывает цель на большом удалении, позволяя поражать противника на дальних рубежах. Список достоинств Су-35 можно продолжить и дальше.

Для летчиков важно, что новый самолет отлично маневрирует не только на режимах "сверхманевренности", но и в относительно простых режимах полета, с выходом на малые скорости — 200 км/ч и менее. Обычного летчика, с классическим пониманием полета, поведение Су-35 удивляет, в приятном смысле слова "шокирует".

Считаю, что с точки зрения пилотирования у строевых летчиков в принципе не должно возникать проблем при переучивании на Су-35. По своему опыту скажу, что, когда пилоты, ранее летавшие на МиГ-29 и

Су-27, начинают пилотировать самолет поколения "4++", они сильно удивляются тому, что Су-35 может выполнять при маневрировании. Новый самолет просто на порядок лучше Су-27 — самолета, который получил широкое признание в мире за свои великолепные качества.

— Летному составу, наверное, надо быть в большей степени "компьютерщиками"?

— Программированием, конечно же, летчикам не приходится заниматься. Но с точки зрения оператора соответствующие навыки летчикам надо развивать и совершенствовать. Думаю, что это не ново, но по-прежнему актуально. Любому современному человеку надо овладевать компьютерной грамотностью и постоянно совершенствоваться.

При переходе от поколений "3" и "4" к "4++" и "5" возможности многофункциональных истребителей возрастают по порядку: расширяется номенклатура оружия, появляются новые способы применения управляемых боеприпасов, использования систем прицеливания — по радиолокационной картинке, с

использованием телевизионного и лазерного каналов. Это совершенно новые режимы, с которыми сталкиваются летчики, ранее летавшие на Су-27. И их надо осваивать, на что требуется время. Конечно, эти вопросы будут требовать повышенного внимания. И это будет являться более-менее серьезным вызовом для строевых летчиков, темой, которой надо будет серьезно заниматься.

А вот с точки зрения обеспечения безопасности выполнения полетов вопросов возникать не должно. Су-35 делается с таким расчетом, чтобы он многое "процал". Он создается таким, чтобы летал и воевал в таких условиях, где "классические" истребители не могут вести боевые действия. Самолеты поколения "4++" и выше позволяют работать в широчайшем диапазоне высот и скоростей.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
02.07.08*

СУ-35: МЛАДШИЙ СЫН "ДВАДЦАТЬ СЕДЬМОГО"

Первый демонстрационный полет Су-35, проведенный 7 июля 2008 года, привлек дополнительное внимание к этой машине, испытания которой ведутся с февраля. Последний на сегодня представитель разветвленного семейства Т-10 (Су-27), должен стать переходной машиной для ВВС России до запуска в крупную серию самолетов пятого поколения.

Су-35, а точнее, Су-35БМ, стал вторым в семействе Т-10 самолетом с этим индексом. Первый самолет с индексом Су-35 появился двадцать лет назад, впервые поднявшись в воздух в 1988 году под индексом Су-27М.

В 1991 году было принято решение о запуске Су-27М в серию под индексом Су-35. Первый серийный самолет поднялся в воздух в апреле 1992 года, однако большая серия развернута так и не была. Из-за недофинансирования с 1992 по 1995 год ВВС получили лишь 12 Су-35, которые используются для различных испытаний и демонстрационных полетов.

Вскоре на базе Су-35 был разработан самолет Су-37 (который часто путают с экспериментальной машиной С.37/Су-47). От Су-35 Су-37 отличался главным образом использованием двигателей с управляемым вектором тяги. Машина, известная также как "борт 711", произвела впечатление на специалистов и любителей благодаря своей выдающейся маневренности, но осталась в единственном экземпляре.

Новая жизнь Су-35 началась в конце 90-х годов, когда вопрос о необходимости обновления авиапарка ВВС России был поднят вновь. Чтобы не размножать индексы сверх меры, за новым самолетом решили закрепить обозначение Су-35, прибавив литеры "БМ" — "Большая модернизация".

В 2008 году, с созданием двигателей 117С, начались летные испытания новой машины, которые должны завершиться в 2010 году. Принятая в 2006 году государственная программа вооружения на 2006—15 годы предусматривает серийное производство Су-35БМ для ВВС России — предполагается, что Министерство обороны приобретет 182 машины этого типа. Кроме того, технологии, полученные при разработке Су-35, будут использоваться для модернизации истребителей Су-27 по стандарту Су-27СМ2.

Создание этого самолета — очень важный шаг для ВВС и авиапромышленности. С учетом того, что серийное производство российского истребителя пятого поколения начнется не ранее 2015 года, Су-35БМ позволит "закрыть окно", заменив самолеты Су-27 первых серий, вывод которых из состава ВВС начнется в следующем десятилетии.

Для этой задачи Су-35 имеет достаточно высокие ТТХ — по своим возможностям он превосходит все современные истребители поколения "4++", включая такие совершенные машины, как "Супер Хорнет", "Рафаль" и "Тайфун" (американец, француз и "общеевропейец"). Он способен противостоять единственному на сегодня серийному истребителю пятого поколения F-22, будучи значительно дешевле этой машины — около 40 миллионов долларов против почти 300 за один истребитель F-22.

При изучении планов приобретения Су-35 неизбежно встает вопрос: способна ли российская промышленность развернуть производство этих машин в должном количестве и в приемлемый срок?

Представляется, что ответ на этот вопрос будет скорее утвердительным — производство многочисленных модификаций Су-27 и Су-30 на экспорт не оставляет сомнений в возможностях промышленности, и речь, таким образом, идет лишь о регулярном и бесперебойном финансировании программы со стороны государства.

В виде прогноза можно предположить, что в случае запуска Су-35 в серию в 2011 году, заказ на 182 машины будет выполнен к 2020 году. К тому моменту в составе ВВС России будет находиться также примерно 120–140 истребителей Су-27, прошедших глубокую модернизацию, и 30–40 истребителей пятого поколения. Такое количество "Сушек", в сочетании с другими машинами, позволит ВВС сохранить свой боевой потенциал на ближайшие 2–3 десятилетия.

История авиации знает много удачных машин. Однако число машин, которые все время своей карьеры находились бы на высоте требований к современному боевому самолету своего класса, не так велико. Таков, например, знаменитый F-109 Вилли Мессершмитта. Таков P-51 Mustang. Таковы стратегические бомбардировщики Tu-95 и B-52. Таков, безусловно, и Су-27. Опытный экземпляр Т-10 совершил полет в 1977 году, перестроенный в соответствии с откорректиро-

ванными требованиями — в 1981. В серию истребитель пошел в 1984 и до сих пор сохраняет боевой потенциал, достаточный, чтобы считаться одним из лучших самолетов планеты. Су-35БМ, совершивший свой первый полет в 2008 году, поднял планку еще выше — такого повышения ТТХ на базе платформы, созданной тридцать лет назад, пока никто не добивался.

Какова будет судьба Су-35 — предсказать сложно, но можно уверенно предполагать, что ему уготованы несколько десятков лет карьеры, с постепенной заменой вооружения и бортовой электроники, до того момента, пока и его, и более современные машины не заменят летательные аппараты, созданные на новых физических принципах.

источник: РИА "Новости"
08.07.08

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ROLLS-ROYCE И BRITISH AIRWAYS ИЩУТ АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО ДЛЯ АВИАЦИИ

10 июля 2008 года компании Rolls-Royce и British Airways объявили о начале научных испытаний по изучению возможности использования альтернативного топлива в авиационной индустрии. Об этом говорится в пресс-релизе, который имеется в распоряжении Ukraine Daily.

Программа фундаментальных исследований направлена на поиски замены топливу, которое используется в авиации на данный момент. Цель исследования — найти альтернативу авиационному керосину, чтобы существенно уменьшить "углеродный след" самолетов.

Компании инициируют проведение совместного тендера и приглашают поставщиков предложить свои варианты альтернативного топлива для тестирования на двигателях Rolls-Royce RB211 самолета Boeing 747 компании British Airways. Тестирование будет проходить в закрытом стенде для испытания двигателей комплекса Rolls-Royce в г. Дерби, Великобритания.

"Испытания двигателя в условиях регулируемой среды стенда Rolls-Royce позволят получить более точные данные, чем при непосредственном совершении полетов. В данных специальных условиях можно будет использовать дополнительное оборудование. Также на показатели выбросов не повлияют другие внешние факторы", — отмечается в сообщении.

По условиям тендера пройдет отбор четырех видов топлива, которые пройдут лабораторные испытания до того, как будут доставлены в Rolls-Royce. Каждая компания-кандидат должна будет обеспечить до 60 000 литров образца альтернативного топлива.

После этого пройдет интенсивное тестирование, в ходе которого авиационный двигатель будет заправляться альтернативными топливами и показатели по каждому из них будут сравниваться с данными использования керосина. В каждом случае двигатель

будет использоваться на полную мощность и при разных условиях, в том числе в режиме малого хода, ускорения, взлета и полета. Испытания планируется завершить до мая 2009 года, после чего результаты будут проанализированы и оглашены.

Рик Паркер, директор департамента исследования и технологий компании Rolls-Royce, отметил: "Ключевыми критериями для отбора альтернативного топлива будут его пригодность, промышленные возможности и соответствие критериям устойчивого развития. Важно, чтобы топливо не только действовало по прямому назначению, но также могло продемонстрировать преимущества низкого выброса CO₂, а его производство не вредило окружающей среде. Мы должны увидеть потенциал для массового производства и глобального распространения альтернативного топлива для мировой авиационной индустрии".

Джонатан Каунсел, глава отдела British Airways по защите окружающей среды, отметил: "Мы гордимся тем, что совместно с компанией Rolls-Royce выступили инициаторами этого исследования. British Airways была одной из первых авиакомпаний, которая поставила перед собой цель увеличить эффективность использования топлива, и с 1990 года смогла улучшить этот показатель на 28 %. Сейчас нашей целью является достижение 30 % к 2010 году. Недавно мы также объявили о намерениях увеличить эту планку еще на 25 % к 2025 году по сравнению с 2005 годом. Если данные исследования будут успешными, мы сможем значительно приблизиться к нашей цели по использованию альтернативного топлива, которое сократит роль авиации в выбросах парниковых газов. Результаты всего исследования будут обнародованы, что позволит получить преимущества не только мировой авиационной индустрии и пассажирам, но, мы надеемся, позитивно повлияет на окружающую среду в целом".

источник: сайт Ukraine Daily
10.07.08

КАК СОЗДАВАЛСЯ НОВЫЙ БРЕНД "КЛИМОВА"

Сегодня ОАО "Климов" (правопреемник ФГУП "Завод им. Климова") — это предприятие, сконцентрированное на работе с зарубежными рынками.

Перенос акцентов в стратегии развития с внутреннего рынка на внешний привел к тому, что ОАО "Климов" полностью ушло от участия в российских выставках и традиционно работает на всех центральных международных площадках, таких, как Фарнборо и Ле Бурже. Как следствие, текущий объем контрактов с зарубежными партнерами столь велик, что его освоение возможно только при условии резкого расширения мощностей. Сегодня предприятие активно строится и расширяет производство.

ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

Еще четыре года назад все было иначе. Сегодняшняя команда менеджеров предприятия во главе с Александром Ватагиным пришла на ФГУП "Завод им. Климова" в момент глубочайшего системного кризиса, в который предприятие ввергло предыдущее руководство. ОАО "Климов" в 2004 году никак не проявляло активности на внешних рынках, периодически довольно слабо работая на российских имиджевых площадках (типа МАКС). Необходимо отметить, что почти все предприятия двигателестроительной отрасли, кроме ОАО "НПО Сатурн", действовали примерно так же. Выставки только в России, однообразные безликие стенды, на стендах под стеклом железки, часто не очень презентабельного вида, за столами специалисты, не понимающие, что они продают. Видеоролики, сопровождающие все это действие, заказывались в основном у одной и той же фирмы, и поэтому стенды различных ФГУПов отличались друг от друга разве что по размеру. Реально же западные партнеры узнавали о продукции предприятий нашей отрасли в основном по линии разведок своих стран.

У россиян сложился четкий стереотип поведения, наши центральные выставочные площадки — это вынесенный с предприятия банкетный зал, где "красные директора" могут увидеться и хорошо посидеть со всеми коллегами одновременно.

Мы полностью изменили концепцию продвижения и провели ребрендинг в течение двух лет. Вот этапы пути.

СНАЧАЛА ПРОДУКТ

Это смешно, но мы непонятно как позиционировались на выставках и сами не готовы были объяснить целевой аудитории, что же мы предлагаем. Реально мы продаем в основном услуги по разработке авиационных моторов или их частей. Это основное. Также мы серийно производим моторы и ряд других продуктов. Достаточно часто наши кли-

енты, подходя к нам на стенд, не могли разобраться, в чем же наша ключевая компетенция, и, не поняв, шли дальше — к тем, кто лучше ремонтировал, больше серийно производил и т. д.

Мы создали группу по стратегическому планированию, первым плодом работы которой стал SWOT-анализ. В результате мы поняли, что наша ключевая компетенция — это разработка авиадвигателей определенной размерности и лучше нас на территории бывшего Советского Союза этого никто не делает. Все остальное вторично (несколько направлений деятельности было сразу же ликвидировано). Затем мы решили продвигать разработку моторов на внешних рынках, так как на внутреннем рынке, в силу кооперационных связей и закрытости отрасли, у нас не было реальной конкуренции. Смысла не было тратить деньги на рынке, который и так был наш.

Осознав, что на внешних рынках нам придется конкурировать с монстрами типа Rolls-Royce и мы на этих рынках явно не лидеры, а "партизаны", мы сконцентрировались не на линейке (весь фронт), а на одном-единственном продукте (фланговый удар) — разработке авиадвигателей. Так сложилось, что именно в это время мы вывели на рынок "суперпродукт" — двигатель РД-33 с всеракурсным соплом. Такого двигателя у наших конкурентов нет и до сих пор. Наш новый двигатель позволяет "МиГ" показывать чудеса маневренности (самолет летает почти как вертолет). И во всех воздушных боях "МиГ" бил конкурентов благодаря новому мотору.

Мы поняли, что мы продаем наши мозги, а не серийные моторы. Так появился слоган "Aero engine design company".

ПОТРЕБИТЕЛЬ

Затем мы поняли, кто же потребитель нашего товара. Это так называемые "объектовики" — те, кто производит самолеты и вертолеты, а также наши прямые конкуренты, пять ведущих западных корпораций, производящих авиадвигатели. Составили портрет типичного представителя нашего клиента. Получился мужчина 42–55 лет, два высших образования, первое — техническое, второе — экономика, трудоголик, семейные проблемы и т. п. Посмотрели каналы, через которые мы можем достучаться до целевого потребителя. Определили основные выставки, через которые мы будем работать.

Группа стратегического планирования прописала стратегию, миссию и 4Р.

БРЕНД-БУК

Торговый знак ФГУП "Завод им. Климова" был рожден давным-давно, когда у предприятия не было никаких задач, кроме как работать на закрытый военный рынок Советского Союза, выполняя госзаказ. Новый знак работал на иностранную целевую аудиторию. Новый символ стал больше ассоциироваться с

реактивным самолетом, чем с "кукурузником" на старом. Но дело даже не в символе, а, скорее, в доминирующем написании "KLIMOV", так как в старом знаке основной объем занимал именно символ, не запоминающийся иностранной аудитории, а в новом — название компании, которое продвигалось вместе с "прорывным продуктом".

Знак продвигался со слоганом "Aero engines design company". Под новый торговый знак был полностью создан бренд-бук.

ВИДЕО- И POS-МАТЕРИАЛЫ

Так как мы сильно отставали от зарубежных лидеров, мы не стали изобретать велосипед и выбрали китайскую тактику "следования за лидером". Так мы делали и постоянно совершенствовали POS-материалы. Первый видеоролик предприятие сделало в лучших традициях ФГУПов. Заказали там же, где и все, и набили в него все, что можно было набить. Ролик напоминал яркие образцы советской агитации, такие, как, например, хроники городских событий, показываемые в кинотеатрах перед сеансами. Из ярких смысловых ошибок там были наши передовые инженеры-конструкторы, вычерчивающие моторы, используя кульманы и карандаши, хотя в это время мы уже вовсю внедряли новейшую западную PDM-систему. Конечно, такой анахронизм западным партнерам показывать было нельзя.

В дальнейшем мы создали ряд роликов совершенно другого уровня и постоянно их совершенствуем. Естественно, уже не повторяем старых ошибок. Отдельно на огромных экранах крутятся имиджевые, наполненные эмоциями ролики. И отдельно — продуктовые, в которых используются все новейшие технологии, для того чтобы иностранные партнеры понимали, что мы не "красные директора", мы с ними говорим на одном языке регулярного менеджмента и можем являться понятным интерфейсом для вхождения в российский авиабизнес.

ЭМОЦИОНАЛЬНАЯ ПРОВОКАЦИЯ

Для достижения максимально быстрого результата нам пришлось достаточно сильно отстраиваться от того, что было принято в тот момент в авиационном сообществе. Мы сделали ставку на элементы шоу и секс. В общем, привнесли в авиастроение то, что является нормой в автомобильном бизнесе, немного разбавив идеями из классической теории гуру брендинга Д. А. Аакера.

Мы записали на испытательных стендах звук ревущего на форсаже "МиГа", и как только начался первый день выставки в Лондоне, через специальные колонки мы долбили этим звуком конкурентов и клиентов каждые 15 минут.

Не подойти к нашим стендам было невозможно. Издали, оборачиваясь на звук, посетители видели огромные многопанельные экраны под нашим брендом и слоганом. На этих экранах под соответствующую музыку — Bob Sincler, "Kiss My Eyes" — танцевал одинокий МиГ-29ОВТ, танцевал реально сексуально и показывал то, чего не мог выполнить ни один его конкурент. Сопровождающие видеоряд наплывающие надписи четко показывали, что это все происходит только благодаря "Климову" (кстати, на китай-

ской выставке мы все материалы переводили на китайский язык). Прямо под экраном был установлен шест, вокруг которого танцевали соответствующим образом одетые девушки соответствующего модельного ряда (блондинка и брюнетка).

И так было вплоть до фантастического полета МиГ-29ОВТ. В тот момент, когда все высыпали на улицу посмотреть полеты, по громкоговорителям комментаторы демонстрационных полетов доводили до нашей целевой аудитории, что "МиГ" так летает только благодаря новым моторам разработки ОАО "Климов". Все указатели на выставке, включая WC, сопровождалось надписями, говорящими о том, что "Климов" — разработчик нового мотора для МиГ-29ОВТ.

В дальнейшем, когда соседи по выставке уже не могли сдерживать своего негодования от мощного звука, идущего от нашего стенда, мы отправляли девушек на прогулку к конкурентам в соседние павильоны. Их сопровождал большой радиоуправляемый дирижабль с соответствующими надписями про "Климов". Периодически они останавливались, и все просили сфотографироваться на фоне наших девушек и, так получалось, дирижабля. Надо было видеть нашу целевую аудиторию в тот момент, когда девушки, смотря им в глаза, почесывали пузико дирижабля. Равнодушных не было! На нашем стенде всегда была толпа народа, а все самые высокие руководители нашей отрасли на каждой выставке первым делом посещали наш стенд и фотографировались на фоне нашего бренда и девушек. Репортажи с выставки велись ведущими телекомпаниями России, почти всегда с использованием картинки с нашего стенда.

Были потом комментарии, что все это, мол, грубовато, однако поставленного результата мы добились. Нас посетили все авиадвигателестроительные корпорации мира, с некоторыми из них мы уже ведем проекты, к нам пришли и объектовики, включая Boeing.

Сейчас мы с удовольствием замечаем, что наши коллеги по отрасли меняются под нашим влиянием. И мы видим, как элементы нашей концепции почти у каждого из них появляются от выставки к выставке. Ну а пока нас копируют коллеги, мы уже рожаем новые идеи.

ПОДВОДЯ ИТОГИ

Затраты на ребрендинг за период 2005–2007 гг. составили около \$ 3 млн. Контрактов новых и в разработке мы получили за этот период на сумму около \$ 400 млн.

Это лишь часть работы по ребрендингу. Понятно, что создание идентичности бренда в B2B — это и много других факторов, таких, как воспринимаемое качество продукта, сервис и т. д. Как сказал один из руководителей "МиГа": "Вы рекламируете Brioni, а сшить-то сможете?" Вот для этого мы сейчас и строим новый завод в Шувалово, и отправляем молодежь учиться построению сервисной системы в Европу.

*Александр ВОЗНЕСЕНСКИЙ,
заместитель генерального директора по
стратегическому развитию и
корпоративным вопросам ОАО "Климов"*

*источник: компания "ОАО "Климов"
10.07.08*

"ФАРНБОРО-2008": ИТОГИ ВПЕЧАТЛЯЮТ

Юбилейный авиационно-космический салон "Фарнборо-2008", завершившийся в воскресенье, стал самым масштабным и представительным в истории этой выставки, впервые проведенной на британском аэродроме Фарнборо 60 лет назад.

"Наши выставочные площадки продемонстрировали невероятный успех и были с толком использованы в течение всего авиашоу его участниками, гостями, журналистами и экспертами в области авиации", — заявил управляющий директор компании — организатора авиасалона Тревор Сайдботтом. Самый большой по размеру временный выставочный комплекс в мире за неделю своей работы вместил стенды и павильоны около 1500 компаний-участниц, где была представлена продукция из 40 стран мира. Точная сумма контрактов, заключенных на "Фарнборо-2008", еще не подсчитана, но уже сейчас известно, что речь идет о десятках миллиардов долларов.

Самой громкой сенсацией на "Фарнборо-2008" стало одновременное подписание 14 июля контрактов на поставки 55 самолетов Boeing и 45 лайнеров Airbus на общую сумму свыше 21 миллиарда долларов для авиакомпании Etihad Airways из эмирата Абу-Даби. По итогам работы авиасалона концерн Airbus объявил, что заключил контракты на поставку самолетов общей суммой 40,5 миллиарда долларов. Европейский производитель получил твердые заказы на поставку 247 лайнеров и обязательства на приобретение еще 9 самолетов.

Главный конкурент Airbus — американская корпорация Boeing — также пополнила портфель заказов крупными контрактами. Крупнейший китайский авиаперевозчик Air China объявил о покупке 15 лайнеров Boeing 777-300 с увеличенной дальностью полетов и 30 самолетов Boeing 737-800 нового поколения. Общая сумма сделки составляет 6,3 миллиарда долларов. Малайзийская авиакомпания Malaysia Airlines заказала 35 самолетов Boeing 737-800 нового поколения на общую сумму более 2,6 миллиарда долларов. Помимо этого, о своих планах по покупке самолетов Boeing объявили эмиратская бюджетная авиакомпания Fly-Dubai, нигерийская авиакомпания Arik Air, лизинговая компания из США Aviation Capital Group (ACG).

Не остались в стороне и россияне. Так, "Аэрофлот" подписал контракт с Airbus на поставку 5 новых самолетов A321 с двигателями CFM-56. Российские авиастроители также получили первый заказ на конвертацию пассажирских самолетов Airbus в грузовые. Договор об этом был подписан между Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и европейским концерном EADS. Он предусматривает переоборудование 30 пассажирских лайнеров A320 и A321 в грузовые самолеты для одной из крупнейших мировых лизинговых компаний AerCap (Нидерланды).

Ежедневные показательные полеты представленной в небе над Фарнборо авиатехники проходили без

образцов продукции российской авиационной промышленности. Однако представители делегации РФ заявили, что не видят ничего страшного в том, что Россия не показала натурные образцы новейшей техники. К тому же, по словам руководителей российской делегации, это довольно затратно.

Первый заместитель руководителя корпорации "Сухой" Сергей Коротков рассказал, что показанный в начале июля специалистам и публике новейший российский истребитель Су-35 вступил в активную фазу испытаний и в связи с этим не прилетел в Фарнборо. При этом Коротков заявил, что согласно бизнес-плану корпорации "Сухой" планируется продать 160 новых Су-35, а его реализация послужит моделью для расчета спроса для будущего российского истребителя пятого поколения. В частности, Россия готова продавать истребитель Су-35 в Индию, Малайзию и Алжир.

Там же, на Фарнборо, стало известно, что стратегия развития авиационной холдинговой компании "Сухой" предусматривает формирование единой структуры. Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Логосян сообщил: "В дальнейших наших планах, утвержденных советом директоров, формирование единой структуры, то есть объединение в одно юридическое лицо холдинга "Сухой", КБ Сухого, а также Новосибирского и Комсомольского-на-Амуре авиационных производственных объединений". По его словам, эта структура будет полностью отвечать за бизнес в области военной авиационной техники, а дочерняя структура — "Гражданские самолеты Сухого" — будет отвечать за гражданский сегмент. В то же время все ведущие предприятия холдинга будут задействованы в основном гражданском проекте — производстве самолета Sukhoi Superjet 100.

Логосян отметил, что диверсификация компании продолжится. "Гражданское авиастроение является хорошим стабилизатором в деятельности компании и дополняет военный сегмент, который носит циклический характер. Ведь переоснащение ВВС не происходит каждый год", — сказал глава холдинга.

Присматриваются к международным покупателям и производители истребителя МиГ-35 — переходной модели от МиГ-29 к самолетам пятого поколения. Потенциальные экспортные возможности МиГ-35 оцениваются в 500 самолетов, считает глава РСК "МиГ" Владимир Барковский.

В свою очередь одно из крупнейших российских авиастроительных предприятий — корпорация "Иркут" — в настоящее время ведет переговоры о поставках учебно-боевого самолета Як-130 в Грецию, Малайзию, Алжир и другие страны. Об этом сообщил гендиректор корпорации Олег Демченко.

Что касается международного сотрудничества в области гражданского авиастроения, то на "Фарнборо-2008" глава ОАК Алексей Федоров заявил о возможности создания совместного российско-китайского предприятия по разработке нового пассажирского среднемагистрального самолета МС-21.

Главный российский гражданский самолет начала XXI века — Sukhoi Superjet 100 — не только смотрел

на посетителей "Фарнборо-2008" с многочисленных плакатов, но и стал объектом заказов из России и зарубежных стран. В частности, российско-итальянское СП Superjet International, созданное для продаж нового российского регионального самолета, подписало со швейцарской лизинговой компанией АМО соглашение на поставку пяти таких машин стоимостью 150 миллионов долларов и сообщило о твердом контракте с неназванным европейским заказчиком на поставку еще 20 самолетов Superjet 100 стоимостью 600 миллионов долларов. Компания также пообещала до конца 2008 года объявить о нескольких новых заказах европейских компаний на этот лайнер.

Российская лизинговая компания "Авиализинг", заказавшая на "Фарнборо-2008" 24 самолета Sukhoi Superjet 100, планирует распределить их между шестью российскими авиаперевозчиками. Одним из них называется крупная российская авиакомпания "Крас-Эйр", входящая в концерн AirUnion.

Между тем российская лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." подписала контракт с ОАК на поставку 31 среднемагистрального самолета Ту-204СМ-100. Соглашение предусматривает также опцион на приобретение лизинговой компанией

дополнительно 30 самолетов в течение 2010–2012 годов. Сумма контракта составит около 1,5 миллиарда долларов, и чуть большая сумма пойдет на опцион. Заказанные самолеты будут поставляться российской авиакомпания "Авиалинии-400", а также заказчикам из Ирана и Латинской Америки.

Не осталась незамеченной и космическая часть российской экспозиции. Как заявил генеральный директор "ЦСКБ-Прогресс" Александр Кирилин, Роскосмос и Европейское космическое агентство (ЕКА) в ближайшие месяцы должны сформировать контракт на поставку ракет-носителей "Союз" производства "ЦСКБ-Прогресс" (Самара). "Российская сторона предлагает заключить контракт на 10–12 носителей среднего класса, а также на такое же количество разгонных блоков "Фрегат". В августе должен решиться ценовой параметр заказа", — сказал он, добавив, что уже сегодня на "Союзы" имеется примерно 15–20 предварительных заказов от европейцев.

Вадим ДАВЫДОВ

*источник: газета "Красная звезда"
22.07.08*

ПАКЕТНЫЙ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ТАКР "АДМИРАЛ ГОРШКОВ" МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕСМОТРЕН И СОСТАВИТ 3,4 МЛРД ДОЛЛ.

Индии с большой долей вероятности придется дополнительно выплатить 2 млрд долл. России, чтобы получить авианосец "Викрамадитья" (бывший авианосный крейсер "Адмирал Горшков") к концу 2012 года, сообщает газета "Таймс оф Индия".

Указанная сумма значительно превышает стоимость первоначального подписанного контракта. ТАКР "Адмирал Горшков" был передан индийской стороне в соответствии с межправительственным соглашением, подписанным в январе 2004 года, с условием его модернизации на "Севмашпредприятии" и оснащения самолетами российского производства общей стоимостью около 1,5 млрд долл. Данная сумма включала в себя 970 млн долл. на восстановление и модернизацию судна, которое частично пострадало от пожара в 1995 году, и 530 млн долл. на поставку 16 палубных истребителей МиГ-29 (12 МиГ-29К и 4 МиГ-29КУБ), а также морских противолодочных вертолетов Ка-31 и Ка-28, которыми должен быть оснащен авианосец. Планировалось, что авианосец, за модернизацию которого был выплачен аванс в размере 500 млн долл., войдет в боевой состав ВМС Индии к августу 2008 года, однако из-за различных технических проблем сроки были перенесены.

В конце 2007 года российская сторона подняла вопрос о недооценке модернизации крейсера. Увеличение вознаграждения потребовалось в связи с необходимостью замены силовой установки, электротехнического оборудования и кабелей, защитного оборудования, демонтажа всего палубного вооружения, включая противокорабельный ракетный ком-

плекс "Базальт" и 100-мм артиллерийские установки, установки сплошной полетной палубы длиной 280 м и трамплина с углом наклона 14,3 град., систем ПВО, новых средств связи, систем очистки воды и других боевых систем и оборудования. Согласно российской оценке, стоимость контракта должна возрасти на 1,2 млрд долл.

После проведения переговоров и посещения "Севмашпредприятия", где списанный авианосец находится в течение 12 лет, МО Индии признало, что должно будет заплатить существенно больше за приобретение 44570-тонного боевого корабля.

Как сообщил "Таймс оф Индия" источник в МО, все параметры и контрольные сроки контракта 2004 года полностью изменились. Объем работ на "Горшкове" значительно отличается от того, который был первоначально согласован. По этой причине требуется заключение нового контракта.

По информации газеты, после проведенной обширной подготовительной работы индийское оборонное ведомство намерено в августе, получив одобрение комитета по безопасности правительства, начать "официальный пересмотр" всего контракта 2004 года.

Детали контракта в настоящее время находятся в стадии обсуждения, однако, по оценкам, стоимость нового пакетного соглашения может составить около 3,4 млрд долл. Стоимость топлива для годичных морских испытаний "Горшкова", которые планируется провести после ремонта в Баренцевом море в течение 2011–2012 гг., составит около 100 млн долл. Однако эти планы подлежат одобрению комитета по безопасности правительства Индии.

Таким образом, несмотря на первоначальные протесты, Индия приняла российские аргументы, согласившись, что в ходе первоначальной оценки из-за отсутствия окончательных проектов судна и по причине того, что крейсер строился в Украине в 1980-х гг., перед развалом Советского Союза, было сделано много ошибок. Следует к тому же учитывать, что к такой позиции индийское оборонное ведомство подтолкнул тот факт, что в переоборудование крейсера уже инвестирован значительный объем финансовых средств и у МО нет времени отказываться от соглашения и начинать поиск нового подрядчика.

Строящийся в России авианосец является важнейшей составной частью стратегических планов ВМС Индии, которые предусматривают наличие к середине следующего десятилетия в составе флота двух авианос-

ных боевых групп. Единственный авианосец ВМС Индии "Вираат" (бывший британский легкий авианосец "Гермес" постройки 1959 года), для замены которого и был закуплен "Адмирал Горшков", практически полностью выработал свой ресурс и в настоящее время проходит ремонт с целью продления срока службы по крайней мере еще на 5 лет. Новый авианосец ПВО национальной разработки водоизмещением 37,5 тыс. т, постройка которого началась на судостроительном предприятии "Кочин Шипьярд Лтд", сможет войти в состав ВМС только к 2014–2015 гг.

источник: АРМС-ТАСС
08.07.08

ЧЕМЕЗОВУ ПРЕДЛОЖАТ УСЕЧЕННЫЙ ВАРИАНТ ГОСКОРПОРАЦИИ

Формирование госкорпорации "Ростехнологии" может завершиться в самое ближайшее время. Проект указа об имущественном взносе государства в уставной капитал корпорации уже направлен на подпись президенту России.

Госкорпорация "Ростехнологии" была создана в ноябре 2007 г. на базе ФГУП "Рособоронэкспорт". Возглавил ее близкий друг Владимира Путина Сергей Чemezov. Формирование "Ростехнологий" с самого начала сопровождалось слухами и скандалами. Чemezov проявил недюжинный аппетит, готовя проект указа с перечнем государственной собственности, которую надлежало передать в уставной капитал госкорпорации. В поле зрения главы "Ростехнологий" попали не только предприятия ВПК, но и гражданские активы. В списке числилось более 600 предприятий, среди них "АвтоВАЗ", "КамАЗ", ОАО "УАЗ", авиахолдинг AirUnion, ОАО "Тверской вагоностроительный завод", ОАО "Завод по производству труб большого диаметра" и ОАО "Тутаевский моторный завод", "ВСМПО-Ависма". Для реализации масштабной задачи, возложенной на "Ростехнологии", — содействие разработке высокотехнологичной промышленной продукции, прежде всего военного назначения, ее производству и экспорту — Сергею Чemezovu могли понадобиться объекты недвижимости в Москве и Удочанское медное месторождение.

Амбиции главы "Ростехнологий" встретили активное сопротивление в федеральных министерствах и топ-менеджменте ряда компаний, обеспокоившихся судьбой частных акционеров-миноритариев. Ограничить аппетиты Чemezova пытались вице-премьер Сергей Иванов, министр финансов Алексей Кудрин и министр экономического развития Эльвира Набиуллина. Кудрин, например, выражал подозрение, что "Ростехнологии" ищут механизмы "увода" доходов госбюджета и проведения "скрытой приватизации" передаваемого им госимущества. Иначе, по мнению министров финансов и экономического развития, трудно было объяснить желание Чemezova получить активы гражданских

отраслей промышленности и доли РФ в зарубежных совместных предприятиях.

К слову, аналогичное подозрение озвучивали зарубежные СМИ. Они считали несчастливым создание семи из девяти госкорпораций именно в 2007 г., когда Путин готовился сменить кресло президента на портфель главы Кабинета министров. В большинстве случаев госкорпорации, наделенные огромными средствами из федерального бюджета и солидными пакетами государственной собственности, возглавили люди, в той или иной степени близкие экс-президенту. По слухам, проект госкорпорации "Ростехнологии" замыслился Владимиром Путиным с целью противостоять экспансии так называемой группы "силовиков", лидером которой считали Игоря Сечина.

Ожидалось, что проект указа, подготовленный Чemezovым, будет подписан президентом России в декабре 2007 года. Но Путин оставил свой пост, не сделав прощального подарка другу. Поставить решающую точку в нелегком вопросе наделения госсобственностью очередной корпорации должен был уже Дмитрий Медведев.

К середине июня министерствам предстояло согласовать окончательный вариант списка предприятий для передачи "Ростехнологиям". Однако было ясно, что у премьер-министра и президента страны представление о том, что и на каких условиях будет передано госкорпорации, уже сложилось. По сути, процедура согласования носила формальный характер. Компромисс при определении госпакета собственности для передачи в ведение "Ростехнологий" был достигнут не путем долгих переговоров, а явился плодом волевого решения первых лиц государства. В качестве компромиссного был использован проект указа, подготовленный Минэкономразвития. Предполагается сократить список предприятий, передаваемых в собственность "Ростехнологиям", до 420 за счет предприятий с госпакетом меньше блокирующего, активов, на которые претендуют стратегические инвесторы и которые подлежат продаже в соответствии с планом приватизации, и предприятий, проходящих процедуру банкротства.

В большинстве своем Чemezovu достанутся пред-

приятия военной промышленности, из тех, которыми был готов пожертвовать вице-премьер Сергей Иванов. Планируется также внести существенные коррективы в механизм управления активами корпорации. Руководство "Ростехнологий" сможет свободно распоряжаться активами только в рамках корпорации. При наблюдательном совете "Ростехнологий" будут учреждены инвестиционные комитеты из представителей правительства, бизнес-структур и самой корпорации, которые займутся оценкой инвестиционных программ и программ развития. Кроме того, к управлению "Ростехнологиями" будут привлечены 30 независимых директоров. Аналитики свидетельствуют, что этот вопрос вызвал наибольшие затруднения. Тем не менее претенденты для ответственного задания были найдены, отобрано уже 12 кандидатур. Таким образом государство надеется сделать процедуру управления активами ВПК, а также предприятиями двойного и гражданского назначения более прозрачной.

Существенные ограничения и уступки, на которые вынуждают идти Чемезова, вряд ли способны обрадовать главу госкорпорации. Но окончание баталий при дележе федеральной собственности, без сомнения, факт положительный. Новая редакция проекта указа о собственности "Ростехнологий" поддержана премьер-министром, и предложенный подход полностью разделяют в Кремле. Интересы всех заинтересованных сторон учтены в максимально возможном объеме. Заслуга в успешном завершении тактической кампании по перераспределению собственности в интересах крупной госкорпорации, безусловно, принадлежит Путину, тогда как ответственность за будущее выделяемой "Ростехнологиям" государственной собственности будет возложена на Медведева. Ставки сделаны.

Оксана КОВАЛЕВА

источник: www.utro.ru
01.07.08

КОМПАНИЯ SUKHOI SUPERJET INTERNATIONAL ПОДПИСАЛА КОНТРАКТЫ О ПРОДАЖЕ 25 САМОЛЕТОВ

16 июля компания Sukhoi SuperJet International (совместное предприятие ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и итальянской Alenia Aeronautica) на авиасалоне Farnborough-2008 подписала контракт с швейцарской компанией Ama Asset Management Adviser о продаже 5 самолетов Sukhoi Superjet 100.

Сумма сделки составила \$ 150 млн. Ранее был подписан контракт о продаже 20 таких же самолетов неназванной компании за \$ 600 млн.

Согласно контракту со швейцарской компанией, оказывающей посреднические услуги, 5 самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) в конфигурации на 95 мест будут поставлены в 2011 году. Глава компании Ama Франческо Гуарнери сообщил, что самолеты куплены по одному для пяти европейских и азиатских клиентов.

Ранее стало известно о подписании твердого контракта компанией Sukhoi SuperJet International с неназванным европейским заказчиком о поставке 20 самолетов SSJ 100. По данным "Ъ", покупатель — компания Iceland Air. Сумма сделки составила около \$ 600 млн.

"По итогам авиасалона портфель заказов на SSJ 100 превысит 100 машин", — заявил 15 июля президент ГСС Виктор Субботин. Это количество в ГСС называют критичным для окупаемости проекта. К 15 июля у компании были твердые контракты на 73 SSJ 100. "До сертификации самолета компания старается заручиться максимально большим портфелем заказов, пусть даже на уровне договоров о намерениях, чтобы детальнее оценить экономику программы. Твердые контракты на этом этапе редкость", — отметил ранее глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Накануне на авиасалоне Farnborough-2008 Субботин объявил о заключении договора о намерениях с пермским "Авиализингом" на поставку 24 SSJ. Таким образом, за время 46-го международного авиацион-

ного салона Farnborough портфель заказов ГСС увеличился на 49 самолетов на общую сумму примерно \$ 1 млрд 380 млн. В настоящее время ГСС располагает 122 заказами на SSJ 100. Поставка первых самолетов планируется на второе полугодие 2009 года.

Однако с поставками SSJ 100 уже возникли проблемы. "Аэрофлот", до сих пор бывший крупнейшим заказчиком ГСС на 30 SSJ 100, уже получил уведомление о задержке их получения как минимум на год. Первый испытательный полет самолета состоялся лишь 19 мая, хотя был запланирован на конец прошлого года. "Первыми мы поставим машины в более простой комплектации для ФЛК (Финансовая лизинговая компания. — "Ъ") и "Армавиа", а затем до конца 2009 года начнем поставки по контракту на 30 SSJ 100 "Аэрофлоту", — уточнил вчера Виктор Субботин. По условиям контракта с "Аэрофлотом" поставки первых машин должны были начаться в конце 2008 года. "Мы ведем активные переговоры с главой "Аэрофлота" Валерием Окуловым о выходе из сложившейся ситуации, — говорит господин Субботин. — "Аэрофлоту" нужны не штрафные санкции, а самолеты". По мнению руководителя аналитического агентства "Авиапорт" Олега Пантелеева, исполнение контракта с "Аэрофлотом" принципиально важно для дальнейших продаж SSJ. Но эта задержка может быть не последней. Глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров вчера осторожно заметил, что "окончательные сроки поставки мы сможем озвучить только тогда, когда начнется процесс сертификации".

SSJ — первый гражданский лайнер, который полностью спроектирован в России, а не в Советском Союзе. Он будет продаваться в двух базовых вариантах — на 75 и на 95 мест. Самолет способен пролететь 3120 км без дозаправки. Разработчики лайнера в "Сухом" заявляли, что SSJ будет ориентирован в основном на зарубежный рынок.

источник: газета "Коммерсантъ"
16.07.08

"СУ"ПЕР-35

В подмосковном Жуковском успешно завершился первый демонстрационный полет многофункционального истребителя Су-35.

Серийное производство и поставки новейшего российского истребителя в Военно-воздушные силы РФ, а также зарубежным заказчикам запланированы на ближайшие годы. Первый демонстрационный полет успешно завершил этап летных испытаний нового истребителя. Презентация многофункционального Су-35 состоялась на аэродроме Летно-исследовательского института им. Громова. Показательный полет, в ходе которого было исполнено несколько фигур высшего пилотажа, продолжался шесть минут. Пилотировал самолет летчик-испытатель компании "Сухой" Сергей Богдан. Приземление истребителя Су-35 представители Минобороны РФ и иностранных посольств, наблюдавшие за полетом, встретили аплодисментами.

— Су-35 создается для того, чтобы проверить, насколько верны и правильны планы по созданию самолета пятого поколения. Мы планируем обучить летать на самолетах Су-35 от двух до трех полков, — сообщил в ходе презентации главнокомандующий Военно-воздушными силами генерал-полковник Александр Зелин. Кроме того, по словам главнокома ВВС, Су-35 по своей боевой эффективности и по своим возможностям в разы превосходит своего предшественника самолет Су-27 и не уступает по маневренности американскому самолету пятого поколения F-22. Как сообщил генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, истребитель Су-35 является важным переходным этапом, который завершает линейку самолетов четвертого поколения и создает основу для самолетов пятого поколения. По своим летно-техническим характеристикам и боевой эффективности Су-35 приближается к истребителям пятого поколения — на нем отрабатываются многие конструкторские и технологические решения, которые будут использоваться при создании самолетов нового поколения.

— Мы рассчитываем, что в 2011 году начнутся серийные поставки самолета российским ВВС, — отметил генеральный директор компании "Сухой".

Главной отличительной особенностью Су-35 является применение на нем принципиально нового комплекса бортового оборудования. В его основе

лежит информационно-управляющая система, предназначенная для функциональной, логической, информационной и программной увязки систем бортового оборудования в единую интегрированную систему. Новая радиолокационная станция "Ирбис-Э" с фазированной антенной решеткой, имеющая большую дальность обнаружения воздушных целей и наземных объектов, обеспечивает сопровождение до 30 воздушных целей и позволяет вести одновременный обстрел до восьми наземных целей. При этом система позволяет картографировать в нескольких режимах с различной степенью разрешения на дальности до 400 км при сохранении контроля над воздушным пространством.

Су-35 оснащен новыми двигателями 117С разработки НПО "Сатурн" с отклоняемым вектором тяги, что в сочетании с высокими аэродинамическими характеристиками обеспечивает самолету качества сверхманевренности. В результате проведенной модернизации тяга двигателя на особом режиме повышена на 16 % — до 14 500 кгс. На максимальном бесфорсажном режиме она достигает 8800 кгс. Межремонтный ресурс увеличился до 1000 часов, ресурс до первого капитального ремонта — 1500 часов. Назначенный ресурс в итоге увеличился до 4000 часов.

На 12 точках подвески самолет может нести до восьми тонн боевой нагрузки и применять широкую номенклатуру управляемых и неуправляемых средств поражения. Помимо всего спектра вооружений, используемого на самолетах Су-30МК, на Су-35 планируется интегрировать и новый тип управляемого оружия "воздух — воздух" и "воздух — поверхность", в том числе большой дальности.

К конструктивным особенностям самолета Су-35 относится также то, что в связи с увеличением взлетной и посадочной массы усилено шасси, а передняя опора выполнена двухколесной. В настоящее время в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении производится сборка еще двух опытных Су-35. Они присоединятся к программе испытаний в этом году.

*Александр ПИНЧУК,
Александр АЛЕКСАНДРОВ*

*источник: газета "Красная звезда"
08.07.08*

НЕЛЕТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Александр Лебедев обвинил ОАК в проблемах российского авиастроения.

Частный акционер лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и собственник крупных пакетов акций нескольких российских авиакомпаний

предприниматель Александр Лебедев уверен, что малоэффективная и забюрократизированная Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) лишь усугубляет проблемы российского авиапрома. Свои доводы он привел в письме к председателю правительства Владимиру Путину.

Как отмечается в письме Александра Лебедева (оно имеется в распоряжении РБК daily), "государство де-факто перестало оказывать финансовую поддержку системе авиационного лизинга". "Бюджетные средства, предусмотренные в трехлетнем правительственном плане на поддержку отечественного авиационного лизинга, направлены теперь в капитал ОАК, где эти деньги расходуются малоэффективно и по предельно за бюрократическим процедурам", — отмечает он в письме.

В подтверждение своих слов Александр Лебедев приводит несколько примеров. В начале 2008 года государственные средства, выделенные на финансирование авиационного лизинга, были направлены на приобретение компанией FLC West (по 50 % принадлежит кипрской компании Almiar Investment Ltd. и ОАК) 70 % Aker Yard Ukraine Holding у норвежской компании Aker Yards. Последняя никакого отношения к авиации не имеет, а владеет контрольными пакетами акций судоверфей в Германии и на Украине. "Источником средств для покупки на сумму в 292 млн евро послужила эмиссия FLC кредитных нот CLN общим объемом 300 млн евро. Гарантией по данной эмиссии выступают средства, полученные FLC из бюджета и размещенные в коммерческих банках (так и не использованные на приобретение российских самолетов)", — отмечается в письме Александра Лебедева. В результате был сорван контракт на постройку десяти Ту-214 для "Трансаэро".

Второй пример, который приводит Александр Лебедев, — поставка самолетов Ирану. По его словам, поставлено под угрозу исполнение действующих контрактов на поставку шести современных самолетов Ту-204 для российской авиакомпании Red Wings и еще четырех самолетов для других авиакомпаний. "Срыв ОАК графика исполнения действующе-

го контракта поставок наносит ущерб планам Red Wings", — говорит он. "Помимо вопросов к деятельности ОАК у меня есть вопросы к деятельности и самой ИФК", — добавил в разговоре с РБК daily Александр Лебедев. По его словам, возмутительно то, что наш авиапром ничего не делает, а российские пассажиры летают на западной технике.

Исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний вчера отказался комментировать письмо Александра Лебедева. Как рассказал РБК daily гендиректор "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов, сейчас ИФК ведет переговоры с руководством ОАК о заключении контракта на приобретение 32 самолетов Ту-204 с опционом еще на 30 самолетов. "Более половины данной авиатехники предназначено российским авиаперевозчикам, в том числе для авиакомпании "Авиалинии 400", — отметил он. Правда, вопрос стоимости самолетов остается открытым. "Мы надеемся, что к совету директоров ИФК 10 июля все неразрешенные вопросы будут сняты", — считает Александр Рубцов.

Эксперты не соглашаются, что ОАК виновата в срыве всех контрактов на поставку техники. "Задержка с финансированием со стороны FLC была. Но и контракт был заключен задолго до появления ОАК, — говорит руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. — Из-за того, что Международный авиационный комитет и ОАО "Туполев" не могли дать дополнение к сертификату на лайнер Ту-204-100В, и задержались поставки этого самолета".

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
08.07.08*

"СУПЕРДЖЕТ" ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ

Поставка самолета сдвигается к концу 2009 года.

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) вчера признала, что появление на рынке проектируемого ею регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ) задерживается больше, чем ожидалось, — в итоге почти на год. Несколькими днями раньше комитет по транспорту Госдумы рекомендовал ассигновать на ускорение этого проекта 13,6 млрд руб., то есть примерно вдвое больше, чем российский бюджет вложил в SSJ до сих пор.

По графику реализации проекта SSJ, составленному ГСС еще в 2005 году, начало поставок этого самолета заказчиком было запланировано на ноябрь 2008 года. Нереальность этого срока стала понятна к лету 2007 года, когда проектировщики не сумели вовремя поднять свое детище в первый полет и приступить к сертификационным испытаниям. С мая 2008 года, когда испытательные полеты SSJ все же начались, представители ГСС признавали, что задержка поставок будет иметь место, однако она не выйдет за рамки полугодичного "льготного периода", предусмотренного контрактом со стартовым заказчиком — "Аэрофло-

том". Гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов принял такое развитие событий достаточно спокойно, заявив, что его компания не думает о предъявлении финансовых претензий к ГСС.

Вчера, однако, руководитель пресс-службы ГСС Ольга Каюкова сообщила агентству "Интерфакс", что начало поставок SSJ теперь планируется не ранее второго полугодия 2009 года, то есть как минимум на месяц позже окончания "льготного периода". Впрочем, точной даты отправки первого самолета заказчику г-жа Каюкова не назвала, ограничившись довольно обтекаемой формулировкой: "Мы ожидаем, что во втором полугодии следующего года завершатся сертификационные испытания SSJ, после чего мы начнем поставки самолетов заказчиком".

Анонимный источник Reuters, близкий к авиахолдингу "Сухой", вчера сдвинул это событие еще на более поздний срок: "Сертификационные испытания лайнера, как ожидается, завершатся в третьем квартале 2009 года. После этого мы начнем поставки". ГСС является 100-процентной "дочкой" авиационной холдинговой корпорации "Сухой", которая, в свою очередь, входит в состав Объединенной авиастроительной корпорации, объединяющей с прошлого года все

основные предприятия отечественной авиастроительной промышленности.

Если оценка источника Reuters окажется ближе к истине, задержка поставок SSJ по сравнению с изначальным графиком может достигнуть года. Это, впрочем, вряд ли обескуражит "Аэрофлот", который уже объявил о планах для обеспечения своих региональных перевозок взять в лизинг самолеты каких-либо других типов. Какой бы из присутствующих на рынке самолетов "Аэрофлот" ни выбрал, лизинговый договор по существующей практике будет заключен не менее чем на два-три года.

Между тем члены профильного комитета Госдумы по транспорту призвали коллег-законодателей поддержать проект SSJ материально. На прошедших в прошлую пятницу в Думе парламентских слушаниях они предложили в период до 2012 года увеличить государственное финансирование проекта на 13,6 млрд руб. Из этой суммы 7,7 млрд руб. предполагается собственно на самолет SSJ, а еще 5,9 млрд руб. — на разработку и производство двигателя SaM146 для

него. Этот мотор совместно разрабатывается российским НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma. Дополнительные средства должны быть выделены из бюджета начиная с 2009 года. Соответствующие поправки в бюджет могут быть внесены к осени текущего года, заявил зампреда комитета по транспорту Сергей Гаврилов.

Общая сумма вложений в проектирование SSJ (с учетом двигателя SaM146) оценивается сейчас в 1,4 млрд долл. Проект осуществляется как международный, и его расходы покрываются из различных источников, в том числе прямыми субсидиями правительств России, Франции и Италии. Российский федеральный бюджет до сих пор ассигновал на новый самолет 7,9 млрд рублей.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета "Время новостей"
08.07.08*

ПЯТЫЙ ТУ-204-300 — В ПАРКЕ АВИАКОМПАНИИ

Еще один лайнер Ту-204-300 пополнил парк воздушных судов компания "Владивосток Авиа".

Этот тип самолета был разработан "Конструкторским бюро Туполева" для компании "Владивосток Авиа", которая в течение трех лет была единственным эксплуатантом данного типа авиалайнера. На опыте приморской авиакомпании преимущества нового самолета оценило международное авиационное сообщество — в бюро поступают заказы на изготовление Ту-204-300 для зарубежных авиаперевозчиков.

Главные достоинства новых "тушек" в том, что их технические характеристики позволили "Владивосток Авиа" совершать беспосадочные перелеты между Владивостоком и центром России и существенно повысить сервис на борту самолета.

На этом самолете впервые в истории России авиакомпания открыла прямой маршрут, соединив приморские города Владивосток и Санкт-Петербург.

Торжественная встреча пятого по счету самолета Ту-204-300 состоялась в международном аэропорту Владивосток. Стало хорошей традицией приветствовать новые самолеты большой делегацией, в составе которой представители краевой и артемовской администраций, совета директоров ОАО "Владивосток Авиа", коллективы авиакомпании и ОАО "Международный аэропорт Владивосток". Каждый новый самолет авиакомпании, по православному обычаю, освящают священнослужители.

Экипаж пилотов, выполнивший первый рейс новой "тушки" из Ульяновска во Владивосток, первым оценил все преимущества обновленного типа самолета — по утверждениям инженерно-авиационной службы, прибывший Ту-204 на 30 % отличается от первых четырех своих собратьев. Это видно сразу — по мягкому освещению салона светодиодными лампами, по расположению кнопок управления

системой аудиовидеоразвлечений на ручках кресел, по розеткам для ноутбуков в бизнес-классе. Еще одна "изюминка" нового самолета — сенсорные экраны мониторов. Для удобства пассажиров установлена новая система кондиционирования воздуха, доработана конструкция передней и задней кухни, обновлены системы управления двигателями и приборы контроля, установлены новейшие средства контроля и регистрации полетных данных. Также усовершенствованы системы управления, бытовое и аварийно-спасательное оборудование, топливная и гидравлические системы, двигатели и пилотажно-навигационное оборудование — словом, то, от чего напрямую зависит безопасность полета. Все эти доработки внесены с учетом рекомендаций, выдаваемых специалистами авиакомпании в процессе эксплуатации Ту-204-300. В связи с введенными новшествами самолет прошел дополнительную сертификацию в МАКе.

Следует отметить, что совместная работа по усовершенствованию данного типа самолета велась инженерной службой авиакомпании и конструкторским бюро с начала эксплуатации первого Ту-204-300. В каждый последующий самолет привносились дополнительные элементы, направленные на улучшение технических характеристик и повышение комфорта в пассажирском салоне. Только непрерывная и последовательная работа над всеми элементами сервиса делает воздушные суда более привлекательными для российских и зарубежных пассажиров.

В планах авиакомпании — приобретение в этом году шестого Ту-204-300.

*источник:
компания "АК "Владивосток Авиа"
12.07.08*

ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД МЕНЯЕТ ПРОПИСКУ

Предприятие освободит 20 га земли в Казани.

Казанский вертолетный завод первым из крупных предприятий Татарстана может реализовать идею властей о выведении производств из центра города. Он планирует в следующем году перевести свои мощности с промплощадки в Кировском районе на площадку на окраине Казани, освободив 20 га земли. Этот участок завод рассчитывает продать под жилищное строительство и выручить 2–3 млрд руб. Эксперты считают эту цифру завышенной вдвое.

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) намерено в будущем году полностью демонтировать производственные корпуса в Кировском районе и перевести производство на территорию Авиастроительного района Казани, где сосредоточится полный цикл сборки вертолетов. Об этом "Ъ" сообщил генеральный директор КВЗ Вадим Лигай.

По его словам, перевод мощностей будет происходить в рамках программы технического перевооружения предприятия стоимостью 4 млрд руб., принятой акционерным обществом в этом году. "На территории Кировского района располагаются производственные корпуса, построенные в 40-х годах. Заниматься их реконструкцией нет смысла: в условиях роста цен на энергоресурсы приходится тратить большие средства на их содержание. Между тем на территории Авиастроительного района у нас есть свободные земли под строительство семи тыс. кв. метров новых производственных площадей с современными коммуникациями", — рассказал господин Лигай. В августе этого года КВЗ рассчитывает получить технико-экономическое обоснование переустройства мощностей, которое по заказу предприятия готовит казанский филиал ОАО "Гипроавиапром". В компании-разработчике ТЭО "Ъ" вчера подтвердили факт заключения контракта с КВЗ, но воздержались от подробностей.

В результате КВЗ освободит около 20 га земли, которые, по словам господина Лигая, руководство завода намерено продать под жилищное строительство. Причем эта сделка рассматривается в качестве основного источника финансирования программы перевооружения. Стоимость земельного участка господин Лигай оценивает в 2–3 млрд руб., что составляет примерно половину ежегодной выручки предприятия (по итогам 2007 года она составила 6,8 млрд руб.). Потенциальный покупатель пока не называется.

Глава администрации Кировского района Казани Айрат Нурутдинов подтвердил "Ъ", что участок КВЗ будет отдан под строительство жилья, но затруднился сказать, кто претендует на его приобретение. Руководитель аппарата администрации Кировского района Ирек Фаттахов уточнил, что на территории района ведут строительство жилья казанские компании "Унистрой", "Бриз", "Альтаир", но также не смог сказать, смогут ли они расширить собственные площадки за счет КВЗ. В этом году застройщики планируют сдать на территории Кировского района Казани около 170 тыс. кв. м жилья, что составляет почти четверть городского объема жилищного строительства.

Президент гильдии риэлтеров Татарстана Валерий Абсалямов расценивает действия КВЗ как "очередной шаг по выведению производств промышленных предприятий из центра Казани". Действительно, правительство Татарстана пыталось в марте прошлого года инициировать разработку программы перевода предприятий Казани в новые промышленные зоны, но, как рассказал "Ъ" источник в правительстве, она "затухла", поскольку власти не смогли гарантировать владельцам предприятий предоставления новых участков для строительства производственных корпусов.

"Похоже, эта идея похоронена: никто из заинтересованных органов не ведет реестра производственных площадок, которые могут быть выведены из Казани. Правда, в послании президента Татарстана есть упоминание о выводе из Казани ФГУП "Точмаш" и ФГУП "Казанский пороховой завод", но фактически переговоры остановлены", — говорит собеседник "Ъ". По его словам, пример КВЗ — это исключение, так как он "уходит на свою же площадку и без участия властей". "Если бы не дефицит ликвидных площадок под строительство и растущая стоимость земли, вряд ли вертолетный завод согласился бы перебазировать мощности из одного района в другой", — отмечает источник в правительстве.

Казанские девелоперы затруднились оценить стоимость будущей сделки по продаже земли. "Стоимость земли под строительство определяется техническими условиями, выданными на этот участок, и зоной застройки. Если он пригоден для строительства высотных домов, то стоимость 1 кв. метра может достигать 4–5 тысяч рублей, но не больше", — говорит Валерий Абсалямов. По его мнению, ожидания по сумме сделки в 2–3 млрд руб. (т. е. 10 тыс. руб. за 1 кв. м. — "Ъ") можно назвать завышенными как минимум вдвое. Заместитель руководителя казанского представительства строительной компании "Солнечный город" Роберт Шаймухаметов добавил, что инвесторов сейчас больше привлекают окраинные либо пригородные экологически чистые районы, к которым Кировский район, насыщенный промышленными предприятиями, не относится.

Луиза ИГНАТЬЕВА

источник: газета "Коммерсантъ — Казань"
07.07.08



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

BOEING И AIRBUS СКУПАЮТ НАШ ТИТАН

Россия, по традиции, является крупнейшим мировым поставщиком не только газа и нефти, но и, например, "авиационного металла" — титана. На днях стало известно, что авиахолдинг Airbus будет закупать у нас титан вплоть до 2020 года. Вовсю пользуется им и американский конкурент Airbus — Boeing. Но, поставляя металл на экспорт, не забываем ли мы о потребностях нашего авиастроения?

Титаном мы, без сомнения, снабжаем весь мир. На днях пермская корпорация "ВСМПО-Ависма" (крупнейший в мире производитель титана) подписала еще одно соглашение с компанией Airbus. Теперь для нового поколения европейских авиалайнеров A350 XWB наша корпорация будет до 2020 года поставлять разнообразный титановый прокат. Сумма контракта впечатляет — \$ 4 млрд.

Конечно, приятно, что продукция пользуется спросом. Прочный, легкий и тугоплавкий титан вместе с композитными материалами составляет большую часть конструкций современного самолета. При этом сегодня почти весь титан (в виде проката, штампованных деталей и стоек шасси) в американских Boeing и более половины в европейских Airbus поставляется именно российской компанией. На рынок России и СНГ приходится лишь 28 % от объема производства.

Пока отечественные авиазаводы пребывали в глубоком кризисе, такая ситуация волнения не вызывала. Но сейчас в российском правительстве очень хотят возродить отечественное авиастроение: выпускать не только военные, но и гражданские самолеты. Поставить на конвейер свой новый среднемагистральный лайнер Sukhoi Superjet 100 авиакорпорация "Сухой" собирает уже в 2010 году. Сейчас компания уже получила 73 твердых заказа на этот самолет, а общее производство должно быть на уровне 800—1200 лайнеров. Но и это не все: в 2009 году должно начаться производство нового истребителя Су-35 и его поставки в Российскую армию. Хватит ли отечественного титана на эти проекты?

В Boeing и Airbus не допускают даже мысли, что поток титана с "ВСМПО-Ависма" может сократиться.

Кстати, вместе эти компании покупают около 65 % российского титана.

— "ВСМПО-Ависма" — очень надежный партнер, — твердо заявил "Известиям" пресс-секретарь Boeing в России Дмитрий Хрол. — Контракты у нас заключены на период до 2015 года.

— Наше сотрудничество будет только укрепляться, — уверена пресс-секретарь Airbus в России Мария Шляхтова. По прогнозам, до 2015 года все авиастроители обещают довести использование титана до 10—15 % от веса самолета. За это время общие потребности отрасли вырастут примерно с 40 до 60 тыс. тонн в год (из них на гражданские лайнеры пойдет 40 тыс. тонн вместо нынешних 20 тыс. тонн).

Спокоен и генеральный директор "ВСМПО-Ависмы" Владислав Тетюхин — он уверен, что его компания сможет выпускать титана столько, сколько будет нужно.

— Уже в 2012 году мы собираемся выпускать 46 тыс. тонн титана в год и увеличить свою долю на мировом рынке до 33 %, — говорит он.

К тому же, отмечают эксперты, наш новый лайнер не слишком-то "титанозависим".

— Sukhoi Superjet 100 довольно консервативен по использованным материалам. Доля титана в нем может быть на уровне 5 % от общего веса — или 2 тонны из 40, — прикидывает заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Значит, даже при выпуске 100 "Суперджетов" в год титана на них уйдет всего 200 тонн — или меньше 0,5 % от обещанного Тетюхиным объема производства "ВСМПО-Ависмы". У Су-35 потребности могут быть выше из которых почти наверняка там будет использоваться самая современная титановая броня. Но пока вокруг проекта соблюдается повышенная секретность и сколько точно в его 19 тоннах веса будет титана — неизвестно. Но даже если Су-35 будет состоять из титана больше чем наполовину, в любом случае металла на него слишком много не потребуется. Так что "кормить" нам титаном как минимум треть всего мира.

Павел АРАБОВ

*источник: газета "Финансовые известия"
17.07.08*

НЕ ПРОДАЛИ, НО ЗАЖГЛИ

Российские компании решили не заключать контракты на Фарнборо.

Завершающийся авиасалон Farnborough International 2008 не принес больших сюрпризов. Две крупнейшие мировые авиастроительные компании собрали заказов почти на 400 самолетов стоимостью около 60 млрд долл. На их фоне успехи отечественного авиапро-

ма выглядят куда скромнее: "Гражданские самолеты Сухого" и Объединенная авиастроительная корпорация заключили предварительные соглашения общей стоимостью более чем 2,5 млрд долл.

Авиационный салон Farnborough International проводится каждые два года в пригороде Лондона. В этом году в нем приняли участие 1500 компаний, 60 из которых — российские. Впрочем, несмотря на столь внуши-

тельное количество участников, главными действующими лицами авиасалона выступили два гиганта мировой авиаиндустрии — Airbus и Boeing.

Несмотря на мировой финансовый кризис, рост цен на авиатопливо, авиастроители пока не испытывают недостатка в заказах. Так, компания Airbus за время проведения авиасалона заключила контракты на 256 лайнеров почти на 40 млрд долл.

"Мы довольны этим салоном, он стал первым по количеству заказов за всю историю. "Фарнборо-2006" принес нам 180 заказов", — отмечает директор по продажам Airbus Джон Лихи. В частности, наибольшей популярностью пользовались лайнеры A320 (128 штук) и A350 (98). Крупнейшими заказчиками стали лизинговая компания Dubai Aerospace Enterprise (купила 100 самолетов), арабская авиакомпания Etihad (55 лайнеров, среди которых 10 A380).

Результаты Boeing оказались скромнее. Так, во время авиасалона компания продала 152 самолета на общую сумму 17,25 млрд долл. Среди крупнейших заказчиков Boeing находятся Etihad Airways (Саудовская Аравия), купившая 35 Boeing 787-9 Dreamliner и 10 Boeing 777-300ER за 9,4 млрд долл., и авиакомпания FlyDubai из ОАЭ — 50 лайнеров Boeing 737 Next-Generation за 3,74 млрд долл. "Политика компании — не поддерживать заказы для объявления на авиашоу. Результат производителя должен оцениваться по количеству твердых заказов и поставок за год", — говорит РБК daily директор по связям с общественностью Boeing в России и СНГ Дмитрий Хрол.

Отечественный авиапром пока не может тягаться с мировыми лидерами по объему заказов, но и для российских авиакомпаний итоги "Фарнборо-2008" достаточно успешны. Главным героем можно признать компанию "Гражданские самолеты Сухого": на авиашоу она заключила предварительные соглашения на поставку самолетов Superjet на сумму свыше 1 млрд долл. В общей сложности компания договорилась о поставке 49 самолетов, а также об опционе еще на 16 лайнеров. При этом заказчиком 20 самолетов, по неофициаль-

ным данным, стала компания Icelandair, а пять лайнеров собирается приобрести швейцарская лизинговая компания АМА.

ИФК и ОАК подписали предварительное соглашение на поставку 31 самолета Ту-204 с опционом еще на 30 самолетов. По словам гендиректора ИФК Александра Рубцова, стоимость соглашения оценивается в 1,5 млрд долл. Согласно подписанному документу, ОАК планирует превратить опцион в твердый контракт в 2010–2012 годах.

Однако двум другим российским компаниям все же удалось подписать твердые контракты. Так, AFC, учредителями которой являются EADS, Airbus, ОАК и "Иркут", подписала контракт на конвертацию 30 пассажирских лайнеров A320/A321 в грузовые. "Аэрофлот" подписал твердый контракт на поставку пяти A321 каталожной стоимостью 76,9 млн долл. каждый. В соответствии с подписанным контрактом компания будет получать суда с августа по декабрь 2013 года.

Между тем помимо контрактов авиасалон практически не был отмечен какими-либо новинками авиаиндустрии. Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак отмечает, что Фарнборо становится не демонстрационным салоном, а смещается в сторону интеллектуального общения.

"Принципиально нового ничего нет. Это смещение от чисто технической выставки в сторону экономической и экологической", — говорит он. В то же время, уверен он, сейчас вряд ли стоит ждать каких-то серьезных прорывов в авиастроении. "Происходит новый технологический рывок, связанный не с увеличением дальности полета и скорости, а с эффективностью воздушных судов и их экологичностью. Наступление "зеленых" на авиацию сейчас настолько большое, что волевыми это влияет на все новинки салонов", — резюмирует г-н Рыбак.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
18.07.08*

ВВС РФ ПОЛЕТИТ БЕЗ ПЕРЕРЫВОВ

Россия до 2020 года обзаведется самыми современными топливозаправщиками, что позволит ей увеличить дальность полетов.

Программа вооружения РФ на период до 2020 года, предусматривающая разработку воздушных заправщиков и летающих командных пунктов, позволит России закрепить свое преимущество в воздухе. Самолеты специального назначения — важнейший компонент любых ВВС, но до сих пор страна сталкивалась с трудностями в их создании, это привело к длительному перерыву в полетах стратегической авиации. Новые решения в этой сфере обещают стать самыми эффективными в мире.

Платформой для создания воздушных заправщиков, летающих командных пунктов, самолетов ДРЛО и РЭП, по мнению члена правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Викто-

ра Ливанова, который и сообщил о начале их разработки, могут послужить грузовые модификации лайнера Ил-96.

"Авиакомплекс им. Ильюшина совместно с Минобороны России рассматривают в перспективе возможность создания на базе самолета Ил-96-400Т топливозаправщика для российских ВВС", — сообщил Ливанов. Однако отметил, что для начала работ по самолетам специального применения на базе Ил-96-400Т необходимы соответствующие решения.

"Таким документом должна стать новая Программа вооружений России на период до 2020 года", — сказал он.

Уточним, что с конца 1950-х годов самолеты специального назначения, обеспечивающие действия тактической и стратегической авиации, являются важнейшей компонентой любых ВВС.

С тех пор, как в конце 1940-х сначала в Британии, а за тем в СССР и США были отработаны методы доза-

правки самолетов в воздухе, в мире появилось множество типов летающих танкеров. Изначально это были морально устаревшие бомбардировщики, переоборудованные для решения вспомогательных задач (в те годы авиация прогрессировала стремительно и таких самолетов было достаточно), однако магистральный путь развития военной авиации состоял в использовании в этой роли модернизированных гражданских самолетов.

Действительно, авиалайнеры, как правило, несут большую полезную нагрузку, чем боевые машины. Кроме того, на гражданских самолетах установлены более экономичные двигатели. А задача танкера — передать заправляемому самолету как можно больше топлива, следовательно, потребление горючего им самим должно быть как можно меньше.

В США базой для флота танкеров послужили лайнеры Boeing 707 разработки конца 1950-х. Созданные на их основе самолеты KC-135 до сих пор продолжают выполнять свои задачи.

В Британии на эту роль приспособили не очень удачный в гражданском варианте самолет VC-10. В конце 1980-х флот заправщиков пополнили KC-10 Extender, переоборудованные из пассажирских Lockheed L-1011, — последние, впрочем, также могут использоваться в качестве военно-транспортных машин.

В СССР дело обстояло иначе. Вплоть до появления заправщика Ил-78 в советских ВВС танкерный флот состоял из специальных вариантов бомбардировщиков Ту-16 и 4М. Но первые могли дозаправлять только однотипные машины методом "с крыла на крыло", а вторые необдуманно были включены в состав вооружений, подпадающих под договор СНВ-2. Именно эти самолеты были уничтожены первыми на базах разделки. Отчасти это решение и привело к длительному перерыву в полетах нашей стратегической авиации.

Машины, способной обеспечить дозаправку самолетов тактического звена, до появления Ил-78 в СССР просто не существовало. Танкеры 4М могли заправить за раз не более одного самолета, тогда как большинство американских танкеров обеспечивало дозаправку сразу трех.

Самолет Ил-78, созданный в 1980-е, был предназначен для дозаправки военных самолетов в воздухе, прежде всего в целях увеличения их радиуса действия. Он обеспечивает выполнение задач нанесения удара по удаленным стратегическим целям или противодействия средствам воздушного нападения противника на сверхдальних подступах к рубежам России. Ил-78 способен передавать в воздухе 30 тыс. кг топлива на рубеже 2,5 тыс. км или 60 тыс. кг на рубеже 1 тыс. км.

Ил-78 — очень неплохой самолет. Сейчас он интенсивно эксплуатируется в составе дальней авиации, продается на экспорт в Индию и Китай. Один такой заправщик имеется даже в составе ВВС США. У "Илов" всего два решающих недостатка: к 2020 году они в большинстве "вылетают" свой ресурс, а новых взять негде. Производство базовой модели оперативно-стратегического военно-транспортного самолета Ил-76МД, на базе которого в свое время был создан танкер, осуществлялось на Ташкентском авиационно-производственном объединении им. Чкалова. Однако по ряду причин продолжать там

выпуск стало невыгодно, а перенос производства в Воронеж не состоялся из-за ошибок планирования. По этой причине был сорван контракт на поставку в КНР партии Ил-76 и Ил-78.

Создалось нетерпимое положение. Отсутствие танкеров в составе ВВС резко ограничит возможности дальней авиации и заведомо лишит части преимуществ перспективные тактические самолеты Су-34, Су-35 и ПАК ФА. В связи с туманными перспективами возобновления производства Ил-76, единственным кандидатом на роль воздушного заправщика остается единственный серийно выпускаемый в России широкофюзеляжный самолет Ил-96.

По неофициальной информации, авиакомплекс им. Ильюшина уже прорабатывает проекты создания самолета-заправщика Ил-96-400СЗ и воздушного пункта управления Ил-96-400ВзПУ.

К 2020 году, когда на вооружение начнут поступать первые Су-35, в заметных количествах появятся фронтовые бомбардировщики Су-34 и начнутся испытания предсерийных истребителей 5-го поколения, на Воронежском авиазаводе предлагается построить от 20 до 40 Ил-96-400СЗ. Такой самолет будет вдвое эффективнее Ил-78, в 1,8 раза — Ил-78М и в 1,25 — самого массового в ВВС США самолета-заправщика KC-135R. Он будет лишь незначительно уступать KC-10А, но после модернизации Ил-96-400СЗ и установки двигателей НК-93 отставание будет преодолено.

В России Ил-96 также может стать стандартной платформой для других специальных самолетов: воздушных командных пунктов для высшего командного состава, самолетов дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО/АWACS) и радиоэлектронного противодействия и радиоразведки (РРЭП).

По мнению некоторых авиационных экспертов, воздушный пункт управления Ил-96-400ВзПУ должен заменить устаревающие Ил-80 (на базе Ил-86), которым уже требуется восстановительный ремонт и обязательная глубокая модернизация.

Новый самолет должен обеспечить полеты в зоне, расположенной на удалении 500 км от аэродрома базирования, с дежурством в ней от 12 до 24 часов. Ожидается, что Ил-96-400ВзПУ по потенциалу более чем в два раза превосходит Ил-80 и будет незначительно уступать по продолжительности дежурства в воздухе самолету управления США E-4B. При увеличении продолжительности полета за счет использования в качестве базы самолета следующего поколения Ил-196 боевые возможности российского воздушного КП сравняются с американским.

До 2015–2020 годов воронежский авиазавод может построить от двух до четырех воздушных пунктов управления на базе Ил-96-400Т или Ил-196. Специалисты не исключают также, что на основе Ил-96-400Т может быть создан самолет радиоэлектронной разведки и противодействия, а также самолет дальнего радиолокационного обнаружения и наведения, аналогичный американскому АWACS типа E-3 Sentry.

Геннадий НЕЧАЕВ

*источник: газета "Взгляд"
06.07.08*

НАДЕЖДА НА ИМПОРТ

Росавиация предлагает отменить взносные пошлины на самолеты до 50 мест.

Росавиация ищет меры по спасению региональных перевозок и выступает за отмену импортных пошлин на самолеты вместимостью до 50 кресел. По словам главы агентства Евгения Бачурина, потребности отечественных перевозчиков в подобных лайнерах в ближайшие три года составят не менее 450 шт., тогда как единственный отечественный производитель — самарский "Авиакор" — рассчитывает выпустить не более 30–40 региональных самолетов в год.

Росавиация уже направила рекомендации об отмене пошлин в заинтересованные ведомства. По словам г-на Бачурина, на такой шаг Росавиация пошла из-за катастрофического состояния сферы местных перевозок. По данным ведомства, в парках авиакомпаний сейчас осталось лишь порядка ста самолетов Ан-2, лайнеры Як-40 фактически исчерпали свой ресурс, а возраст самого "молодого" Ан-24 — 40 лет. "Положение в региональной авиации сейчас критическое", — говорит Евгений Бачурин РБК daily.

До сих пор российские власти соглашались рассматривать вопрос об отмене пошлин только на ту авиатехнику, аналоги которой в России не производятся. С самолетами вместимостью до 50 мест ситуация иная: самарский "Авиакор" готовится серийно выпускать Ан-140 (вместимость — 42–52 человека). "Мы знаем ситуацию на "Авиакоре", завод через некоторое время сможет производить максимально 44 лайнера в год. Это мало, так как к тому времени дефицит таких самолетов будет составлять 450 единиц", — говорит г-н Бачурин.

Что интересно, отечественные авиастроители не протестуют против отмены пошлин. "Мы понимаем, что "Авиакор" сегодня не сможет удовлетворить все заявки российских авиакомпаний. Производственные возможности не позволяют производить больше 30–40 самолетов в год", — признает председатель совета директоров самарского завода Игорь Гаривадский. По его словам, имеет смысл стимулировать замену морально и физически устаревших советских самолетов новыми машинами зарубежного производства.

"Однако, насколько мне известно, ситуация такова, что производственные мощности ведущих зарубежных производителей турбовинтовых самолетов загружены текущими заказами и вряд ли заказчики из России смогут получить новые самолеты в ближайшее время", — говорит он РБК daily.

В России серийно не производятся самолеты такой вместимости, за исключением штучных поставок 27-местных Ан-38, поэтому можно сказать, что ничего страшного от отмены пошлин не произойдет, отмечает гендиректор "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов. Однако тот же г-н Гаривадский опасается, что все может закончиться тем, что в силу дешевизны на российский рынок хлынет поток самолетов, эксплуатировавшихся 15 и более лет. "Надо стимулировать обновление авиапарка региональных перевозчиков за счет новых машин западного производства, а еще лучше — поддерживая проекты по промышленной сборке этих самолетов на территории России", — резюмирует Игорь Гаривадский.

Снижение пошлин неизбежно произойдет после вступления России в ВТО, признает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Снижение, а не обнуление (которое является доброй волей Российской Федерации) — это неизбежность. Существует большой неудовлетворенный спрос на самолеты такой размерности. "Авиакор" выпустил только два самолета, хотя планирует в 2008 году поставить авиакомпаниям еще не менее шести штук. Если они этого не сделают, то это покажет, что программа Ан-140 развивается не так, как надо, и пошлинами ее не защитить", — говорит эксперт РБК daily.

Росавиация уже не впервые выступает за отмену пошлин на региональные самолеты. Правда, до сих пор Минэкономразвития согласовало лишь временную (сроком на девять месяцев) отмену пошлин на самолеты вместимостью до 19 человек.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
02.07.08*

УРАЛЬСКИЕ МЕТАЛЛУРГИ НАМЕРЕНЫ ЗАНЯТЬ ТРЕТЬ МИРОВОГО РЫНКА ТИТАНА

Ведущие авиастроительные корпорации планеты планируют увеличить закупки российских комплекующих.

Уральская корпорация "ВСМПО-Ависма" — единственная в стране и крупнейшая в мире по производ-

ству титана — глубоко выросла в мировую экономику. Это яркий пример международного разделения труда в эпоху высоких технологий.

ПОСТОЯННЫЕ ПАРТНЕРЫ — ЗАЛОГ БУДУЩЕГО

В настоящее время "ВСМПО-Ависма" покрывает 25 % мировой потребности в титане. К 2012 году предприятие должно повысить свою долю до 35 %.

Угроза "взрыва" мирового рынка титана со стороны Китая, где быстрыми темпами идет наращивание производства титановой губки и проката, корпорацию не пугает. Она готова потягаться с китайскими конкурентами, делая упор на качество продукции и высокие переделы. В объединении уверены, что солидные авиа- и двигателестроительные фирмы оставят в своих партнерах только самых надежных и имеющих перспективы роста поставщиков. Именно таким на мировом рынке считается корпорация "ВСМПО-Ависма".

Титановый гигант планирует увеличить свою долю рынка с помощью уже имеющихся зарубежных и отечественных предприятий-партнеров. Самые солидные — Boeing, Airbus, Embraer, Goodrich — уже свели количество своих поставщиков до единиц, оставив только избранных. Среди них и компания "ВСМПО-Ависма".

Корпорация перешла на заключение долгосрочных контрактов. С рядом фирм уже подписаны договоры до 2011–2012 годов, в процессе обсуждения находятся контракты до 2015–2020 годов. Одним из самых успешных стало соглашение о долгосрочном сотрудничестве с американской авиакосмической компанией Boeing на период до 2030 года. Планируется существенно расширить перечень продукции для партнеров из США. Объемы поставок в их адрес в перспективе могут возрасти вдвое.

Сегодня корпорация сотрудничает более чем с 300 компаниями в 48 странах. У нее более тысячи заказчиков в России и других государствах СНГ, потребности которых она обеспечивает в полном объеме. Руководством были предприняты серьезные усилия по выходу на международный рынок, прежде всего в вопросах признания высокого качества российского титана и изделий из него. Созданная в объединении система обеспечения качества (СОК) в августе 1993 года сертифицирована германской фирмой TUV-CERT. Одновременно проводилась работа по сертификации самолето- и двигателестроительными фирмами Америки и Европы: Boeing, Airbus, General Electric, Snecma, Rolls-Royce, Pratt & Whitney и многими другими. Высокое качество продукции компании подтверждено 237 международными сертификатами.

Важным фактором, позволяющим объединению удерживать лидирующее положение на мировом рынке, стали сложившиеся тесные партнерские отношения с отметившим в эти дни свое шестидесятилетие ОАО "Ависма" (г. Березники, Пермский край), крупнейшим в мире производителем титановой губки. Созданная в 1998 году производственно-технологическая корпорация "ВСМПО-Ависма" позволяет проводить единую техническую политику и маркетинговую стратегию.

Постоянными зарубежными партнерами "ВСМПО-Ависмы" были и остаются ведущие авиастроительные фирмы мира: американская Boeing, европейская Airbus, бразильская Embraer, канадская Goodrich. Среди двигателестроительных фирм — Rolls Royce, Snecma, Pratt & Whitney, General Electric.

Сегодня партнеры корпорации все больше проявляют интерес к готовым изделиям и узлам под окон-

чательную сборку. Речь идет о продукции глубоких переделов — обработанных штамповках, деталях для двигателей. В ближайшем будущем эта ниша в сегменте глубокой переработки титана корпорацией будет освоена.

К 2012 году объединение станет выпускать 46–48 тыс. тонн титановой продукции в год. Это на 70 % больше, чем в 2007 году. С этой целью на предприятии модернизируются и расширяются производственные мощности, активно внедряется механическая обработка для получения предчистовых и чистовых изделий.

Привлекаются инвестиции. В ближайшие годы в производство будет инвестирован миллиард долларов. Развиваются практически все направления производства, в том числе первое звено структуры корпорации — производство губчатого титана на "Ависме".

КРЕПКАЯ ОПОРА — ПРОМЫШЛЕННЫЕ НОГИ

Ровно 75 лет назад, 1 июля 1933 года, в Подмосковье был пущен завод № 45. С этого дня начинается отсчет истории Верхнесалдинского металлургического производственного объединения (ВСМПО). Предприятие должно было стать основным поставщиком полуфабрикатов из алюминия и его сплавов для зарождавшегося советского самолетостроения. Это была главная задача. Но кроме этого заводу отводилась роль научной базы, где разрабатывались новые сплавы. Например, для изготовления силовых элементов скоростного бомбардировщика АНТ-40 был создан сплав повышенной прочности М-95. А в 1935 году освоены ковкие алюминиевые сплавы АК 5 и АК 6.

Великая Отечественная война резко нарушила привычный ритм работы. В октябре 1941 года Государственный комитет обороны СССР постановил полностью эвакуировать завод в Свердловскую область, в город Верхняя Салда. В тех же цехах бывшей верхнесалдинской "Стальконструкции" разместился завод № 519 Наркомата цветной металлургии, оборудование которого прибыло из Кольчугино и с двух ленинградских предприятий. Новаторские традиции подмосковных алюминщиков были перенесены на уральскую землю. Уже в декабре 1941-го, буквально полтора месяца спустя после постановления об эвакуации, завод выдал первую продукцию на новом месте.

Весной 1942 года производство алюминиевых деталей уже вышло на довоенный уровень, а в 1943 году проектная мощность предприятия была перекрыта в 6 раз! Потребности советского авиастроения были удовлетворены полностью. Помимо этого производимые в Верхней Салде полуфабрикаты широко использовались в судостроении, производстве боеприпасов и вооружения.

Стремительное развитие передовых технологий в послевоенный период потребовало применения новых материалов. Решением Совета министров СССР от 21 июня 1956 года заводу была поставлена историческая задача: начать крупносерийное производство слитков и полуфабрикатов из титановых сплавов. В феврале 1957 года из заводских печей вышел первый титановый слиток диаметром 100 мм и весом 4 кг. Этот

небольшой металлический цилиндр стал первой ступенькой к восхождению будущего "ВСМПО-Ависма" на мировой титановый Олимп. Мы стали вторыми в мире, сумевшими начать производство "космического металла". США опередили нас на 9 лет. Но с этого исторического момента начался отсчет новой эры производства ВСМПО – титановая.

Генеральный директор корпорации "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин, участник первой титановой плавки на заводе, отмечает: "Говоря о начале промышленного освоения производства титана, мы отдаем дань уважения и признательности первопроходцам и основателям высокотехнологичной отрасли нашей страны, которая сегодня позволяет вести на равных диалог с руководителями самых представительных фирм и компаний в области мирового самолетостроения. Более того, они протягивают нам руку сотрудничества и готовы к совместному продвижению вперед самых грандиозных проектов".

В маленьком уральском городке Верхняя Салда должно было производиться порядка 80 % всего титанового проката Советского Союза. Такое решение приняло Министерство авиапромышленности СССР.

Предприятие стало одним из крупнейших в мире производителей слитков и большинства видов проката из титановых сплавов. Все авиакосмические проекты в нашей стране проходили с его участием. До 75 % титановой продукции и до 95 % изделий из алюминиевых сплавов направлялись для авиационно-космического комплекса и оборонных отраслей промышленности.

Объединение в содружестве со специалистами ВИЛСа, ВИАМа, с КБ самолетостроительных и двигателестроительных заводов создавало изделия для критических узлов всех отечественных авиадвигателей, а также для планеров и шасси самолетов и вертолетов: Ил-76, Ил-86, Ил-114, Ту-204, Ту-160, Ан-124 ("Руслан"), Ан-225 ("Мрия"), Ан-22 ("Антей"), Су-27, МиГ-29, Ми-26, Ил-96-300, Ан-70, МиГ-31 и других. ВСМПО участвовало в научно-технических разработках стыковочного узла космического комплекса "Союз" – "Аполлон", в корабле многоразового использования "Буран", в ракетоносителе "Энергия".

В 1982 году предприятие стало называться ВСМПО – Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение. Продолжает развиваться титановое производство, поставившее в конце восьмидесятых абсолютный мировой рекорд ежегодного производства слитков – свыше 100 тыс. тонн.

Участники производства тех лет вспоминают сегодня: "Это было незабываемое время. Время ученых и производственников, которые в кратчайшие сроки создали лучший титан в мире, востребованный сегодня рыночной экономикой. Не было бы тех лет, не было бы и сегодняшнего мирового успеха".

ПРОДУМАННАЯ СТРАТЕГИЯ

В начале 1990-х российский титан оказался невостребованным: заказы государства на авиационную технику резко упали. В кризисное для предприятия время генеральным директором ВСМПО становится Владислав Валентинович Тетюхин, крепко связавший свою жизнь с титаном еще в пятидесятые годы. Он разрабатывает стратегию выхода из кризиса – освоение внешнего титанового рынка.

Она была успешно реализована. "Это сделано благодаря тому, что самое большое внимание мы обращали на качество материала, на соответствие выпускаемой продукции мировым образцам. За эти годы получено 300 мировых международных сертификатов качества практически всех компаний мира и субподрядчиков. Одновременно проводилась интенсивная инвестиционная деятельность: с 2000 по 2007 год в развитие вложено около 450 млн долл. А в 2007–2009 годах инвестиции будут гораздо больше – до миллиарда долларов, что позволит еще лучше адаптировать нашу титановую промышленность к потребностям многочисленных зарубежных заказчиков", – рассказал Владислав Тетюхин.

Российский титан становится востребован зарубежными фирмами. До 75 % производимого в российской корпорации титана идет на мировой рынок. Продукт используется в высокотехнологичных и наукоемких отраслях: космосе, авиации, атомной энергетике, флоте и медицине.

Растет потребление титана в гражданском самолетостроении. И понятно почему: титан сочетает в себе основные параметры эффективности самолета – веса, надежности, стоимости обслуживания и прибыли от эксплуатации. Это главные критерии для авиаперевозчиков.

В настоящее время разработчики авиатехники перестраивают всю материаловедческую концепцию строительства самолетов, активно привлекая и используя композиционные материалы на основе углеволокна и титановые сплавы. Первые заменяют алюминий и сталь, вторые коррозионноустойчивы и исключительно прочны.

Причин перехода на композиционные материалы несколько. Во-первых, наметился быстрый рост пассажирских и грузовых перевозок, объем которых, по прогнозам специализированной аналитической группы Airline Monitor, в период с 2008 по 2026 год увеличится втрое, что потребует в два раза увеличить парк магистральных авиалайнеров. Во-вторых, в условиях высоких цен на топливо самолетостроительным компаниям приходится разрабатывать и готовить серийный выпуск экономичных моделей авиалайнеров.

Поскольку с композитами "уживается" только титан, спрос гражданского самолетостроения на титановые полуфабрикаты возрастет к 2015 году примерно в два раза.

Уральская корпорация "ВСМПО-Ависма", имея мощную производственную и научно-техническую базу, готова удовлетворить возросшие потребности в титане отечественных и зарубежных заказчиков. "Нигде в мире нет такого предприятия, чтобы в одной точке, под одной крышей было собрано производство, способное закрывать все потребности мира в одном материале – титане", – высказывается по этому поводу генеральный директор корпорации "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин.

Стратегия развития компании направлена на усложнение производства, конечной целью которого является освоение выпуска готовых деталей. В ближайшее время заказчикам будут поставляться не просто штамповки, а механически обработанные детали и заготовки после предварительной обработки. Цель – освоение выпуска готовых деталей, в том числе таких сложных и ответственных, как детали самолетов. В мае нынешнего года на полную мощность выведен

пресс усилием 6 тыс. тонн. Это позволит полностью обеспечить загрузку цехов производителей плит, листов, прутков и биллетов роторного качества.

Вращающиеся детали роторов авиадвигателей испытывают в полете колоссальную нагрузку. Им приходится работать в условиях высоких температур и динамических воздействий. От их надежности зависят безопасность самолета и жизни людей, что находится на борту воздушного судна. Следовательно, титан, используемый в этих ответственных узлах, должен быть не просто прочным, а суперпрочным. Для достижения такого свойства в корпорации "ВСМПО-Ависма" отливают слитки из титановой губки и лигатур высшего качества, и обязательно от сертифицированных поставщиков. При этом перед запуском в производство все исходные материалы проверяются специальными методами входного контроля.

Еще один важный момент технологии. Титановые слитки плавят в вакуумных дуговых печах. Но для особых изделий, какими являются вентиляторные и компрессорные диски авиадвигателей, первый переплав слитков производят в особых печах, называемых гарнисажными. Это уникальные в своем роде печи, до сих пор не имеющие аналогов в мире. Неспециалисту это название ничего не говорит. Не вдаваясь в подробности технологии, просто отметим, что одно из достоинств этой печи — возможность получить рафинированный, то есть чистый, титан без вредных примесей. Слиток, затем отправляющийся на дальнейшую обработку, получается однородным по структуре.

Технический аудитор внешней лаборатории двигателестроительной компании Rolls-Royce, партнера уральской корпорации, отмечает: "Если мы начинали покупать у ВСМПО продукцию стандартного качества, то теперь дошли до роторного — наивысшего. За все время развития наших взаимоотношений год от года росла уверенность в салдинском предприятии. Мы стали понимать, что ВСМПО может производить для Rolls-Royce различные материалы того качества, которое нам нравится. Могу уверенно сказать, что если бы у нашей компании не было такого поставщика, как ВСМПО, мы бы со своими задачами не справились".

РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

Корпорация "ВСМПО-Ависма" глубоко интегрирована в мировую экономику и занимает позиции одного из мировых лидеров по производству титана. Участие в последних и революционных проектах авиалайнеров американских и европейских авиастроителей без ложной скромности оправдывает этот статус.

К созданию российского лайнера SuperJet 100, первого спроектированного и собранного в современной России гражданского самолета, корпорация имеет самое непосредственное отношение. Над грандиозным проектом отечественного авиастроения по созданию семейства региональных самолетов под названием SuperJet, предложенным ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", трудились специалисты более 20 компаний — лидеров мирового авиастроения. Для российского авиапрома выкатка и презентация долгожданного первенца среднемагистрального самолета

SSJ 100 в сентябре 2007 года стала событием эпохальным. Титан корпорации "ВСМПО-Ависма" присутствует в самых ответственных узлах авиалайнера.

Корпорация продолжает сотрудничество с российскими партнерами "Сухого". Специально под этот проект в цехе механической обработки штамповок устанавливается дополнительное оборудование. Это позволит значительно ускорить процесс изготовления готовых узлов и деталей, которые используются в производстве нового российского лайнера.

В "самолете мечты" Boeing 787 — лидере нового поколения самолетов — половина применяемого титана — "ВСМПО-Ависмы". В самолете использован новый высокопрочный титановый сплав VST 5553, созданный профессионалами ВСМПО. Из него изготавливают десятки наименований штамповок, в производстве которых ВСМПО нет равных. А первый заказ на продукцию российской корпорации "ВСМПО-Ависма" Boeing разместил в 1997 году.

В целях дальнейшего сотрудничества и совместных исследовательских работ в прошлом году Boeing и "ВСМПО-Ависма" создали совместное предприятие Ural Boeing Manufacturing (UMB). Проект позволит осуществлять механическую обработку титановых штамповок для самолета Boeing 787. Совместное предприятие создано на паритетных началах: 50 % акций — у титановой корпорации, 50 % — у концерна Boeing. Российская и американская компании будут работать в тесном сотрудничестве, внедряя в практику самые лучшие технологии по эффективной механической обработке титана. Начать производство планируется уже в этом году. Для корпорации это перспективное направление деятельности.

Еще одним давним партнером является европейская компания Airbus. Самая большая штамповка балки шасси самолета A380 весом 3,5 тонны изготовлена из титана "ВСМПО-Ависмы". Таких крупногабаритных изделий больше никто делать не может. Изготавливают штамповки на модернизированном кузнечном оборудовании, самом мощном в мире. В 2007 году корпорация начала новую работу над проектом самолета A350.

Если говорить языком цифр, то в заказах такого гранда авиации, как Boeing, наша доля составляет 30—40 %, в европейской компании Airbus — 55—60 %, бразильской Embraer — 90 %, в канадской Goodrich — крупнейшего в мире производителя шасси — 90 %.

В этом году корпорация достигла запланированного роста производства. Владислав Тетюхин отмечает: "В нынешнем юбилейном году нам предстоит серьезная задача по снижению производственных затрат за счет бережливых технологий и дальнейшего повышения качества продукции. Мы научились развивать производство спокойно, без лишней суеты. Но сегодня нам к этому необходимо прибавить максимально бережливый стиль работы, максимально обращенный к человеку и максимально использующий его способности. Главное для корпорации сегодня — сохранить свои позиции на мировой арене".

Алексей ВИКТОРОВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
11.07.08*

EADS ПОТЕРЯЛ ЗАКАЗ ПЕНТАГОНА

Тендер на авиазаправщики стоимостью 35 млрд долларов будет повторен.

Европейскому аэрокосмическому и оборонному концерну EADS и его американскому партнеру Northrop Grumman придется вновь принять участие в гонке, которую, как им казалось, они уже выиграли. Министерство обороны США выполнит рекомендацию счетной палаты правительства (GAO) и повторит "в ускоренном варианте" тендер на выпуск для ВВС США 179 самолетов-авиазаправщиков. Министр обороны Роберт Гейтс заявил, что его ведомство перенимает от ВВС США ответственность за проведение нового тендера на оборонный заказ стоимостью 35 млрд долл. Общая стоимость заказа, включая поставку запчастей и техническое обслуживание на весь срок эксплуатации, превышает 100 млрд долл. До появления критических замечаний GAO Роберт Гейтс полностью поддерживал итоги уже проведенного ВВС тендера.

Решение о передаче многомиллиардного заказа альянсу в составе EADS и Northrop ВВС США приняли в феврале в результате проведения длительного и якобы "прозрачного и честного" конкурса. Проигравший в тендере Boeing тут же опротестовал его итоги в счетной палате правительства США, а лоббисты американского концерна развернули яростную кампанию в конгрессе, утверждая, что участие в выполнении оборонного заказа европейского производителя противоречит национальным интересам Америки и грозит США масштабной потерей рабочих мест. GAO провела собственное расследование, сделав вывод, что в ходе тендера, который организовали ВВС США, имели место "значительные недостатки", и рекомендовала этот конкурс повторить. Счетная палата отметила, в частности, что ВВС США, принимая решение о победителе тендера, отошли от ими же самими установленных критериев отбора, о чем Boeing проинформирован не был. Предлагавший этим концерном вариант авиазаправщика на базе самолета B767 полностью соответствовал первоначальным требованиям заказчика, однако был отклонен ВВС США, ввиду того что предложенный альянсом

Northrop/EADS авиазаправщик на базе самолета A330 компании Airbus эти требования превысил. Кроме того, предлагаемый Boeing вариант после устранения недостатков и с учетом возможного срока эксплуатации является более дешевым. Завершить проведение повторного тендера Роберт Гейтс намерен в текущем году. По мнению эксперта по вооружениям из Lexington Institute Лотена Томпсона, заявление министра обороны свидетельствует о том, что окончательное решение о подрядчике постройки авиазаправщиков примут до завершения срока работы правительства Джорджа Буша, истекающего 20 января 2009 года. Хотя ввиду сложности заказа, наличия противоборствующих сил в конгрессе и неоднозначности всей истории тендера это представляется маловероятным. По результатам первого тендера в конце 2003 года Boeing одно поражение уже потерпел: тогда концерн уличили в незаконных контактах с отвечавшим за закупки чиновником. Если в ходе нового конкурса победителем будет объявлен Boeing, свой протест в контрольные органы могут направить уже Northrop и EADS.

EADS ТЕРЯЕТ МЕНЕДЖЕРОВ

По подозрению в инсайдерской торговле акциями на прицеле органов юстиции оказался еще один из бывших руководителей дочерней компании EADS — Airbus: в среду полиция задержала бывшего финдиректора Airbus Андреаса Шперля, который возглавляет один из заводов EADS в Дрездене. Также дела уже заведены на бывшего главу Airbus Густава Хумберта и бывших руководителей EADS Ноэля Форжара и Жан-Поля Гута. Менеджеров подозревают в продаже акций концерна до объявления о задержке поставок суперлайнера A380. В том же подозреваются и акционеры EADS — концерны Daimler и Lagardere.

*Йенс ЭКХАРДТ, Handelsblatt
(перевод Александра Полоцкого)
источник: газета RBC Daily
11.07.08*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **91**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ЕВРОПЕЙСКИЙ "ЖУРАВЛЬ" ПРОТИВ АМЕРИКАНСКОЙ "СИНИЦЫ"

A400M — конкурент заокеанских военно-транспортных самолетов.

26 июня в Севилье состоялась выкатка первого "общеевропейского" военно-транспортного самолета A400M, созданного концерном EADS и призванного заменить весь парк ВТС данного класса в ряде стран НАТО. Важность события оказалась настолько высока, что церемонию провел лично король Испании Хуан Карлос I.

ОДИН — УСТАРЕЛ, ДРУГОЙ — НЕ НУЖЕН

История программы A400M берет начало в 1982 году — тогда компании "Аэроспатьяле", "Бритиш Аэроспейс", "Локхид" и MBV объединили усилия в рамках проекта "Перспективный международный военно-транспортный самолет" (FIMA), целью которого было определено создание тактического ВТС, способного заменить устаревающие американский С-130 "Геркулес" и европейский С.160 "Трансаль". Однако в 1989 году компания "Локхид" выходит из проекта и делает ставку на разработку модернизированного варианта "Геркулеса", получившего обозначение С-130J "Супер-Геркулес". Одновременно к программе FIMA присоединяются компании "Алениа" и CASA, а сам проект претерпевает ребрендинг и получает название "Еврофлаг". Но затем программа "подвисает".

И тут в начале 1990-х годов возникает идея, еще недавно казавшаяся невозможной: военно-политическое руководство ряда европейских стран НАТО изъявило намерение рассмотреть возможность присоединения к российско-украинской программе создания военной модификации транспортного Ан-70. Однако, как представляется, эта машина в основном сыграла роль своеобразного "пугала", которое использовали для того, чтобы сбить расходы по программе A400M, запрошенные разработчиками. Да и у самого Ан-70 судьба как-то не заладилась...

Тем временем европейская программа, наконец, сдвинулась с мертвой точки. Во второй половине 1990-х годов восемь стран НАТО договорились объединить свои усилия в вопросе разработки тактико-технических требований к перспективному тактическому ВТС, получившему условное обозначение "Перспективный большой военно-транспортный самолет" (FLA). И в сентябре 1997 года разработчикам был направлен запрос на предоставление технического предложения по самолету. Причем одним из наиболее существенных побудительных мотивов для запуска программы A400M стала неудовлетворенность командования вооруженных сил стран НАТО летно-техническими характеристиками предложенного американцами "Супер-Геркулеса".

Во-первых, новая модификация сохраняла диаметр фюзеляжа С-130, что не позволяло увеличить объем и массу перевозимого полезного груза, а также перебрасывать ряд крупногабаритных образцов армейской боевой и вспомогательной техники. Во-вторых, скоростные качества самолета оказались намного

ниже тех требований, которые предъявляли к ВТС такого класса военно-воздушные силы европейских стран НАТО. И, наконец, в-третьих, европейских генералов совершенно не удовлетворяла дальность полета С-130J при максимальной нагрузке.

Стартовым заказчиком на A400M стали ВВС Великобритании, подписавшие 9 мая 2000 года письмо о намерениях приобрести 130 машин (затем заявка сократилась до 25). Только после этого, 27 июля того же года, министры обороны семи европейских государств (Великобритании, Бельгии, Германии, Испании, Италии, Турции и Франции) подписали совместную декларацию, которая официально определила A400M единым перспективным оперативно-тактическим военно-транспортным самолетом их вооруженных сил. А в декабре следующего года компания "Эрбас" заключила с Объединенным европейским агентством по закупке вооружений и военной техники (OCCAR) официальный контракт на осуществление работ по разработке перспективного ВТС, проведению его испытаний и организацию серийного производства с последующей поставкой заказчикам. Совокупный объем предварительно законтрактованных самолетов был определен в количестве 196 единиц (позднее возрос до 212), а стоимость контракта составила 20 млрд евро.

БОЛЬШЕ ЧЕМ ТАКТИЧЕСКИЙ

Разработка нового ВТС началась в 2000 году, а первые поставки были назначены на 2002 год. Однако вскоре у программы выявились многочисленные проблемы технического и организационного характера, что неоднократно вызывало перенос сроков начала испытаний самолета и поставок.

Результатом стало сокращение рядом стран размещенных ранее заказов. По итогам подписания 24 мая 2003 года между "Эрбас" и OCCAR окончательного контракта по A400M количество приобретаемых машин снизилось до 180: в 2002 году из программы вышла Италия (минус 16 судов), в 2003 году заказ на три A400M сняла Португалия, а Германия сократила заявку с 73 до 60 самолетов. Правда, Люксембург изъявил желание приобрести одну машину. Тем не менее на сегодня портфель заказов программы A400M составляет 192 самолета — благодаря тому, что контракты на его закупку заключили Малайзия (8 декабря 2005 года, четыре штуки) и ЮАР (9 декабря 2004 года, заказаны восемь машин общей стоимостью 837 млн евро).

Современный A400M — уже не просто типовой тактический ВТС, а машина, обладающая некоторыми свойствами стратегического военно-транспортного самолета. Особенно это касается скорости и дальности полета, а также объема и массы полезной нагрузки, которая достигает у него 37 тонн — почти в два раза больше аналогичного показателя новейших представителей семейства "Геркулесов" (у С-130Н — 19 356 кг, у модернизированного С-130J — 18 955 кг). Преимущество по дальности полета тоже впечатляет: у A400M — 3300 км при максимальной нагрузке в 37 тонн, а при

массе груза 20 тонн — 6900 км; тогда как у "Геркулеса" при куда меньшей максимальной нагрузке — 3791 км, а у "Супер-Геркулеса" — 5250 км.

Как представляется, после запуска в серийное производство "общеевропейский" военно-транспортный самолет сможет составить достойную конкуренцию такому "гранду" военно-транспортной авиации, как С-130, фактически являющемуся основным тактическим ВТС грузоподъемностью около 20 тонн в армиях стран — членов НАТО и ряда других государств. Хотя А400М несколько тяжелее, чем его заокеанский "собрат" (максимальный взлетный вес соответственно 141 тонна и 79,4 тонны).

Косвенным же подтверждением того, что в будущем А400М станет угрожать американским интересам на традиционных рынках, где присутствует "Геркулес", является то, что командование ВВС Великобритании приняло решение о постепенной замене устаревших модификаций С-130 на "общеевропейский" ВТС, а в перспективе последний, возможно, придет на смену и недавно закупленным С-130J/J-30. При этом в официальных документах Соединенного Королевства особый упор делается именно на то, что А400М будет обладать элементами стратегического военно-транспортного самолета. К тому же, как ожидает командование британских ВВС, эксплуатация А400М окажется намного менее хлопотной и дорогостоящей по сравнению с С-130J.

Здесь нельзя не вспомнить, что программа разработки и выпуска А400М — это уже вторая попытка европейских стран — членов НАТО избавиться от засилья американских тактических ВТС типа С-130. Первая — проект самолета С.160 "Трансаль", который появился почти на десятилетие позже "Геркулеса", — опытные машины поднялись в небо 13 февраля (французский вариант) и 25 мая 1963 года (немецкий вариант).

Основная задача — создать более дешевый аналог С-130 — была блестяще решена. Французским и немецким инженерам удалось даже улучшить некоторые характеристики своего самолета по сравнению с "Геркулесом". С.160 имеет меньшие разбег и пробег, что позволяет эксплуатировать его с тех аэродромов, где С-130 работать до недавнего времени — пока не получил специальную реактивную стартовую систему — не мог. К тому же "Трансаль" способен садиться на более "мягкие" грунтовые аэродромы и наносит меньше ущерба неподготовленным (то есть небетонированным) ВПП во время интенсивной эксплуатации. Главным недостатком С.160 стала его относительно малая дальность полета с максимальной нагрузкой.

Серийный выпуск "Трансаля" начали в 1967 году — одновременно во Франции и ФРГ. В 1972 году производство самолета прекращается и возобновляется через пять лет — уже в модернизированном варианте и под обозначением С.160 NG (Nouvelle Generation, то есть "новое поколение"). Отличия — новая авионика и усиленное крыло, в котором разместили дополнительные топливные баки.

Однако у специалистов до сих пор вызывает серьезные сомнения целесообразность создания фактически "дубликата" американского С-130. Скорее это было желание правительств Франции и ФРГ поддерживать национальную авиапромышленность. К тому же весьма малое количество выпущенных самолетов — всего 206 — не принесло особой выгоды ни разработчикам и производителям С.160, ни его заказчикам.

ДО ФИНИША ЕЩЕ ДАЛЕКО

Впрочем, для прохождения главного рубежа программы А400М — первого полета — разработчикам понадобится еще не менее четырех-пяти месяцев. Состоится это событие никак не ранее ноября 2008 года. Хотя изначально руководство военного отделения компании "Эрбас" планировало поставить А400М на крыло к концу нынешнего лета.

Сегодня задержка связана с отставанием от графика летных испытаний турбовинтового двигателя TP400-D6, который должен пройти тестирование на летной лаборатории С-130, вдобавок есть определенные трудности в отработке ряда элементов конструкции планера. Но еще в прошлом году вследствие крупных просчетов компании-разработчика и проблем с организацией производства на предприятиях концерна EADS и фирм-смежников график программы был кардинально пересмотрен, а убытки "Эрбаса" от срыва обязательств составили 1,4 млрд евро. А ведь предполагалось, что подразделения с этим ВТС достигнут состояния начальной оперативной готовности к 2004–2005 годам. Некоторое время назад, после очередного переноса сроков поставок, в специализированной прессе А400М даже стали именовать не иначе как "бумажный самолетик".

Поэтому неудивительно, что многочисленные скептики "единого европейского тактического военно-транспортного самолета", уже не особо стесняясь, указывают на тот факт, что пока объединенная европейская аэрокосмическая корпорация с трудом создает А400М, его конкурент С130J, так не понравившийся военным Старого Света, успешно преодолел стадию испытаний и после устранения выявленных недостатков запущен в серийное производство. Причем сразу в двух вариантах: базовом С-130J и удлиненном С-130J-30. Более того, "Супер-Геркулес" даже успел пройти испытание в боевых условиях — в Афганистане и Ираке, продемонстрировав высокий боевой потенциал.

Так что американские маркетингологи до сих пор призывают потенциальных покупателей отдать предпочтение "синице в руках" и не тратить драгоценное время, ожидая "журавля в небе".

Владимир ЩЕРБАКОВ

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
04.07.08



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного вам номера Бюллетеня можно в Интернете по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

МИРНЫЙ И БОГАТЫЙ

От авиасалона в Фарнборо, открывающегося 14 июля, Россия не ждет новых военных контрактов. Но ведущим производителям самолетов обещаны заказы на десятки пассажирских лайнеров.

ИФК объявит на салоне о контракте на 30 новых Ту-204 и еще на столько же оформит опцион, рассказал "Ведомостям" гендиректор компании Александр Рубцов. В каталожных ценах это примерно \$ 1,2 млрд. Основной покупатель — "Авиалинии 400" (бренд Red Wings). По словам гендиректора А400 Константина Тетерина, планируется приобрести 20 Ту-204. Рубцов отказался назвать других заказчиков, но отметил: переговоры идут с авиакомпаниями "из второй пятерки первой [российской] десятки". По данным Транспортной клиринговой палаты, это "ВИМ-Авиа", "КрасЭйр", "Атлант-союз", "Уральские авиалинии" и "Аэрофлот-Норд". Источник, близкий к ИФК, говорит, что это точно не "КрасЭйр" (между компаниями идет судебная тяжба). Источник в совете директоров "Аэрофлот-Норд" сообщил, что им не нужны Ту-204. Получить комментарии у остальных трех компаний вчера не удалось. Аналитик агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев не сомневается, что эти "Ту" купят, "если их удастся произвести [на ульяновском "Авиастаре"]": реконструкция завода не окончена и его возможности "не слишком обнадеживающие".

Farnborough — один из крупнейших авиасалонов в мире. Проходит один раз в два года, впервые — в 1948 г. Количество участников в 2006 г. — 1480. Сумма сделок — около \$ 42 млрд. В 2008 г. ожидается более 1500 экспонентов. Организатор российской экспозиции — ФГУП "Рособоронэкспорт".

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), в свою очередь, готовят соглашение на поставку "порядка 30" SSJ

100, сообщила их представитель Ольга Каюкова. Заказчиков она не называет. Источник, близкий к ГСС, говорит об одной из лизинговых компаний, а самолетов будет 24 (каталожная цена одного — \$ 29,9 млн). Пантелеев считает: это может быть "ВТБ лизинг" — через него два SSJ уже заказала "Армавиа". Пресс-секретарь "ВТБ лизинга" от комментариев отказался. В апреле вице-президент ГСС Максим Гришанин говорил, что самолеты купят две российские авиакомпании.

На салоне же станет известен и первый заказчик грузовых А320, конвертацией которых (из пассажирских) займется СП (учредители) — EADS, Airbus Industries, "Иркут" и Объединенная авиакорпорация. Норвежская лизинговая Аерсар может дать контракт на 30–40 таких А320, сообщил "Ведомостям" источник в ОАК и подтвердил источник, близкий к СП. Сумму сделки они оценивают в \$ 300 млн. Первый самолет поставят в конце 2011 г. Представитель Аерсар комментировать сделку вчера не стал. Ожидается, что на салоне будет подписан и договор "Оборонпрома" с AgustaWestland о создании СП по производству вертолетов Agusta в России. Источник в итало-британской компании подтвердил возможность подписания документа, отказавшись сообщить детали проекта.

А вот военных контрактов не будет, заявили представители РСК "МиГ" и АХК "Сухой". Не планируется и экспозиции военной техники. Единственным российским истребителем на "Фарнборо" станет МиГ-29 словацких ВВС, говорит представитель "МиГ".

Анастасия ДАГАЕВА,
Анастасия ДЕНИСОВА

источник: газета "Ведомости"
11.07.08

ИЗ РСК "МИГ" УЛЕТАЮТ ДВИГАТЕЛИ

Компания меняет производство вертолетных двигателей на нижегородский "Сокол".

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) окончательно решила не развивать двигателестроительное подразделение. Как рассказали РБК daily несколько источников в авиационном комплексе, компания планирует обменять принадлежащие РСК "МиГ" акции трех двигателестроительных предприятий на блокирующий пакет акций "Сухого", которые находятся на балансе компании "Рособоронэкспорт". Для того чтобы сама РСК "МиГ" не потеряла в стоимости перед вхождением в ОАК, в ее ведение будет отдан нижегородский завод "Сокол", где будет развиваться программа МиГ-29.

В состав РСК "МиГ" (в марте 2008 года преобразованной из ФГУП в ОАО), в частности, входят ОАО "Климов" и ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышева" (ММП им. Чернышева), а также ОАО "Красный Октябрь". Все предприятия в кооперации создают и разрабатывают вертолетные двигатели.

Как рассказал РБК daily источник в авиационном комплексе, эти предприятия будут выведены из состава РСК "МиГ" и переданы дочерней структуре компании "Оборонпром" — Объединенной двигателестроительной корпорации. Одновременно с этой сделкой будет проведена и другая — по продаже "Рособоронэкспортом" 25,18 % акций ОКБ "Сухого" ОАК. Чтобы оценка РСК "МиГ" практически не изменилась, а также была решена проблема высвобожде-

ния площадей, расположенных в районе "Динамо", планируется, что нижегородский завод "Сокол" войдет в состав не ОАК, а РСК "МиГ". "МиГ" надо участвовать в совете директоров предприятия и избирать его гендиректора", — отмечает собеседник РБК daily. Компания планирует сосредоточить здесь производство самолетов МиГ-29. По словам другого источника, все сделки будут подготовлены до конца 2008 года. По его словам, исполнение данного решения может быть затруднено только болезнью гендиректора РСК "МиГ" Анатолия Белова.

На сегодняшний день одним из наиболее перспективных предприятий, входящих в состав РСК "МиГ", является ОАО "Климов". По данным РБК daily, по итогам 2007 года выручка предприятия составила 3,1 млрд руб. (из которых фактически отпущенная продукция — 2,4 млрд руб.). Чистая прибыль составляет 198 млн руб., годом ранее она составляла 138,7 млн руб. ММП им. Чернышева не раскрывает свои финансовые показатели. "Главное, чтобы было наконец-то выполнено поручение президента от августа 2007 года о консолидации двигателестроения, — считают в "Климове". — Если это будет "Оборонпром", "Климов" это будет только приветствовать". "Если будет реализована концепция, которая обсуждалась

на совещании президента, и консолидация произойдет вокруг ОАО "Климов", то к моменту передачи в "Оборонпром" "миговский куст" будет иметь единое жизнеспособное подразделение, без убытков", — говорит замгендиректора по стратегическому развитию и корпоративным вопросам "Климова" Александр Вознесенский. Гендиректор ММП им. Чернышева Александр Новиков не стал обсуждать перспективы и выгоду предприятия от вхождения в дочернюю структуру компании "Оборонпром".

В ОАК подтвердили планы по реструктуризации "МиГ" с выводом двигателестроительных активов и включением в состав предприятия завода "Сокол". Представитель "Оборонпрома" подтвердил факт ведения переговоров с ОАК о включении "Климова", ММП им. Чернышева и "Красного Октября" в состав создаваемой корпорации двигателестроительного холдинга, однако от дальнейших подробностей отказался. Пресс-секретарь НАО "Сокол" Игорь Черниченко отметил, что ему ничего не известно о таком обмене с РСК "МиГ".

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
11.07.08*

ЗАЛОЖНИКИ ГОСБЮДЖЕТА

Мнение. В связи с очередной реструктуризацией правительства заморожено финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ из госбюджета.

Недавно, отвечая на вопрос корреспондента информационного агентства "Интерфакс-АВН", директор ЦАГИ Сергей Чернышев сказал, что на проведение исследований в рамках федеральных авиационных и космических программ, а также гособоронзаказа институту в 2008 г. из госбюджета планируется выделить около 2 млрд руб. Это будут как прямые ассигнования, так и средства, полученные за выполнение договоров со сторонними предприятиями по темам, которые финансируются из госбюджета.

Однако ЦАГИ госбюджетные деньги получит, по словам С. Чернышева, только в ноябре-декабре нынешнего года. Такая же участь постигла и другие научно-исследовательские центры ОПК России. Причиной приостановки финансирования государственных НИИ стали изменения, произошедшие в правительстве, и проводимая реструктуризация Роспрома. Получается так, что приход В. Путина на пост председателя правительства нарушил запланированное ритмичное финансирование из госбюджета, несмотря на принятый по предложению администрации Кремля трехлетний бюджетный план. Как было раньше на протяжении десяти лет, что при смене правительства нарушалось финансирование из госбюджета предприятий ОПК и те вынуждены были брать в банках под значительные проценты кредиты, тем самым уве-

личивая свои долги перед бюджетами разного уровня, так и продолжается сегодня. Как выделялись крохи на содержание экспериментальной базы, так эти крохи и выделяются. Спрашивается, о каком подъеме науки можно говорить? Через контролируемые государством СМИ, и в первую очередь через ТВ, льются потоки пустых слов из уст высокопоставленных госчиновников о развитии ОПК и выдается желаемое за действительное. Вспоминаю, как в 90-е годы периодически возникала напряженность на градообразующих предприятиях из-за длительных задержек с выплатой нищенских зарплат рядовым сотрудникам, что напрямую влияло на процесс омоложения кадров. Изменения в положительную сторону в финансировании научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) произошли, но не столь значительные, как ожидалось. Зато в разы ухудшилось положение с кадрами, это сейчас вопрос всей оборонки. Мы теряем науку. Во многом по причине кадрового кризиса сейчас в ЦАГИ "в общем объеме исследований зарубежные заказы составляют всего 7%, тогда как в 90-е годы на их долю приходилось примерно 50%". Численность сотрудников института, который собирается отметить в начале декабря 90-летие, из года в год сокращается. По ЦАГИ ходит такая шутка: "Сейчас у нас пятилетка невосполнимых потерь". Остроты с привкусом черного юмора по поводу положения оборонных НИИ можно встретить на форумах всех ведущих авиационных сайтов России.

Юрий ПОНОМАРЕВ

*источник: газета "Жуковские вести"
10.07.08*

КАЛМЫКИЮ ВОЗНЕСУТ ДО НЕБЕС

Diamond Aircraft намерена построить в республике завод по сборке легкомоторных самолетов.

Правительство Калмыкии и австрийская компания Diamond Aircraft намерены создать совместное предприятие по сборке в республике легкомоторных самолетов, рассчитывая выйти с этой продукцией на частный рынок и в сферу малой специализации. Наблюдатели и эксперты по-разному оценили перспективы проекта, отметив, что, несмотря на прогнозируемый бурный рост частной малой авиации, развитие этого рынка тормозится громоздкой системой госконтроля.

Австрийская компания Diamond Aircraft рассматривает возможность строительства на территории Калмыкии завода по сборке легкомоторных самолетов, производству винтов для самолетов и крыльев для мельниц ветровых электростанций. Накануне делегация Diamond Aircraft посетила республику с рабочим визитом и встретила с местными властями. По словам начальника пресс-службы президента Калмыкии Буянча Галзанова, директор Diamond Aircraft Кристиан Драйс "остался доволен увиденным". "Мы еще не подписали никаких протоколов, но достигли устной договоренности о строительстве предприятия по сборке легкомоторных самолетов, причем австрийцы готовы приступить к реализации проекта уже в конце этого года, — отметил господин Галзанов. — Кристиан Драйс отказался называть какие-либо цифры, в частности по объему инвестиций в проект и ежегодным объемам производства. Руководство республики заявляет о своем согласии на любое количество выпускаемых самолетов с условием, что первоначальная цифра будет постепенно увеличиваться".

Планируется, что Diamond Aircraft организует с правительством Калмыкии совместное предприятие, которое будет создано по аналогии с производствами компании, уже работающими в Китае. Причем Diamond Aircraft намерена развивать проект

комплексно и вместе с производством открыть в Элисте школу для обучения пилотов. В качестве основных рынков сбыта компания рассматривает частных лиц, сельскохозяйственные предприятия, пожарные службы и авиатакси. "По крайней мере, за границей именно эти отрасли являются основным рынком сбыта для австрийских самолетов", — подчеркнул господин Галзанов.

Diamond Aircraft — крупнейшая австрийская авиационная компания, ведущий мировой производитель авиации общего назначения. Компания основана в 1981 году и выпускает реактивные тренировочные и бизнес-самолеты, планеры.

Эксперты и участники рынка к идее правительства Калмыкии отнеслись неоднозначно. На ОАО "Казанский вертолетный завод" отметили, что большинство поставок "легкой авиации" в стране распределяется через госзаказы на оборонных заводах и войти в эту систему весьма трудно. Идея авиатакси при этом является новой даже для столицы, в которой это направление только развивается. По мнению заместителя генерального директора по корпоративным вопросам ОАО "Саратовские авиалинии" Валерия Исайкина, "строительство подобного завода для России нецелесообразно". "Частный авиарынок России только зарождается, нам еще далеко до уровня США и Европы, и я не думаю, что такого рода самолеты будут востребованы, — полагает господин Исайкин. — К тому же в этой сфере много бюрократической волокиты. Организации, которые захотят осуществлять перевозку, обязаны получить соответствующие лицензии и сертификаты, что сделать на территории России довольно проблематично, так как для этого необходимо иметь специальные технические парки и персонал".

Однако, по прогнозу эксперта научно-производственной компании ОАО "Панх" (г. Краснодар) Владимира Козловского, "в ближайшем будущем" ожидается высокий спрос на легкомоторные самолеты у частных лиц. "В России пока нет как такового рынка легкомоторной авиации, однако попытки его создать присутствуют, и уже сейчас многие обеспеченные люди приобретают такие самолеты на Западе, так как в России их аналогов еще нет, — отметил господин Козловский. — В сельском хозяйстве спрос на подобную авиатехнику снижается из-за появления современных и эффективных наземных систем". Объем инвестиций в строительство завода в Калмыкии, по прогнозу Владимира Козловского, может составить от \$20 до \$100 млн, в зависимости от цикла сборки. "Однако до тех пор, пока не будут заявлены основные характеристики будущего завода и класс выпускаемых самолетов, оценить перспективы инвестпроекта сложно", — отметил господин Козловский.

Светлана БОБРОВА,
Анна ЗАХАРОВА

источник:
газета "Коммерсантъ — Волгоград"
02.07.08



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

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

WWW.KSAN.RU

ИНТЕРВЬЮ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИИ ДЕНИС МАНТУРОВ: "МЫ ХОТИМ ОКАЗАТЬСЯ В ПЯТЕРКЕ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ"

Интервью заместитель министра промышленности и торговли Дениса Мантурова.

В России в последние годы разработано немало новейших самолетов и вертолетов, но вот проблема — нет современных перспективных двигателей. Те, что есть, делаются совместно с иностранцами. Решить эту проблему государство хочет, создав Объединенную двигателестроительную корпорацию. В нее "волеют" 84 млрд рублей инвестиций. Но первые трудности уже появились: акционеры ОАО "НПО "Сатурн" и ОАО "УМПО" против вхождения в создаваемую корпорацию. Заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров рассказал корреспонденту "Известий" Павлу Арабову о слабых местах отечественного двигателестроения и о подготовке к прорыву.

"ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОТСТАВАНИЕ СТАЛО ТОТАЛЬНЫМ"

— Что изменилось в Вашей работе с формированием нового кабинета министров?

— Что касается промышленности, то с присоединением Роспрома у нас расширились функции. На сегодня назначено пять заместителей министра, из них трое курируют конкретные отрасли промышленности. Я "веду" авиацию, судостроение, химико-технологический и биоинженерный комплекс и свод по оборонной промышленности.

— Как вообще решается, какие предприятия надо объединять в отдельную госкорпорацию, а какие — нет?

— Если это "гражданские" предприятия и они не относятся к стратегически важным, то в интеграции "сверху" нет необходимости. Там уже давно почти все активы частные и решения по консолидации принимают их хозяева. Государству достаточно разработать отраслевые стратегии развития для стимулирования прежде всего технологического перевооружения.

Для предприятий с "двойными технологиями" в нашей стране существует вполне определенный порядок создания таких интегрированных структур. Изначально разрабатываются системные проекты по интеграции предприятий. Их рассматривает Межведомственная комиссия по реформированию и развитию оборонно-промышленного комплекса нашего мини-

стерства. Итоговые предложения утверждает Правительство Российской Федерации. Именно так принимались решения о создании Объединенной авиастроительной (ОАК) и судостроительной (ОСК) корпораций, а также таких интегрированных структур, как "Тактическое ракетное вооружение" и "Алмаз-Антей". Сейчас идет подготовка к объединению производителей автоматизированных систем управления. Также в соответствии с указами президента создается Объединенная двигателестроительная корпорация.

— Как Вы можете охарактеризовать ситуацию, сложившуюся в двигателестроительной отрасли за последнее десятилетие?

— Технологическое отставание и потребность в срочном техническом перевооружении. За последние 10 лет отставание стало тотальным. Для этого и было решено объединить основные государственные активы в области двигателестроения в Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК) в составе ОПК "Оборонпром" (входит в структуру ГК "Ростехнологии". — "Известия"). При этом у "Оборонпрома" будет 51 % (контрольный пакет) акций. Остальное может остаться у частных инвесторов.

Сегодня мы хотим видеть себя в пятерке ведущих мировых двигателестроительных компаний — наряду с General Electric Aviation, Rolls-Royce, United Technologies (включает Pratt & Whitney) и SAFRAN Group (Snecma и Turbomeca). Мы пока последние. В отрасли задействовано 118 тыс. человек (больше всех), но выдают они продукции всего на \$ 2,5 млрд — в 2 раза меньше, чем последняя из них — SAFRAN Group.

Поэтому мы будем работать над внедрением передовых методов управления производством и наращивать объемы выпуска продукции. Наша цель: через 7—10 лет стать третьими и занять 10—12 % мирового рынка газотурбинных авиадвигателей, турбин для газоперекачки, двигателей для судов и транспортного машиностроения, энергетических установок.

Вполне реалистичная задача, если этим заниматься, и при условии запуска с 2009 года новой федеральной целевой программы развития газотурбинного двигателестроения. Мы считаем, что на ближайшие пять лет на это потребуется около 84 млрд рублей. Пока же двигательная тематика "раскидана" по различным ФЦП — например, ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники".

— Вложенные 84 млрд государственных рублей "отобьются"?

— Конечно. Они вернутся в том числе в виде увеличения налоговых поступлений в бюджет. Не забывайте и о развитии смежных отраслей.

"ЭТО УЖЕ БУДЕТ СОВЕРШЕННО ДРУГОГО УРОВНЯ ДВИГАТЕЛЬ"

— На сегодняшний день в России даже нет собственного производства вертолетных двигателей. Это действительно так?

— Отчасти да. Большая часть двигателей ТВ3-117 и его модернизированная версия ВК-2500, которые стоят на наших основных вертолетах семейства Ми-17 и Ми-8, из-за принятой в СССР схемы промышленного зонирования производятся украинским заводом "Мотор Сич". Для нашего оборонного заказа финальную сборку этих двигателей осуществляет завод им. Климова в Санкт-Петербурге. Однако комплектующие все равно поставляет "Мотор Сич". Однако с 2010 года производство этих двигателей будет полностью освоено в России.

— А Украина не будет возражать?

— Этот двигатель разработан в России, мы владеем всеми интеллектуальными правами на него. "Мотор Сич" является производственной базой.

Что касается легких и средних вертолетов, то у нас нет для них серийного двигателя. В рамках новой ФЦП по двигателестроению мы рассчитываем запустить в серию нашу новую разработку — двигатель для среднего вертолета ВК-800. Будут организованы и СП с иностранными компаниями. Уже ведутся переговоры об этом с Turbomeca и Pratt & Whitney.

— Выходит, сами мы уже ничего выдумать не можем?

— На этом этапе нет смысла "изобретать велосипед". Зачем тратить свои ресурсы, когда мы можем сосредоточиться на разработке передовых прорывных технологий в двигателестроении? Двигатель технически гораздо сложнее самого самолета или вертолета — его создание занимает примерно в 2 раза больше времени.

В разрабатываемый сейчас ОАО "НПО "Сатурн" совместно с французской Snecma двигатель SaM146 (он будет устанавливаться на новом российском самолете Sukhoi Superjet 100) государство вложило около 3 млрд рублей только за последние два года. И это прекрасный двигатель для гражданских самолетов. Собственный современный газотурбинный двигатель у нас будет лет через десять. Инженерные наработки есть, но надо модернизировать само производство, стендовую и испытательную базу. Это уже будет совершенно другого уровня двигатель, с которым мы рассчитываем перегнать конкурентов.

Работа идет по нескольким программам. 28 июля наше министерство вынесет на рассмотрение Президиума Правительства новую программу по стратегическим материалам. Ей предусматривается разработка в том числе и тех материалов, без которых создать современный двигатель невозможно.

— На днях корпорация "Оборонпром" подписала базовое соглашение с итальянской компанией AgustaWestland на строительство в России производства среднего вертолета AW139. У нас действительно нет собственных вертолетов такого класса?

— Российский средний вертолет Ка-62 находится в стадии опытного образца. Запустить его в серию мы успеваем только к 2012 году. Получается, что еще четыре года нам нечего будет противопоставить экспансии иностранных компаний на внутреннем рынке. Да, мы можем еще больше поднять пошлины, но это некорректно и несправедливо по отношению к эксплуатантам вертолетов. А так мы сможем не только заполнить пустоту на российском рынке, но и получить новый опыт и некоторые недостающие технологии.

— В ОДК должны войти рыбинское НПО "Сатурн" и Уфимское моторостроительное производственное объединение (УМПО). Но их руководство заявляет о стремлении создать собственный частный холдинг. Почему Вы считаете, что он будет менее эффективным, чем еще одна госкорпорация?

— Отрасли нужна консолидация. То, что наши коллеги солидарны с нами в идее создания холдинга, лишь подтверждает нашу правоту. Обособление проекта по принципу частного или государственного неэффективно с точки зрения синтеза имеющихся компетенций. Нужно по примеру ОАК отстраивать государственно-частное партнерство. Для бизнеса это прежде всего означает рост капитализации. Помоему, такой набор решений из "трех К" выгоден всем. Даже если бы создать такой частный холдинг было возможно — а это, как я уже объяснил, невозможно в принципе, — он не смог бы стать эффективным просто потому, что остался бы за пределами отраслевой интеграции. Так что пока попытки создать какую-то альтернативу ОДК — совершенно бесполезная трата времени, сил и средств. Мы адекватно распорядимся этими активами — как и поручено в указе Президента по формированию ОДК.

— Но будет ли иметь смысл создавать ОДК, если государство проигрывает суды по УМПО?

— Мы и так близки к возвращению контроля над этими активами. В НПО "Сатурн" государству принадлежит 37 % акций, сама эта компания владеет почти 20 % акций УМПО, да еще около 30 % акций УМПО контролирует "Оборонпром". И о какой альтернативе мы говорим?

— Но, может быть, это "вопрос цены"? И если бы государство предложило частным собственникам "Сатурна" и УМПО больше денег за потерю контроля, они стали бы сговорчивее?

— Первоначальная схема консолидации акций УМПО — это кредитование дочерних компаний для скупки акций на рынке, в том числе и незаконно размываемых государственных. Можно продавать то, что тебе принадлежит как собственнику. Ты пошел в банк, взял кредит и построил кирпичный завод. Он стал работать, приносить прибыль — и ты вернул кредит. Теперь это твой кирпичный завод, ты его сам создал. Теперь можешь и продавать, ожидая максимума по цене. А когда ты предприятие у государства "оттянул", а потом собираешься опять его государству подороже продать — это даже как-то "не звучит".

Павел АРАБОВ

источник: газета "Финансовые известия"
21.07.08

ВИНТОКРЫЛАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Вертолеты готовы меряться скоростью с самолетами.

Может ли вертолет быть лучше самолета? Скажем, летать со скоростью более 500 км/ч и остаться при этом неприхотливым транспортным средством?

Еще недавно такие вопросы вызывали улыбку у специалистов — уж слишком разные это "стихии". Сегодня все чаще те же специалисты говорят: время доминирования самолетов проходит, мир стоит на пороге очередной воздушно-транспортной революции. "Известия" решили заглянуть в будущее и для этого побывали в двух ведущих вертолетостроительных КБ страны: "Миля" и "Камова".

ЧТО ТАКОЕ КОНЦЕПТ С ПРОПЕЛЛЕРОМ?

— Сейчас новая мода: весь мир захватила эпидемия создания высокоскоростных вертолетов, — сообщил "Известиям" глава холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов. — Как встречается с коллегами, сразу начинает обсуждать эту тему. По скорости, дальности полета и комфорту они должны стать конкурентами среднемагистральным авиалайнерам и при этом сохранить уникальные возможности вертолетов: вертикальный взлет и посадку, умение висеть в воздухе.

Что происходит с вертолетами у нас в стране? В этом году объединенный холдинг вертолетостроителей "Вертолеты России" планирует выпустить 200 машин (год назад была 121) и заработать на этом не менее 26 млрд рублей. А в будущем Россия планирует выпустить до 500 машин с тем, чтобы к 2015–2020 году занять 15 % мирового рынка продаж вертолетов. Правда, эксперты признают: сейчас мы делаем машины, которые были разработаны еще в советское время. Претендовать на часть мирового рынка можно только с принципиально новыми аппаратами.

У американцев они уже есть. Фирма Sikorsky приступает к наземным испытаниям опытного образца сверхскоростного легкого вертолета Х2, способного нестись на скорости 460 км/ч. В следующем году его хотят поставить "на крыло" и, возможно, начать серийное производство. Российские конструкторы в КБ "Миля" и "Камова" на недавней выставке "Хелли Раша" сделали свою "заявку на будущее" — представили сразу несколько моделей скоростных вертолетов: Ми-Х1, Ка-90 и Ка-92.

— Показывать "концепты" — мы так называем опытные образцы — принято в основном на автомобильных салонах, — признался "Известиям" генконструктор фирмы "Камов" Сергей Михеев. — Мы впервые решили поступить так же. С одной стороны, это демонстрация перспектив, а с другой — попытка изучить рынок и его реакцию на новое изделие.

Обтекаемые контуры фюзеляжей, современные лопасти винтов с острыми, чуть выгнутыми законцовками. Всем своим обликом "концепты" говорят, что им покорятся любые скорости. Например, Ми-Х1 рассматривается в КБ "Миля" как своеобразная технологическая платформа, на базе которой может быть создан

целый модельный ряд машин — от транспортно-пассажирской до ударной военной. Главное отличие от существующих — "самолетная" компоновка фюзеляжа (шасси и вооружение убираются внутрь).

Ка-92 берет техническими возможностями. В этой модели соосные жесткие винты сочетаются с "толкающим" самолетным пропеллером. Первый элемент обеспечивает взлет и посадку даже при сильном боковом ветре. Второй — очень приличную скорость. Это может быть большой пассажирский или транспортный вертолет, способный взять 30 человек. И, к примеру, взлетев из Мурманска, добраться до нефтяных платформ в районе Штокмановского месторождения (расстояние порядка 600–700 км). А если погода не позволит осуществить посадку, то вертолет сможет без дозаправки вернуться домой, на аэродром базирования. По словам конструктора, это будет принципиально новая машина с гораздо более высокими аэродинамическими качествами и малым удельным расходом топлива.

Ну, а Ка-90 — это нечто. Сразу и не поймешь: то ли вертолет, то ли ракета. Во всяком случае, такой концепции и смелости технической мысли нет ни у кого в мире. По замыслу конструкторов, вертолет должен подниматься с земли с помощью жестких и относительно коротких лопастей несущего винта. Набирая скорость с использованием двухконтурного реактивного двигателя и крыла, лопасти несущего винта замедляют вращение вплоть до полной остановки, складываются и убираются в футляр на "спине". Скорость полета такого летательного аппарата может достичь 700–800 км/ч. Когда же надо будет приземлиться, винты вновь будут выполнять свою функцию и машина приземлится в обычном вертолетном режиме.

По словам Сергея Михеева, существует несколько технических решений для кардинального увеличения скорости вертолета. Традиционно камовцы строят соосные вертолеты. У них нет проблемы наступающей и отступающей лопастей. Неприятный эффект компенсируется тем, что два винта идут друг другу навстречу. Поэтому на "Камове" делают "жесткий" винт. В частности, во время горизонтального полета будет меняться конфигурация несущего винта, чтобы уменьшить его сопротивление воздушному потоку. А дополнительную скорость получают за счет заднего толкающего винта. В результате, как надеется Михеев, Ка-92 с легкостью возьмет рубеж в 500 км/ч. Многие идеи, реализуемые в новой машине (композитные материалы, новая конструкция несущего винта и лопастей), позаимствуют у боевого Ка-50, который сегодня демонстрирует чудеса как скорости, так и маневренности.

НЕБЕСНЫЙ "ТИХОХОД" НАБИРАЕТ СКОРОСТЬ

— Несущий винт вертолета является самым эффективным двигателем на режиме висения, — рассказывает главный конструктор ОАО "МВЗ им. М. Л.

Миля" Николай Павленко, — однако с ростом скорости горизонтального полета эта эффективность снижается. Поэтому проблема увеличения скорости полета является весьма важной, т. к. повышает транспортную эффективность вертолета.

Ми-Х1 — это перспективный скоростной вертолет, кардинальное увеличение скорости горизонтального полета на котором достигается благодаря использованию системы локального подавления срыва (СЛПС) на отступающей лопасти (идушей против скорости полета) и толкающего винта с изменяемым вектором тяги за счет размещения отклоняемых поверхностей в спутной струе. Система локального подавления срыва на отступающей лопасти — это главное новшество. Дело в том, что до этого на одновинтовом вертолете невозможно было компенсировать кренящий момент, который растет с увеличением скорости за счет самого несущего винта. Это принципиальный момент и этому нет аналогов в мире. У соосных и многовинтовых вертолетов эта задача решается автоматически, так как моменты крена на вращающихся в противоположном направлении винтах взаимно уравновешиваются.

При создании скоростного вертолета Ми-Х1 помимо разработки системы локального подавления срыва потребуется провести значительный объем исследовательских работ по аэродинамике и конструкции несущего и толкающего винтов. Ведь решается амбициозная задача выхода на скорость полета более 500 км/ч. Но если у фирмы есть амбициозные планы и генерируются новые идеи, то это является неперенным условием продвижения вперед и заставляет специалистов постоянно быть в тонусе научной и технической мысли.

ОТ ПРОЕКТА ДО ПОЛЕТА

Появление сверхскоростных вертолетов должно в корне изменить систему транспортного сообщения в

стране. Ми-Х1, Ка-90 и Ка-92 станут реальной альтернативой региональным самолетам. Их скорость, дальность полета (не менее 1,5 тыс. км), внутренний комфорт будут такими же, как и у региональных самолетов. Но при этом они будут более безопасными, т. к. способны осуществлять режимы авторотации, при которых машина может сесть с неработающими двигателями. А самое главное — им не потребуются аэродромы.

— Сейчас мы находимся в стадии проработки проектов, — говорит Николай Павленко. — Потом будет проведена техническая экспертиза с участием отраслевых институтов, на основании которой выберут самый перспективный. Мы можем мечтать о будущем, но должны быть реалистами и думать о тех машинах, которые нас кормят.

Впрочем, Николай Павленко считает, что "изюминка" данной концепции (СЛПС) после ее разработки и испытаний может быть с успехом применена на существующих вертолетах с минимальными переделками существующих конструкций несущих винтов. Это позволит увеличить скорость полета, например, на вертолете Ми-8 с 250 до 360 км/ч. Это надежно подтверждено проделанными расчетами. Сергей Михеев вообще относит период появления Ка-92 весьма далеко вперед, когда начнут сходиться "со сцены" эксплуатирующиеся сегодня вертолеты. Высокотехнологичные Ми-Х1 и Ка-92 при всех своих плюсах пока не конкуренты нынешним машинам по одному из основных показателей — по стоимости.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: газета "Известия"
11.07.08*

"У НАС ЕСТЬ И РЕСУРСЫ, И АМБИЦИИ"

Интервью с генеральным директором компании "Сухой" Михаилом Погосяном.

Ведущие мировые производители авиатехники уже не могут удовлетворить потребности рынка. Это на руку России. Мы должны воспользоваться ситуацией и предложить заказчикам новый конкурентоспособный продукт.

В прошлый понедельник в подмосковном Жуковском компания "Сухой" подняла в воздух свой новый многофункциональный истребитель Су-35. Эта машина — последняя в линейке тяжелых самолетов четвертого поколения, которые создает российский авиапром. Ее серийные поставки в войска начнутся через два-три года. А следующий истребитель "Сухого", уже пятого поколения, появится на рынке в 2015—2017 годах. С этого времени портфель заказов компании в равных долях будет состоять из военных и гражданских продуктов. Сейчас выпуск коммерче-

ских авиалайнеров — приоритет номер один и для "Сухого", и для Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), в которую входит холдинг. Первой машиной, которая выведет нашу страну на принципиально новый уровень, станет Sukhoi Superjet 100 (SSJ). В этой программе участвуют крупнейшие мировые производители авиатехники из десяти стран, их доля в стоимости готового самолета достигает небывалого для российского авиастроения уровня — 50%. О ходе реализации военных и гражданских проектов, новой стратегии холдинга и основных тенденциях мирового авиастроительного рынка в интервью "Эксперту" рассказал гендиректор компании "Сухой" Михаил Погосян.

— Как появление Су-35 отразится на темпах реализации программы создания истребителя пятого поколения?

— Целый ряд технических решений, которые мы закладываем в истребитель пятого поколения, уже реализованы в рамках этого проекта. Например,

кабина Су-35 в значительной степени унифицирована с кабиной самолета пятого поколения. Это позволит летчикам, которые будут иметь опыт эксплуатации Су-35, в дальнейшем легко пересесть на новую машину.

Безусловно, жизненный цикл авионики самолета меньше, чем планера. К примеру, Су-30МКИ по комплексу бортового оборудования отличается от Су-27 как небо от земли. Поэтому мы должны удачные технические решения, найденные для самолетов пятого поколения, внедрять при модернизации самолетов четвертого поколения. Тем самым готовится производственная база, идет обучение заказчика оперированию этими системами. Су-35 — это такой переходный продукт, который вобрал в себя весь опыт и знания, накопленные нами при создании самолетов Су-30 и Су-27, включил новые идеи, которые мы заложили в самолет пятого поколения.

Поэтому мы считаем, что рынок у него будет. Я думаю, что серийно Су-35 будет производиться минимум до 2020-го года, на определенном этапе — параллельно с самолетом пятого поколения. По нашим подсчетам, рынок потребует не меньше 200 самолетов Су-35. Этого будет достаточно, чтобы окупить затраты.

— Каковы стратегия и цели компании "Сухой"?

— Наша среднесрочная цель — сохранение завоеванных позиций на рынке военной авиатехники, продвижение самолетов Су-27 и Су-30. Сейчас мы дополняем это семейство самолетом Су-35. В долгосрочном плане в области военной авиации наши приоритеты связаны с созданием истребителя пятого поколения.

Среднесрочные цели в области гражданской авиации — вывод на рынок самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ). В долгосрочном плане мы станем развивать это семейство за счет изменения размерности самолета и тем самым упрочим свои позиции в области региональной авиационной техники.

Еще один приоритет "Сухого" — послепродажное обслуживание. Занимая позицию лидера послепродажного обслуживания военной техники, мы считаем принципиально важным активно работать на рынке услуг. Общемировая тенденция — опережающее развитие рынка услуг по сравнению с рынком поставок авиационной техники, и тут мы тоже должны усилить свои позиции.

— Сейчас завершается структурное оформление Объединенной авиастроительной корпорации, в которую вошли все российские производители самолетов. Какое место в ОАК займет компания "Сухой"?

— "Сухой" стал интегратором корпорации, поскольку мы сумели объединить лучшие конструкторские ресурсы и высокоразвитую производственную базу. Сегодня в состав компании входит самое сильное конструкторское бюро в нашей стране, мощнейший производственный центр, каким является Комсомольское-на-Амуре производственное объединение. Кроме этого мы теснейшим образом взаимодействуем с корпорацией "Иркут", которая выполняет большой объем работы по производству семейства самолетов Су-30.

Если сравнить по объемам производства, то и здесь "Сухой" — номер один в российском авиастроении.

— Действительно, в прошлом году выручка компании "Сухой" увеличилась почти в два с половиной

раза, до 50 млрд рублей, — а это больше половины всей выручки ОАК. Результат впечатляет. Но достигнут он в основном за счет экспорта модернизированных истребителей четвертого поколения — Су-30 — в Индию и Малайзию, тогда как доля гособоронзаказа в общем объеме работ "Сухого" по-прежнему мала. Когда эта ситуация изменится?

— Действующая госпрограмма предусматривает существенное увеличение закупок современной авиационной техники начиная с 2011 года. И я думаю, что объем этих закупок увеличится еще больше после 2016 года. Сейчас начинается работа над государственной программой вооружений, которая будет действовать с 2011-го по 2020 год. Премьер-министр России Владимир Путин прямо заявил, что до 70 процентов выделяемого бюджета пойдет на приобретение новой техники, а не на ремонт старой. Это время придет достаточно быстро, и очень важно, что мы имеем производственную базу, инфраструктуру, которая способна будет выполнить эти заказы.

— Насколько велик будет заказ на истребители после утверждения новой государственной программы вооружений?

— Я думаю, что мы никогда не выйдем на тот объем заказов, который был в Советском Союзе, когда мы в год производили более 500 самолетов. Сегодня можно ожидать, что по крайней мере 25–30 самолетов того класса, в котором работает "Сухой", будет приобретаться нашим заказчиком каждый год. Для нас не будет проблемой обеспечить такой объем производства. Наоборот, это хорошо сбалансирует экспортный потенциал фирмы и ту нагрузку, которая формируется по гражданской тематике.

Сегодня в общем объеме продукции "Сухого" боевая техника составляет более 90 процентов. В основном это экспортные поставки, хотя есть и работа в интересах Минобороны — модернизация и ремонт самолетов семейства "Су". Если теперь посмотреть на тенденции развития рынка, то они сегодня совсем не те, что были лет тридцать назад. Тогда противостояние СССР и США выливалось в соревнование высокотехнологичных боевых авиационных комплексов, гражданский сектор авиастроения развивался на базе тех достижений, которые появлялись в военной области. Сегодня же 80 процентов рынка на 20-летнюю перспективу — это рынок гражданской техники. Но если взять мировой рынок военной техники, то две трети его составляет рынок США и стран НАТО. Таким образом, реально мы можем претендовать только на треть военного рынка, где наши позиции достаточно устойчивые. Поэтому, думая о будущем, нельзя, конкурируя за семь процентов рынка (если от 20 процентов взять треть), претендовать на роль мирового лидера, надо выходить на рынок гражданской техники. Это одна из первоочередных наших задач.

— Недавно завершился первый этап летных заводских испытаний Sukhoi Superjet 100. Это переломный момент в судьбе российского авиапрома — наша страна доказала способность создавать современные авиалайнеры, соответствующие всем мировым стандартам. Каковы предварительные результаты полетов? Как развивается программа создания лайнера?

— В целом программа развивается успешно, полученные результаты вселяют оптимизм. Наши расчеты практически полностью совпали с данными

летних испытаний. Это касается и силовой установки, и системы управления, и аэродинамических характеристик самолета. Неожиданностей не было. Мы еще раз показали, что как интегратор можем успешно решать поставленные задачи. Наша ближайшая цель — подключить к испытаниям второй, третий и четвертый самолеты. Это позволит завершить предварительные испытания и максимально оперативно начать процесс сертификации.

— Каковы производственные планы вашей "дочки" — "Гражданских самолетов Сухого"?

— Мы планируем выйти в течение трех лет на производство 60 самолетов ежегодно. Сейчас реализуется программа технического перевооружения наших предприятий, которые задействованы в создании SSJ. В нынешнем году в производстве будет порядка десяти самолетов. Причем изготовление первых серийных машин будет идти параллельно с сертификационными испытаниями.

— А когда начнутся поставки SSJ авиакомпаниям?

— Мы рассчитываем начать поставки во втором полугодии следующего года. Приложим максимум усилий, чтобы эти сроки выполнить.

— Как изменится ситуация на мировом рынке региональных самолетов с появлением SSJ? Известно, что сейчас новые лайнеры в этом сегменте помимо GCC создают Embraer, Bombardier, китайская корпорация AVIC-1 и японская Mitsubishi. SSJ сможет успешно конкурировать с американскими и азиатскими производителями?

— Мой ответ — однозначно да. Я считаю, что традиции и научная база, созданная в авиастроении Советского Союза, являются достаточно прочным фундаментом, который невозможно возвести за короткий период, даже инвестировав большие средства. Не стоит забывать, что СССР значительно опережал европейские страны и был, по сути, единственным реальным конкурентом США во всех сегментах авиастроения.

Да, в последние годы мы потеряли позиции одного из мировых лидеров в области гражданской авиатехники, но я убежден, что в области региональных самолетов мы обязаны позиции вернуть. Думаю, что с Superjet 100 нам удастся вернуть их довольно быстро. Этот самолет не является прямым аналогом тех продуктов, которые поставляют сегодня на рынок Embraer и Bombardier. Он специально оптимизирован для использования на региональных и ближнемагистральных маршрутах с большим пассажиропотоком.

— В чем конкретно преимущества этого авиалайнера перед конкурентами?

— По уровню комфорта Sukhoi Superjet 100 максимально приближен к магистральным самолетам. Поперечное сечение авиалайнера позволяет разместить пять кресел в ряд (три плюс два). Это оптимальный вариант с точки зрения сочетания аэродинамических характеристик и комфорта пассажиров. Особая конструкция багажных полок позволит им размещать стандартный багаж — на других региональных самолетах добиться этого так и не удалось.

— При создании своего нового самолета ваш конкурент — Mitsubishi — собирается широко использовать композитные материалы и технологии, которые сейчас внедряет американская корпорация на своем Boeing 787. Будет ли их использовать "Сухой"?

— Сегодня доля композитных компонентов в SSJ составляет примерно десять процентов. Мы прорабатываем возможность увеличения объема композиционных агрегатов в конструкции планера самолета. Но считаем, что к этому вопросу надо подойти очень взвешенно. Потому что стоимость агрегатов из композиционных материалов, особенно те расходы, которые необходимо понести на разработку, на создание специализированного производства, весьма значительны. Надо тщательно посчитать, сможем ли мы вернуть эти затраты с такого, в общем-то, небольшого и не очень емкого (в денежном выражении. — "Эксперт") сегмента рынка, как региональная авиационная техника.

Любое техническое решение должно быть привязано к размерности самолета, к количеству машин, которые вы собираетесь продать, к прибыли, которую можно заработать. Поэтому здесь мы не являемся такими односторонними энтузиастами внедрения всех новых решений в региональные самолеты. Я считаю, что тут необходим определенный консерватизм, который бы позволил производить эти самолеты по конкурентоспособной цене.

В основе всегда должен быть критерий "стоимость/эффективность". Если вы добиваетесь эффективности слишком большой ценой, то вряд ли рынок это оценит.

— В условиях высоких цен на авиакеросин ключевым критерием становится топливная эффективность самолета. Насколько экономичен SSJ?

— По топливной эффективности наш самолет примерно на 10–15 процентов превосходит конкурентов. Это связано с новыми решениями, которые мы применили в конструкции планера и двигателях. Мы использовали все последние достижения нашей науки. Даже при всех сложностях, которые сегодня есть, достижения серьезные. В области аэродинамики мы по-прежнему являемся одними из мировых лидеров. Все крупнейшие авиастроительные компании в той или иной степени пользуются услугами наших институтов. То есть мы не варимся в собственном соку, нам есть с чем сравнивать.

Ну и, конечно, свой вклад внесли двигателисты. Новый двигатель SaM146, созданный для Superjet 100, имеет очень хорошие экономические и экологические характеристики. Например, по уровню шума он отвечает всем перспективным требованиям Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO, или ИКАО. — "Эксперт"). Относительно критериев главы 4 ИКАО запас составляет более 10 децибел.

— Дальнейший рост цен на топливо неизбежно приведет к повышению тарифов и сокращению пассажиропотока. Выиграют ли от этого производители региональных самолетов, ведь скорее всего часть авиакомпаний вместо больших авиалайнеров поставит на свои рейсы менее вместительные самолеты?

— Я считаю, что повышение цен на топливо приведет к изменению структуры пассажиропотока. Развитие воздушных перевозок "из точки в точку" совершенно точно повысит спрос на самолеты регионального класса, в том числе и на Sukhoi Superjet 100.

Тем более что наш самолет в версии с увеличенной дальностью может летать на расстояние до 4,5 тысячи километров. И его использование позволило бы осуществлять прямую коммуникацию между

городами, которые расположены за Уралом.

— Какую долю рынка удастся занять благодаря столь существенному преимуществу SSJ?

— На рынке стоместных машин мы не должны уступать конкурентам. Более того, вполне можем претендовать на одну из лидирующих позиций. А вот в нише самолетов меньшей размерности, например на 70 мест, ситуация будет складываться все-таки в их пользу, так как здесь оптимальное поперечное сечение самолета меньше (по два ряда кресел с каждой стороны. — "Эксперт").

Тем не менее в целом, я думаю, занять 15–17 процентов мирового рынка региональных самолетов — задача достижимая. Для этого у нас есть и технологии, и ресурсы, и амбиции. Если мы не сможем доказать свою конкурентоспособность на рынке региональных самолетов, нам будет тяжело двигаться вперед в других сегментах пассажирской авиации. Так что мы просто обязаны решить поставленную задачу.

— Как развиваются ваши отношения с Alenia? Известно, что итальянская компания сейчас завершает сделку по покупке блокпакета акций "Гражданских самолетов Сухого". А предполагается ли наладить индустриальное партнерство ГСС с Alenia?

— Я очень доволен этим партнерством. Продвижение продукции на глобальный рынок требует участия глобальных партнеров. Мы хорошо ориентируемся на рынках стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока, имеем там устойчивый авторитет ведущего поставщика боевых самолетов, что помогает нам и в продвижении нашей гражданской продукции. Но для работы на европейском и американском рынке опыта у нас недостаточно. Зато он есть у Alenia.

Поэтому мы считаем, что объединение наших усилий в области продаж будет эффективно. Первый результат уже есть. Мы получили от итальянской авиакомпании ItAlí заказ на десять самолетов. И я думаю, что в ближайшее время мы подпишем новые контракты не только с российскими, но и с зарубежными авиакомпаниями.

Мы с оптимизмом смотрим и на участие итальянских компаний в производстве отдельных систем и агрегатов для нашего самолета. Но это все должно быть тщательно экономически проработано. Мы заинтересованы в том, чтобы объединить в нашем продукте все самые лучшие технологии, существующие в мире. Alenia является признанным поставщиком ведущих мировых авиапроизводителей — Airbus, Boeing. Поэтому я считаю, что ее опыт пригодится нам, в нашей программе.

— Могут ли, на Ваш взгляд, производители региональных самолетов в перспективе вторгнуться в нишу широкофюзеляжных лайнеров, которую сейчас практически полностью контролируют Airbus и Boeing? И будет ли ГСС предпринимать такие попытки?

— Я думаю, что рынок изменится. Уже сейчас прослеживается тенденция к росту размерности региональных самолетов. Вполне возможно, что некоторые производители этих машин в будущем вступят в альянс с Airbus или Boeing. Не исключено и появление третьего глобального игрока, который сможет сформировать кооперацию и предложить мировому рынку конкурентоспособный продукт.

Безусловно, ГСС самостоятельно развивать это направление не планирует. В России есть проект нового магистрального самолета — МС-21. В нем предусмотрено участие "Сухого" в кооперации с другими компа-

ниями. Хотя, конечно, нам предстоит сделать еще очень многое, чтобы определить контуры этого проекта, понять, за счет чего он обеспечит те конкурентные преимущества, которые оправдают его реализацию, дадут нам возможность выйти на мировой рынок.

Но в любом случае, если мы хотим развиваться в области гражданского авиастроения, недостаточно фокусироваться только на рынке региональных самолетов, надо двигаться дальше.

— Ведущие мировые авиастроительные корпорации переживают производственный кризис. Количество заказов, например, на широкофюзеляжные самолеты нового поколения у Boeing и Airbus достигли рекордных показателей за всю историю, но производители не могут справиться с выпуском новых лайнеров. Как повлияет этот кризис на российскую авиапромышленность?

— Безусловно, есть определенная проблема, связанная со сроками исполнения новых заказов на постройку воздушных судов. Сегодня у ведущих мировых производителей они составляют семь-восемь лет. Это очень длительный период. Такая ситуация открывает возможности для новых игроков. Ну а Россия не является таким уж новым игроком. Советский Союз в свое время занимал более 20 процентов мирового рынка гражданской авиационной техники. И мы должны как-то использовать тот опыт, который у нас был, для того, чтобы постепенно укреплять свои позиции. Рынок будет развиваться достаточно быстро. И наряду с развитием продуктового ряда ведущих мировых производителей появятся и другие игроки, которые смогут в отдельных сегментах этого рынка тоже предложить конкурентоспособные продукты. Перед нами такая цель стоит.

— А в чем вообще причина мирового кризиса в авиастроении? Многие эксперты считают, что все проблемы из-за дуополией структуры отрасли...

— Я считаю, что дуополия — не самый лучший вид конкуренции. Думаю, что для воздушных перевозок было бы выгодно, чтобы были и другие игроки, которые могли бы предлагать конкурентоспособные продукты. Проблема в том, что в последние годы спрос на гражданскую авиационную технику носил синусоидальный характер — кризисы сменялись всплесками спроса. Но сегодня вводится в строй большое количество новой техники. И объективно есть все-таки сложности с созданием таких прорывных продуктов, как Boeing 787, который вообще закладывает новые стандарты в авиастроении. Да и А380, в общем-то, тоже качественно новый продукт.

Поэтому я думаю, что здесь свою роль сыграло сочетание объективных и субъективных факторов. Но факт есть факт: два ведущих мировых производителя не могут в полной мере удовлетворить потребности рынка. Значит, развитие региональной авиации призвано частично компенсировать недостаток тех возможностей, которые нельзя получить от ведущих мировых производителей. Поэтому я думаю, что сложившаяся ситуация будет способствовать активному вхождению на рынок новых игроков.

*Алексей ХАЗБИЕВ,
Владислав ТЮМЕНЕВ*

*источник: журнал "Эксперт"
14.07.08*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

SIEMENS И "СИЛОВЫЕ МАШИНЫ" РАСШИРЯЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО

Компания Siemens Energy и компания "Силовые машины", российский поставщик электростанций и оборудования для них, подписали в Санкт-Петербурге соглашение о лицензировании новейшей газотурбинной технологии Siemens.

По условиям лицензионного соглашения "Силовые машины" приобретут у Siemens технологию и права на производство, маркетинг и обслуживание газовых турбин SGT5-4000F мощностью 285 MW. Данное соглашение следует за соглашением, подписанным в июле 2007 года, по которому Siemens передала своему российскому партнеру лицензию на газовые турбины мощностью 165 MW.

Одновременно с этим Siemens подписала с мажоритарным акционером "Силовых машин" Алексеем Мордашовым соглашение, устанавливающее принципы сотрудничества, направленного на дальнейшее развитие и модернизацию компании. "С появлением Алексея Мордашова в качестве нового мажоритар-

ного держателя акций динамика сотрудничества с "Силовыми машинами" существенно повысилась. Вместе с "Силовыми машинами" мы уже получили ряд заказов на значительное количество проектов, связанных с российскими электростанциями", - сообщил Петер Лёшер (Peter Loescher), глава компании Siemens AG.

"Силовые машины" будут заниматься производством газовых турбин SGT5-4000F и их продажей на территории России, Беларуси, стран СНГ, балтийских стран и Индии. Производство компонентов первой турбины этого типа запланировано на начало 2009 года. Обладая электростанциями общей установленной мощностью 218 ГВт, Россия является четвертым по величине рынком в мире. Ситуация с поставками электрической и тепловой энергии в стране требует последовательных изменений, основной задачей которых является замена флота устаревающих электростанций и его расширение.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам
www.powergeneration.siemens.com
26.06.08*

CAPSTONE НАЧИНАЕТ ПРОДАЖИ C600

Компания Capstone Turbine Corporation объявила о заключении контракта со своим дистрибьютором, компанией Pumps & Service, на покупку турбинных систем C600.

Стоимость контракта составляет около 1 млн долларов. Это первая продажа турбин C600 и первый из продуктов линейки C1000, появившийся на нефтяном и газовом рынке. Конечным покупателем данного продукта, по сообщению Capstone, станет подразделение одной из крупнейших газотранспортных компаний в Северной Америке. Установка будет размещена на удаленном газопроводе, где нет доступа к электричеству из национальной сети.

Компания Pumps & Service, расположенная в американском городе Фэрмингтон, функционирует в качестве подразделения Henry Production с 1978 года. Компания специализируется на продажах и сервисе силовых установок, включая генераторы, системы по использованию сбрасываемой воды и воздушные компрессоры. Продукты компании широко востребованы на рынке, они используются на нефтяных месторождениях и для различных коммерческих, муниципальных, государственных и сельскохозяйственных нужд.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.07.08*

SIEMENS ОСУЩЕСТВИТ ПОСТАВКУ КОМПРЕССОРОВ ДЛЯ PETROBRAS

Компания Siemens Energy получила заказ от компании Petrobras на поставку десяти компрессорных линий.

Одновальные компрессоры и моторы будут установлены на десульфурационных сооружениях восьми существующих нефтеочистных заводов в Бразилии. Данный заказ является частью большой инвестиционной программы, инициированной компанией Petrobras в целях создания экологичных малосульфурных видов топлива, которые были бы доступны на всех бразильских заправочных станциях. Компрессорные линии Siemens будут поставлены в августе 2009 года. Объем заказа составит более 118 млн долларов.

Семь из десяти одновальных компрессоров STC-SV, которые будут поставлены компанией Siemens для Petrobras, будут приводиться в движение паровыми турбинами. Эти паровые турбины SST-600, также включенные в объем поставки, будут работать на технологическом паре с очистных заводов. Остальные три компрессора будут работать от электрических моторов. Использование различных силовых технологий позволит оптимизировать утилизацию доступных паровых ресурсов и сделать производство низкосернистых топлив максимально эффективным.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com/energy
18.07.08*

ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ НА БАЗЕ ALSTOM GT26 В ТУНИСЕ

Компания Alstom заключила контракт на поставку под ключ электростанции комбинированного цикла мощностью 400 МВ для компании Societe Tunisienne de l'Electricite et du Gaz.

Стоимость контракта составила 528 млн долларов. Электростанция будет располагаться в населенном пункте Ганнуш на юге Туниса. Дополнительный контракт предусматривает поддержку функционирования станции и техобслуживание в течение 12 лет.

По условиям контракта Alstom осуществит поставку полностью готовой электростанции, состоящей из установки комбинированного цикла типа KA26 и встроенных компонентов: одной газовой турбины GT26, теплоутилизационного парогенератора, паровой турбины, турбогенератора типа TOPGAS и системы контроля ALSPA.

Электростанция в Ганнуше станет третьей электростанцией, построенной компанией Alstom для ее тунисского партнера, компании STEG, после двух

электростанций комбинированного цикла в Суссе и Радесе, запущенных в эксплуатацию в 1994 и 2001 годах соответственно.

"Заключение этого контракта очередной раз подтверждает плодотворность тесного и долгосрочного сотрудничества обеих компаний, - заявил Филипп Жубер (Philippe Joubert), исполнительный вице-президент компании Alstom и президент ее подразделения по силовым системам. - Мы гордимся тем, что STEG выбрала Alstom в качестве подрядчика для постройки этой электростанции в Тунисе, позволив нам на основе нашего опыта в возведении готовых электростанций и использовании экологичных технологий обеспечить поставки энергии в регион и поддержать быстро развивающийся рынок электроэнергетики этой страны".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.power.alstom.com
01.07.08*

GE LM2500 ДЛЯ АВСТРАЛИЙСКОГО ФЛОТА

GE Marine объявила о поставке двух авиационных газовых турбин типа LM2500 испанской судостроительной компании Navantia из Мадрида. Турбины будут приводить в движение два новых десантных судна Королевского австралийского флота с площадкой для вертолетов.

"Мы рады тому, что Королевский австралийский флот снова остановил свой выбор на надежных газовых турбинах LM2500 для своей программы постройки судов нового поколения, - заявил Брайан Бользингер (Brien Bolsinger), генеральный управляющий компании GE Marine, находящейся в Эвендейле, штат Огайо, США. - Кроме того, флот недавно выбрал компанию Navantia в качестве разработчика новых эсминцев противовоздушной обороны, силовая

система которых также будет базироваться на газовых турбинах LM2500".

В феврале 2007 года Navantia и австралийская компания Tenix Group объявили о начале совместной работы над двумя новыми судами с возможностью посадки вертолетов. Navantia осуществит разработку конструкции судна, силовых агрегатов и контрольных систем.

Два судна класса "Канберра" с возможностью посадки вертолетов - "Канберра" и "Аделаида" - будут оснащены газовой турбиной LM2500 в комбинированной конфигурации с дизельным мотором. Новые суда смогут транспортировать 1000 человек личного состава, 6 вертолетов и 150 транспортных средств и заменят суда "Манура" и "Канимбла".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
24.07.08*

WARTSILA ВКЛАДЫВАЕТ 200 МЛН ДОЛЛАРОВ В СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Корпорация Wartsila и консорциум Manara Consortium создали совместное предприятие Manara Wartsila Power Ltd., которое должно стать ведущим девелопером нецентрального производства электроэнергии в исламских странах.

В собственности новой компании, как ожидается, будет находиться капитал в размере 200 млн долларов, 100 млн из которых уже были внесены обоими владельцами. Мажоритарным владельцем является компания Manara с размером начальных инвестиций 80 миллионов долларов.

MWP будет заниматься развитием и инвестированием в энергетические проекты мощностью от 50

до 200 МВ и продавать электричество другим энергетическим компаниям, промышленным компаниям и муниципалитетам. MWP также ищет партнеров, имеющих серьезных местных спонсоров и хорошо знакомых с рынком.

Штаб-квартира MWP будет находиться в Бахрейне, первоначальные усилия будут сконцентрированы на Пакистане, Саудовской Аравии и ОАЭ. MWP имеет широкий портфель готовящихся проектов и планирует использовать первоначальные 100 млн долларов для финансирования ряда проектов, находящихся в продвинутых стадиях реализации.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
22.07.08*

DRESSER RAND СОБИРАЕТСЯ ПРИОБРЕСТИ PETER BROTHERHOOD

Инжиниринговая компания Peter Brotherhood, штаб-квартира которой находится в английском городе Питерборо, будет приобретена подразделением компании Dresser-Rand Group Inc.

Пять лет назад, в марте 2003 года, менеджмент компании Peter Brotherhood Ltd. во главе с управляющим директором Стивеном Фитцпатриком (Stephen Fitzpatrick) выкупил этот бизнес у головной американской компании Thermo Electron Corporation. С момента обретения самостоятельности компания Peter Brotherhood Ltd. увеличила свой оборот в три раза, в результате чего он составил 75 миллионов фунтов стерлингов, и увеличила количество занятых работни-

ков с 240 до 360. На протяжении всего периода компания постоянно приносила прибыль.

Компания Peter Brotherhood является лидером в конструировании и производстве паровых турбин для добычи энергии из возобновляемых источников сырья, таких как остаточная древесина, выжимки сахарного тростника, бытовые отходы, теплоутилизация на морских судах, а также в производстве газовых компрессоров для нефтеочистных и нефтехимических заводов по всему миру. Системы комбинированного производства энергии и тепла Brotherhood Aircogen CHP обеспечивают экономичное получение тепловой и электрической энергии и энергии для охлаждения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
30.06.08*

ЗАПУСК ВТОРОЙ ТУРБИНЫ LMS100

У первой электростанции пиковой нагрузки на основе турбины GE LMS100, расположенной в городе Гротон (штат Южная Дакота, США), теперь появилась сестра-близнец.

1 июля 2008 года концерн объявил о готовности к коммерческой эксплуатации второй газовой турбины простого цикла типа GE LMS100 под названием "Гротон-2". Первая установка была запущена в эксплуатацию в июле 2006 года.

По словам Дика Шефера (Dick Shaffer), супервайзера и координатора отделения механического инжиниринга компании Basin Electric, коммерческий запуск установки также означает переход собственности на турбину от ее производителя к покупателю. "Начало коммерческой эксплуатации означает, что конструкция силовой установки в целом завершена и готова к производству электричества так, как это требуется заказчику", - сказал он.

Установки, расположенные на электростанции в Гротоне, обладают производственной мощностью 95 МВ каждая. За исключением отсутствующего син-

хронного сцепления, вторая установка является точной копией первой. Ее инсталляция началась в июне 2007 года. Когда дополнительного производства энергии не требуется, установка № 1 за счет автоматического сцепления между турбиной и генератором выключается по достижении генератором определенной скорости. Затем генератор продолжает работать в качестве большого мотора или синхронного конденсатора и позволяет повышать напряжение в высоковольтной сети, передающей ток.

Электростанция в Гротоне классифицируется как электростанция пиковой мощности, однако она также может быть использована для обеспечения стабильности системы в случае необходимости. Во время пиковой жары летом дополнительные 190 МВ станции доступны для того, чтобы компания Basin Electric могла выполнить свои обязательства по обеспечению летней пиковой нагрузки, сообщил Дейв Раатц (Dave Raatz), менеджер по маркетингу и планированию энергопоставок компании.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
10.07.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ТЕХНОЛОГИИ ЭКСТРУЗИИ ПЛЕНОК

На линиях ARSENAL, созданных при участии ведущих фирм и специалистов из Германии, США, Канады, России и Италии, впервые реализованы новые технологии переработки полимеров, дающие, как показывает практика, существенные конкурентные преимущества производителям пленок.

УЛУЧШЕННОЕ КАЧЕСТВО ПЛЕНКИ

Качество пленки зависит, в первую очередь, от технического совершенства экструзионной головки. Технологии проектирования и изготовления головок настолько сложны, что только ведущие производители, имеющие собственные разработки, квалифицированных специалистов и практический опыт в этой узкой области, в состоянии делать качественное экструзионное оборудование.

Линии серии ARSENAL созданы на основе численного моделирования процессов, происходящих в экструзионном модуле. Применение подобных расчетов в практике реальных предприятий стало возможным только сегодня, когда с помощью имитации поведения расплавленного полимерного сырья инженеры могут «заглянуть» внутрь горячей части экструдера. Это позволило снизить вариацию толщины получаемой пленки до рекордного уровня в 3–4 %, которого ранее удавалось добиваться только за счет применения системы управления толщиной.

Для гарантированного получения наилучшего результата при использовании полимерного сырья заданного качества фирма ARSENAL ENGINEERING впервые в мире производит расчетную оптимизацию

параметров головки при непосредственном участии технологов заказчика.

УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ ЭКСТРУЗИОННОГО МОДУЛЯ

На линии ARSENAL впервые в мире применен современный экструзионный модуль, созданный в ведущих лабораториях Германии и получивший название HELIBAR®[1]. Универсальные экструзионные прессы и головки ARSENAL, созданные на основе технологии HELIBAR®, работают в области сдвиговых нагрузок, в которой реологические[2] свойства различных полимерных материалов сближаются. Это позволяет на одном экструзионном модуле перерабатывать полимерные материалы с разными свойствами. Повышение сдвиговых нагрузок достигается за счет применения шнеков со спиральным барьером (технология soft barrier) и геликоидной втулки, то есть рифленой втулки со спиральным рифлением (helical grooved feeding zone).

СТАБИЛЬНОСТЬ РАБОТЫ ПРЕССА

Конструкция загрузочной зоны имеет важное, возможно, решающее, значение для работы экструзионного шнекового пресса и линии в целом. Протицируем признанного специалиста в области экструзии, автора фундаментальной монографии «Экструзия полимеров», ставшей хрестоматией и настольной книгой специалистов ведущих фирм по производству экструзионного оборудования, американца Криса Раувендаала (Chris Rauwendaal).

Оснащение прессов гладкой втулкой «...приводит к нестабильной работе экструдера». «...Экструдер, имеющий зону загрузки, снабженную канавками, работает более стабильно, чем экструдер с гладким цилиндром.» «...Экструдеры с такими цилиндрами стали очень популярны. Кроме того, использование цилиндров с канавками позволяет инженерам-технологам перерабатывать в экструдере такие материалы, работа с которыми ...ранее была невозможна, например, сверхмолекулярные полиэтилены...» «...Представляется целесообразным использовать в экструдере

Рис. 1. Трехслойная высоконапорная головка ARSENAL-SD гарантирует разнотолщинность до 6 % на всех видах полимерного сырья.



1. Шнековые прессы ARSENAL созданы по современной технологии HELIBAR®, разработанной ведущими специалистами лаборатории экструзии Штутгартского университета под руководством профессора Грюншлосса (Eberhardt Gruenschloss) в 2001 году. Технология HELIBAR® сочетает в себе двухзаходные неравношаговые шнеки Майлиффер (Maileffer) с принудительным перетоком материала через спиральный барьер (soft barrier), спиральную загрузочную втулку (helical grooved feeding zone), смесительный элемент Грегори – Барра (Gregory – Barr mixing element). Прессы HELIBAR® обеспечивают плавное выделение тепла, поглощаемое массой полимера. В связи с этим такие прессы могут работать с повышенной производительностью без перегрева и деструкции материала. Так, к примеру, шнек диаметром 25 мм имеет производительность 90 кг в час при 800 оборотах в минуту.
2. Реология – наука о поведении полимеров, вязкость которых, в отличие от ньютоновских жидкостей, сильно зависит от скорости деформации.

спиральные канавки вместо продольных.» Геометрия рифленой втулки обеспечивает перемещение полимерной гайки, образованной гранулами в зоне уплотнения, по заданной траектории.

В результате шнеки, оснащенные рифленой втулкой, имеют чрезвычайно стабильные напорно-расходные характеристики, что на графике (см. рис. 3) соответствует практически прямым линиям расхода и удельного расхода на оборот в широком диапазоне частоты вращения шнека при переработке самых разных материалов. На практике это означает, что технологу не нужно больше заботиться о падении удельной производительности и опасаться пульсаций давления пресса при изменении параметров сырья, температуры, сопротивления фильтра и других факторов.

Современные шнековые прессы обеспечивают мягкие режимы переработки полимерного сырья, уменьшающие механическую и температурную деструкцию. Применение спирального барьера и спиральной (геликоидной) рифленой втулки снижает пиковые нагрузки на полимерный материал на стадиях уплотнения, плавления и перемешивания за счет плавного контролируемого нарастания давления и температуры. В результате ошибки реже приводят к срывам технологического процесса.

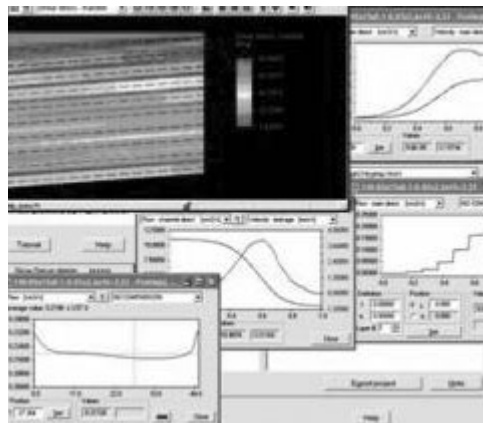
Управляемый переток полимерного сырья между витками неравношаговой спирали выравнивает время пребывания элементарных объемов полимерного сырья в ходе переработки в шнековом прессе.

Щадящая технология переработки полимера позволяет расширить спектр перерабатываемых материалов, а также увеличить диапазон рабочих температур и оборотов шнека.

УПРОЩЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Трудности запуска остались в прошлом. Теперь перед остановкой оборудования не требуется очищать пресс от сырья, что ранее приводило к длительному запуску, сопровождаемому повышенным расходом

Рис. 2. Программа расчета соэкструзионной головки позволяет моделировать поведение расплавленного полимера в спиральных каналах.

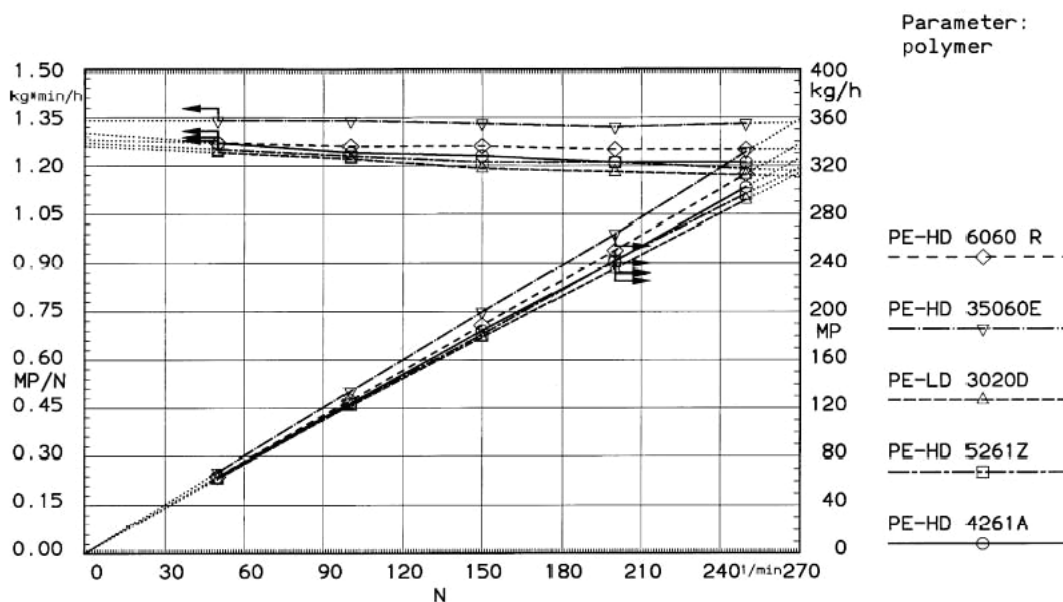


сырья. Использование геликоидной втулки в сочетании с декомпрессионными шнеками ускоряет запуск, исключает пусковой помпаж[3] прессы, снижает пусковые моменты, из-за которых ранее требовалось использовать неоправданно мощные двигатели главного привода. После включения экструзионного прессы HELIBAR® выход на максимальную производительность происходит за несколько минут. Использование геликоидной втулки позволяет избежать проблем даже при переработке особо жестких видов гранулированного полимерного сырья.

ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ

Исследования показывают[4], что применение геликоидных втулок в сочетании с работой в зоне

Рис. 3. Расходно-напорная характеристика (линии с большим наклоном) и изменение удельной производительности за оборот (линии с малым наклоном) прессов HELIBAR показывают высокую стабильность работы даже при высоких противодавлениях.



пониженной вязкости полимера приводит к значительной экономии электроэнергии. В дополнение к этому экономии энергии обеспечивает правильный тепловой баланс шнека. Разработчикам технологии HELIBAR® удалось реализовать концепцию, при которой большая часть механической энергии главного привода переходит в тепло, необходимое для плавления полимерного сырья. Практика показывает, что в процессе работы шнеков HELIBAR® потребности в нагреве и охлаждении зон пресса значительно снижены по сравнению с традиционным оборудованием. В результате удельное энергопотребление при производстве пленок не превышает 1,0 МДж/кг, что соответствует уровню энергопотребления менее 300 ватт на килограмм часовой производительности.

УЛУЧШЕННОЕ КАЧЕСТВО РАСПЛАВА

Геометрия мейллеферовского шнека обеспечивает постепенное принудительное перетекание полимерного сырья через барьер между полостями, образованными неравношаговой двухзаходной спиралью. В результате весь объем расплава проходит через калиброванную щель, что обеспечивает плавное и равномерное плавление полимерного материала. Такая геометрия обеспечивает полное плавление.

Дополнительная гомогенизация расплава обеспечивается сдвиговыми и смесительными элементами, расположенными в конце шнека. Геликоидная втулка позволяет, при заданной производительности, увеличить частоту вращения шнека примерно на 40 % по сравнению с втулкой, имеющей прямое рифление. Это обстоятельство, в сочетании с повышенной относительной длиной шнека до 34, позволяет заметно удлинить траекторию движения полимерного сырья в процессе экструзии, что повышает степень перемешивания и гомогенизации расплава. «Шнек Мейллиефера с двухзаходной нарезкой является хорошим компромиссом между требованиями к геометрии и к производительности. Двухзаходная нарезка обеспечивает увеличение пластификационной производительности ...при-

мерно на 30 % и делает его более эффективным, чем шнек Бара, шнек Дрея и Лоуренса и шнек Кима».

Шнеки, установленные на линиях ARSENAL, позволяют, например, перерабатывать смеси линейного полиэтилена с полиэтиленом высокой и низкой плотности, а также вводить до 12 процентов жидкой клеящей фракции, что ранее было возможно только в двухшнековых компаундерах. На оборудовании с новыми шнеками можно получать пленки с улучшенными и принципиально новыми физико-механическими свойствами, в частности с повышенной на 15–30 процентов удельной прочностью. Немаловажно, что при этом новая серия прессов имеет высокую удельную производительность. Так, при частоте вращения, составляющей 160 оборотов в минуту, шнеки с диаметром 45 мм обеспечивают производство пленки с производительностью 65 кг/ч. Шнеки с диаметром 60 и 75 мм позволяют получать до 135 и 260 кг пленки соответственно.

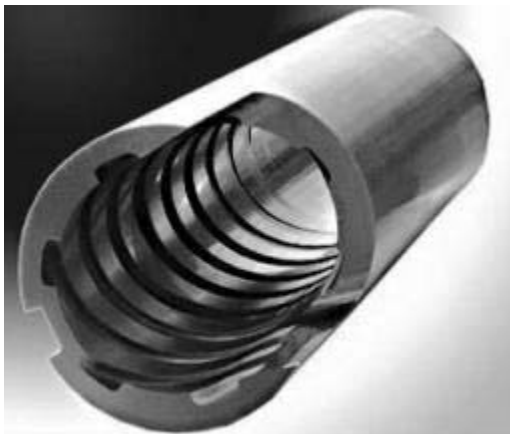
КОСМИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ УПРАВЛЕНИЯ

Интегрированная система управления и мониторинга технологического процесса ORION, установленная на ARSENAL, разработана при участии специалистов аэрокосмического комплекса России. ORION – одна из немногих представленных на рынке систем, основанных на технологии программирования Delphi, что упрощает взаимодействие с Windows, Интернетом и даже с мобильными телефонами. У операторов и технологов появляются дополнительные источники данных, представленные в логичной и удобной форме.

В состав системы, помимо обычных систем управления тепловой автоматикой и приводами, могут также входить модули видеомониторинга, ИК-мониторинга, учета расхода сырья и электроэнергии, данные гравиметрии и управления качеством. Рабочее место оператора, технолога, начальника производства комплектуется расширенным набором средств связи и управления. Для повышения работоспособности монтируется комната управления. В результате значительно упрощается процесс управления технологическим процессом, повышается его надежность.

Система ORION позволяет строить динамические графики температур зон нагрева экструдера и график изменения толщины пленки, а также рассчитывать показатели энергопотребления линии в реальном времени, сохранять полученные данные в базу данных, просматривать и передавать полученные, сохраненные и справочные данные посредством приложений Microsoft Office.

Рис. 4. Широкому распространению геликоидных втулок пока препятствуют высокая стоимость и сложность изготовления спиральной нарезки переменной глубины на внутренней цилиндрической поверхности.



3. Помпаж («козел», жарг.) – недостаточные напорные характеристики насоса на переходных (как правило – пусковых) режимах работы. Приводит к перегрузке и останову главного привода. В худших случаях возможна поломка шнека.

4. В 1972 году Е. Лангекером было теоретически доказано превосходство винтовых (геликоидных) рифленых втулок по сравнению с прямыми (аксиальными) и получен соответствующий патент. Широкому распространению геликоидных втулок пока препятствуют высокая стоимость и сложность изготовления. Однако более высокое качество подготовки расплава, повышение напора при заметном, на 45 %, снижении потерь электроэнергии (согласно Е. Лангекер, G. R. Langecker, W. Fillman, Plasverarbeiter, 1977, см. Chris Rauwendal POLYMER EXTRUSION, HANSER) позволяют предположить, что геликоидные втулки придут на смену аксиальным.

Система, в частности, позволяет:

- осуществлять мониторинг параметров технологического процесса;
- записывать все параметры в локальную базу данных;
- обеспечивать удобство хранения информации посредством создания ZIP-архивов баз данных;
- обеспечивать безопасный доступ к хранимым данным;
- просматривать хранимые данные посредством SQL-запросов к базе данных;
- осуществлять экспорт просматриваемых параметров в Microsoft Office Excel для последующей передачи/обработки;
- просматривать справочную документацию в формате Microsoft Office Word;
- обеспечивать справочное сопровождение по текущим разделам программы.

Система имеет два уровня. Управление основными, наиболее важными функциями машины осуществляется с помощью надежного программируемого логического контроллера (PLC) Extron 2.0™. Второй уровень реализован на базе промышленных компьютеров, работающих в удобной и гибкой среде Windows. Все параметры работы машины выводятся в дружелюбной форме на многофункциональные цветные сенсорные ЖК-мониторы.

В отличие от большинства представленных на рынке контроллеров, Extron 2.0™ специально разработан для применения на экструзионных раздувных пленочных линиях. За счет этого удалось повысить функциональность системы управления. Так, к примеру, температурные профили экструзионного модуля выдерживаются с точностью до долей градуса. PLC Extron 2.0™ также способен диагностировать и показать неисправность даже отдельного исполнительного устройства, вплоть до нагревателя и термолары.

Программное обеспечение системы ORION производит разогрев линии таким образом, чтобы исключить пиковое потребление электроэнергии и длительный перегрев содержащегося в горячей части экструдера сырья.

Система управления ORION – одна из немногих, способных синхронно управлять всеми исполнительными устройствами, что дает возможность ускорить выход на режим за счет заложенных программ оптимального «разгона» процесса, вести учет расхода ресурсов и статистический учет. Элементы системы управления ORION используют адаптивные алгоритмы

на основе нечеткой логики, что позволяет, в частности, избежать колебаний толщины пленки, повысить стабильность пленочного рукава на переходных режимах, ускорить достижение оптимального температурного профиля процесса.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТОЛЩИНОЙ ПЛЕНКИ ARSENAL FLEXODRIVE

Система FLEXODRIVE предназначена для непосредственного контроля и управления толщиной пленки в процессе производства.

Система, состоящая из лазерного датчика FILMOSCAN, блока управления и исполнительных устройств, устанавливается на линию и способна управлять толщиной пленки без участия оператора. Установка системы FLEXODRIVE позволяет получать значительную дополнительную прибыль за счет снижения расходов на сырье. Применение системы FLEXODRIVE быстро окупается даже на малопроизводительных линиях.

Система FLEXODRIVE устанавливается непосредственно на экструзионную линию и предназначена для оперативного измерения толщины однослойных или многослойных полимерных пленок.

ПРИОРИТЕТ НАДЕЖНОСТИ

Все основные узлы линии ARSENAL, так же, как и у аналогичных линий других ведущих мировых производителей, укомплектованы самими компонентами. На линии ARSENAL вы найдете логотипы фирм MITSUBISHI, FEXTO, SCHNEIDER ELECTRIC, OMRON, SIEMENS, ABB, MACRO, ZAMBELLO, CITY, FIFE, MOTOVARIO и других.

Фирма ARSENAL ENGINEERING, располагающая собственным производством и великолепно работающей сервисной службой, способна устранять любые технические и технологические проблемы в кратчайшие сроки, в том числе в праздники и выходные дни.

Приобретая оборудование у фирмы ARSENAL ENGINEERING, наши заказчики становятся частью системы бесперебойного обеспечения производства полным комплектом запасных частей на базе технологии управления MRPII-ERP.

ИСТОЧНИК:
WWW.ENGINEERING.RU



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

“МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ “САЛЮТ”

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

WWW.SALUT.RU

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

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- **повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;**
- **профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;**
- **поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.**

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей начинает подготовку к VI Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания!

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания – одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым безразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают: Академия наук авиации и воздухоплавания, Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада – не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olympr.as-club.ru), пройти тесты и предоставить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов будут опубликованы на сайте до 1 октября 2008 года.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:



Клуб авиастроителей

+7 (495) 685-19-30,

+7 (495) 685-26-30

WWW.AS-CLUB.RU

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР — "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В. Н. Кондаурова не только является полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**



ДОРОЖКО ВЕНЕДИКТ ВЛАДИМИРОВИЧ

Учащийся 10 класса муниципального общеобразовательного учреждения "Гимназия "Юридическая" г. Волгодонска Ростовской области, член Клуба авиастроителей.

ТВОРЧЕСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ

- февраль 2007: победитель VIII Городской научно-технической конференции в секции "Физика"
- творческое свидетельство Международного интеллектуального фонда "Перестройка естествознания" за исследовательскую работу "Воздушные шары: от Монгольфье до современных воздухоплавательных аппаратов"
- апрель 2007: 2-е место в IV ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания в Москве; член Клуба Авиастроителей
- май 2007: победитель I этапа Московского открытого фестиваля детского творчества "От винта!"
- июнь 2007: победитель II этапа Московского открытого фестиваля "МАКС-2007"
- сентябрь 2007: один из победителей интернет-конкурса "Утро космической эры"
- февраль 2008: победитель IX Городской научно-технической конференции в секции "Физика"
- март 2008: интеллектуальный сертификат Международного интеллектуального фонда "Перестройка естествознания" за исследовательскую работу "Воздушный шар просится в небо"
- апрель 2008: финалист V ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания в Москве

Когда Венедикта спросили, кто ты, он ответил, что прежде всего — сын и ученик. Потому что главные его составляющие — это семья и школа.

Семья Венедикта — это папа, мама и сестра Виктория. Папа Владимир Венедиктович — летчик-испытатель Шахтинского авиаремонтного завода, в прошлом — летчик-инструктор Волгодонского авиаспортивного клуба. С детства отец прививал Венедикту любовь и интерес к авиации и полетам — при любой возможности брал сына в полет. И еще он много рассказывал Венедикту о самолетах Ан-2, об их технических характеристиках, о возможностях. Вместе с сыном они собрали немало моделей самолетов. На этой благодатной почве выросла заветная мечта Венедикта — поступить в МАИ, чтобы стать в будущем конструктором летательных аппаратов. Мама Венедикта Марина Алексеевна — учительница информатики средней школы города Волгодонска, где живет семья Дорожки. Мама — главный двигатель, помощник и вдохновитель идей сына: с мамой обсуждаются темы исследований, находятся пути реализации творческих идей. Это мама помогала изготовить Венедикту тот шедевр авиасалона "МАКС-2007" — настоящий воздушный шар из... зонтиков! Сшить настоящий шар из специального шелка не было возможностей, а проверить теорию полета воздушного шара, да еще и с домашней кошкой Прысей на борту, было необходимо. Вот и был брошен клич по родной гимназии о сборе старых зонтов, а мама села за швейную машинку...

На IV ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания в Москве Венедикт представлял свою работу "Братья Монгольфье и их современные последователи" перед членами жюри, которые являются легендами российского самолетостроения. Венедикт занял II место на Олимпиаде. Здесь же, в Москве, он стал членом Клуба авиастроителей. Значок члена Клуба Венедикту вручил, сняв с лацкана своего пиджака, член Клуба авиастроителей, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Владимир Николаевич Кондауров.

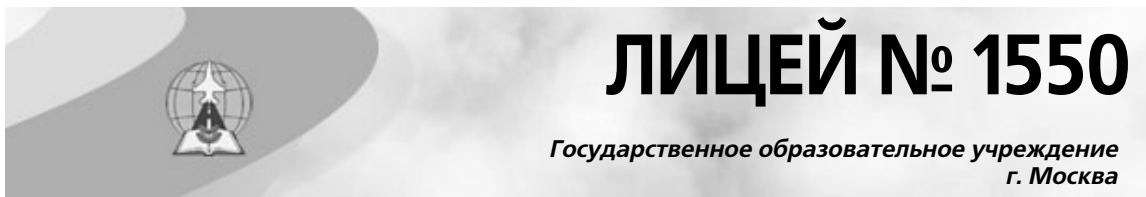
Сейчас Венедикт учится в 10 классе муниципального общеобразовательного учреждения "Гимназия "Юридическая" г. Волгодонска Ростовской области. На вопрос, какой ты ученик, он ответил, что хороший, а на информатике и физкультуре — отличный.

Нелюбимых предметов у Венедикта нет, все ему интересно — он с увлечением рассказывает о докладе "Советский тыл фронта" по истории, который подготовил при изучении темы "Великая Отечественная война". Считает, что биология, физику и историю он будет знать на отлично к окончанию гимназии. Вроде, обыкновенный ученик, но все же не совсем. Венедикт выделяется даже внешне, он всегда в костюме с галстуком, опрятный, хотя шалит и бегаёт на переменах, как и все мальчишки в классе. Его любят одноклассники и учителя за спокойный нрав, рассудительность, доброту, отзывчивость, заинтересованность жизнью, за отношение ко всему с иронией и юмором, и он отвечает людям тем же.

Венедикт играет в футбол, увлекается фотографированием, имеет большую коллекцию снимков кошек, за которыми любит наблюдать, увлечен компьютером — любит игры и тренажеры самолетов. В гимназии является членом Научного общества гимназистов, участником секции физики (руководитель секции — Постол Марина Анатольевна, учитель физики).

Еще Венедикт участвует в школьных театральных постановках, КВН. Всегда активно и с удовольствием принимает участие в гуманитарных акциях "Посылка солдату", "Согрей своим теплом" (ко дню пожилых людей). В 2007 году ездил в летний лагерь для одаренных детей, где разрабатывал тему "Проблема толерантности, прав человека учащихся 8-х — 10-х классов республик Северного Кавказа".

*Салихманова Елена Николаевна,
старший методист МОУ "Гимназия "Юридическая"
Ростовская область, г. Волгодонск*



**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ № 1550 ОБЪЯВЛЯЕТ
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОНКУРСНЫЙ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ**

ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОФИЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

В программе обучения Лицея – общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью, и прежде всего в отраслях авиастроения.

ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Помимо углубленного изучения предметов, профильных для высших технических образовательных учреждений, – физики, математики, информатики – лицеисты принимают участие в программах дополнительного образования совместно с вузами и предприятиями-партнерами.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ КУРСЫ

Лицеисты по желанию могут выбрать ряд предметов, изучаемых дополнительно: "Экономика", "Технология материалов", "Начертательная геометрия", "Компьютерная графика", "Язык, речь, творчество", "Теоретические и инженерные основы авиации и воздухоплавания".

ПАРТНЕРЫ ЛИЦЕЯ

С Лицеем находятся в партнерских отношениях ведущие вузы и предприятия России: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, МИСиС, НП "Клуб авиастроителей", "Авиакосмофонд", Федеральный научно-производственный центр ММПП "Салют".

В 2005 году в Лицее открыта Городская экспериментальная площадка (ГЭП) под патронажем Департамента образования г. Москвы. В рамках ГЭП разрабатываются и внедряются новые методы развития образовательной среды "Школа – вуз – производство".

ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Среди педагогов Лицея – 4 кандидата наук, 6 отличников народного просвещения, победители конкурса "Учитель года", лауреаты гранта Сороса в области точных наук, лауреаты гранта мэра Москвы в области гуманитарных наук, лауреаты премии Президента России. Директор Лицея – Виктор Михайлович Жиляков, заслуженный учитель России.

**НАБОР В ЛИЦЕЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ
СОБЕСЕДОВАНИЯ ПО МАТЕМАТИКЕ, ФИЗИКЕ И РУССКОМУ
ЯЗЫКУ.**

Собеседование (тестирование) будет проходить 26–27 августа 2008 г. с 11 до 14 часов по адресу: г. Москва, ул. Беговая, д. 19, Лицей № 1550. Пожалуйста, предварительно зарегистрируйтесь у секретаря Лицея по тел. +7 (495) 945–86–00 или в электронной анкете на сайте Лицея <http://liceum1550.ru/reg>

За дополнительной информацией, пожалуйста, обращайтесь к Людмиле Анатольевне Головкиной, заместителю директора по учебно-воспитательной работе, e-mail: golovkina@liceum1550.ru, или в секретариат Лицея: +7 (495) 945–86–00.

С примерами тестовых заданий по математике, русскому языку и физике можно ознакомиться на сайте Лицея: <http://www.liceum1550.ru/postuplenie/materialy.htm>

ОБУЧЕНИЕ В ЛИЦЕЕ – БЕСПЛАТНОЕ.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Адрес:
Москва, ул. Беговая, д. 19

Проезд:
от станции метро "Беговая":
троллейбус №№ 20, 86, автобус
№ 27 до остановки "Стадион
юных пионеров"

от станции метро "Савеловская":
троллейбус №№ 5, 5к до
остановки "Стадион юных
пионеров"

от станции метро "Динамо":
пешком (около 10 минут)

тел: +7 (495) 945–86–00,
e-mail: info@liceum1550.ru

Дополнительная
информация — на web-сайте
Лицея:

WWW.LICEUM1550.RU

АЭРОКОСМИЧЕСКАЯ ДЕКАДА

Всероссийская студенческая научно-техническая школа-семинар

1—7 октября 2008 г.
г. Алушта, Крым

Оргкомитет Всероссийской студенческой научно-технической школы-семинара "Аэрокосмическая декада" приглашает студентов принять участие в работе школы-семинара, которая будет проходить с 1 по 7 октября 2008 в Крыму на оздоровительно-учебной базе МАИ "Алушта".

"Аэрокосмическая декада" проходит при поддержке:
— УМО АРК;
— МАИ (ГТУ);
— ректората дублеров МАИ;
— ISU (France).

ФОРМАТ ШКОЛЫ-СЕМИНАРА

В работе школы-семинара принимают участие команды, состоящие из 10 студентов и 1 руководителя (научного руководителя) от каждого вуза-участника.

Всего предполагается участие более 10 команд из городов России — Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Красноярска, Рыбинска, Казани и других.

К участию в работе школы-семинара приглашаются также аспиранты вузов, учащиеся профильных школ и техникумов.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ШКОЛЫ-СЕМИНАРА

— Прикладные информационные технологии
— САПР- и PLM/PDM-технологии
— CAE-методы и технологии в аэрокосмической отрасли
— Системы интегрированного образования
— Подготовка кадров для аэрокосмического комплекса
— CALS-технологии в производстве авиационной и космической техники
— История аэрокосмического комплекса России

Программа работы школы-семинара предусматривает:

— выступления студентов с докладами, участие в бизнес-играх, тренингах;
— мастер-классы и круглые столы по актуальным вопросам;
— культурную и спортивную программу;
— знакомство с практикой международного сотрудничества;
— знакомство с историей

аэрокосмической промышленности;
— выступления представителей промышленности и обсуждение актуальных вопросов сотрудничества.

Оргкомитет вправе корректировать программу школы-семинара.

УЧАСТИЕ В РАБОТЕ ШКОЛЫ-СЕМИНАРА

Для участия в работе школы-семинара необходимо направить в адрес Оргкомитета следующие материалы:

— направление от вуза;
— представления вуза (для руководителя);
— анкетные данные.

Материалы необходимо выслать по почте. Комплект должен включать в себя как оригинальные документы (CD), так и заверенные бумажные документы. Также необходимо выслать на электронный адрес Оргкомитета все файлы в отдельных приложениях. Оргкомитетом принимаются только групповые заявки.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Оргкомитет школы-семинара:

Адрес:
МАИ, УМО АРК,
125993, г. Москва, А-80, ГСП-3,
Волоколамское шоссе, д. 4.

тел.: +7 (499) 158-00-09,
факс: +7 (499) 158-29-77 — с пометкой "Аэрокосмическая декада"

e-mail:
arc@mai.ru — тема "Декада";
aerospacedecade@gmail.com — по вопросам партнерства и организации Студенческой сессии

WWW.MAI.RU/DEP/UMOARK



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"