



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 8 (56), август 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	85
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на
стр. **93**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Военно-промышленная комиссия внесла в Минфин проект гособоронзаказа на 2010 год на общую сумму 1 трлн 109 млрд рублей	3	УМПО будет поставлять Pratt & Whitney комплектующие	10
Объединенная двигателестроительная корпорация в этом году увеличит объем производства на 20 %	3	Pratt & Whitney не боится политических рисков по проекту МС-21	11
ОАК размещает допэмиссию	4	ПМЗ и пермский "Авиадвигатель" проходят аудит в связи с объединением в НПО	11
Для высших лиц государства	4	Иран готов обсудить контракт на закупку большого количества самолетов SSJ	11
ВЭБ и компания "Сухой" подписали соглашение о сотрудничестве по программе многофункционального истребителя Су-35	4	РФ ввела нулевые пошлины на импорт отдельных видов запчастей для самолетов	11
Сергей Иванов продолжит возглавлять ОАК	4	Установка на авиадвигатели модулей диагностики позволит перейти на эксплуатацию двигателей АЛ-31Ф по техническому состоянию	12
ОАК одновременно запускает в производство 10 новых проектов	5	Пермский моторный завод: итоги МАКС-2009	12
Медведев поручил Генпрокуратуре определить судьбу госкорпораций	5	ОДК в 2015 году планирует довести объем продаж до 100 млрд рублей	13
Столичные авиастроители переедут в Жуковский за 8 лет	5	КМПО возобновило работу после месяца простоя	13
Господдержка авиапрома составит десятки миллиардов рублей — ОАК	6	"Рособоронэкспорт" считает возможным заключение нового контракта на поставку Индии самолетов ДРЛОиУ с израильской БРЛС	13
"Авиакор" получил заказы на авиакомплектующие	6	Николай Патрушев посетил Пермский моторостроительный комплекс	14
Объем производства промышленной продукции ОПК РФ вырос за 7 месяцев 2009 года на 6,8 %	7	В Москве состоялось заседание совета директоров ОАО "Пермский моторный завод"	14
Медведев отметил труд большой группы работников Комсомольского-на-Амуре и Иркутского авиазаводов орденами и медалями	7	Отдали долги	14
Предложение по обнулению пошлин на ввоз зарубежных самолетов может привести к сокращению заказов на самолет Ан-124	7	Потребности в новых двигателях для дальних истребителей МиГ-31 нет — Пермский моторный завод	15
Контракты на поставку истребителей "Су" принесут РФ почти \$ 3 млрд	8	"Оборонпром" решил сохранить УК ПМК	15
КНААПО поддержали контрактами	8	КАПО заключило на МАКС-2009 два контракта	15
Средства на докапитализацию холдинга "Сухой" в размере более 3 млрд руб. поступят в компанию в октябре текущего года	8	В Москве открыта экспозиция, посвященная 70-летию ОКБ Сухого	16
РФ разрабатывает стратосферный самолет-разведчик, недостижимый для ПВО	9	"Вертолеты России" предложили обучать летчиков на новом Ми-34	16
"Руслан" поддержат "Боингом"	9	ОАК ведет переговоры с УГМК о передаче контроля над заводом Let	17
Первый Ту-204СМ	9	Авиатехника "Сухого" будет испытана на стойкость во Вьетнаме	17
Глава ОПК "Оборонпром" убежден в успехе программы авиадвигателя SaM146 для самолета "Сухой Суперджет 100"	10	ВАСО до 2012 г. направит 8,9 млрд руб. на техперевооружение в рамках серийного выпуска Ан-148	17
Перспективный российский самолет МС-21 можно будет оснащать как отечественным, так и зарубежным двигателем — глава "Оборонпрома"	10	Иркутский авиазавод в 2012 г. может приступить к производству пассажирского самолета МС-21	17

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за август 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМИССИЯ ВНЕСЛА В МИНФИН ПРОЕКТ ГОСОБОРОНЗАКАЗА НА 2010 ГОД НА ОБЩУЮ СУММУ 1 ТРЛН 109 МЛРД РУБЛЕЙ

Военно-промышленная комиссия внесла сегодня в Минфин проект гособоронзаказа на 2010 год на общую сумму 1 трлн 109 млрд рублей, доложил на президиуме Правительства РФ вице-премьер Сергей Иванов.

"При формировании гособоронзаказа мы исходили из нынешнего состояния экономики и сосредоточили усилия на нескольких наиболее важных приоритетах", — сказал Иванов, назвав шесть основных. Это обеспечение РВСН и ядерной безопасности, выполнение Минобороны всех долгосрочных контрактов, в том числе по поставке боевых самолетов, техническая готовность общего назначения, укрепление военной инфраструктуры и стратегически важных объектов, в том числе обороноспособность Черноморского флота, закупка авиатехники, космические средства и средства космической обороны. На эти цели запланировано истратить в 2010 году 470 млрд рублей. На НИОКР выделено 64,4 млрд рублей "для всех остальных силовых структур, кроме Минобороны", — отметил Иванов. "Это на 6,7 млрд рублей больше по сравнению с 2009 годом", — добавил он.

"На продовольственное обеспечение запланировано выделить 64,9 млрд рублей, на вещевое обеспечение — 15,6 млрд рублей", — сообщил вице-премьер. Кроме того, на ГСМ будет выделено 65 млрд рублей. По словам Иванова, рост по сравнению с 2009 годом составит 22 %.

Вице-премьер отметил "еще один важнейший приоритет — резкое увеличение расходов на обеспечение военнослужащих жильем". В 2010 году на это будет истратено 124 млрд рублей, из них 95,2 млрд — на постоянное жилье, 28,8 млрд — на служебное. "Это на 50 млрд больше, чем в 2009 году", — информировал Иванов. По его словам, теперь проект гособоронзаказа будет рассмотрен на комиссии, а затем, как рассчитывает Иванов, в конце года будет утвержден на Правительстве РФ. "В первом квартале 2010 года возможно будет большую часть средств авансировать в нашу промышленность", — считает Иванов.

источник: АРМС-ТАСС
20.08.09

ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ В ЭТОМ ГОДУ УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА НА 20 %

Созданная в России Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) "в этом году произведет продукции на 70 млрд рублей, что на 20 проц. больше, чем в 2008 году", сообщил на пресс-конференции на авиасалоне "МАКС-2009" глава "Оборонпрома" Андрей Реус. По его словам, к 2015 году корпорация планирует выйти на объем не менее 100 млрд рублей. В ОДК уже сформирован продуктовый ряд производимых двигателей. Наиболее приоритетной является программа SaM146 для регионального самолета "Сухой Суперджет 100". При этом Реус обратил внимание на формирование кооперации при создании этого двигателя. "На нем мы выстроили реальную кооперацию с мировыми фирмами", — отметил он. Говоря о расширении кооперационных связей,

глава ОДК отметил, что особенно важно "сохранять отечественные инженерные школы". "Школы мы будем сохранять", — подчеркнул Реус.

Объединенная двигателестроительная корпорация была создана в 2008 году как структура ОПК "Оборонпром". В ее состав входят 15 крупнейших производителей двигателей для авиации, ракет-носителей, электроэнергетики и газоперекачки России: УМПО, "Сатурн", "Пермские моторы", "Авиадвигатель", "Мотор", "Самарский двигателестроительный комплекс" и другие.

источник: АРМС-ТАСС
20.08.09

ОАК РАЗМЕЩАЕТ ДОПЭМИССИЮ

Совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) одобрил допэмиссию акций компании на 66 млрд руб. Как сообщалось ранее, внеочередное собрание акционеров ОАК 25 июня приняло решение о возможности размещения до 140 млрд обыкновенных именных акций. Согласно решению акционеров, увеличение уставного капитала будет проводиться посредством проведения трех

допэмиссий. Это вторая из них (первая эмиссия была зарегистрирована ФСФР еще 18 августа). В ходе проведения третьей эмиссии по закрытой подписке в пользу государства будет размещено до 43 млрд акций.

*источник: газета «Коммерсантъ»
25.08.09*

ДЛЯ ВЫСШИХ ЛИЦ ГОСУДАРСТВА

Фирма "Туполев" планирует передать сразу несколько самолетов в спецотряд "Россия" для обеспечения работы высших лиц государства. Об этом сообщил на пресс-конференции в ходе авиасалона "МАКС-2009" президент и генеральный конструктор фирмы Игорь Шевчук. Машины заказаны Управлением делами президента России.

"Все самолеты изготавливаются на базе Ту-214, — сказал Шевчук. — Два Ту-204ПУ (пункты управления) будут переданы в течение следующего года. Заказаны также два специальных узла связи (Ту-214СУС), которые планируется поставить заказчику до 2011 года".

В этом году фирма "Туполев" уже передала в спецотряд "Россия" два Ту-214СР (самолеты-ретрансляторы). Их основное назначение — обеспечение связью "главного пассажира" с наземными и воздушными объектами. Новые машины имеют дополнительные системы энергоснабжения, а в состав экипажа включен четвертый человек, в связи с этим изменена компоновка кабины пилотов.

По словам Шевчука, в настоящее время подписаны контракты на 12 специальных самолетов Ту-214 разного назначения. На такое же количество авиалайнеров объявлены опционы.

Было сообщено также, что администрация президента России изучает вопрос заказа ближнемагистрального самолета. Не исключено, по мнению Шевчука, что выбор падет на Ту-334. Дело в том, что у этого самолета такой же диаметр фюзеляжа, как у его старших собратьев из семейства Ту-204/214. Кроме того, он имеет с ними высокую степень унификации. Это весьма важно с точки зрения практического использования ближнемагистральной машины. Все эти вопросы по Ту-334 находятся сейчас в стадии обсуждения", — сказал руководитель "Туполева".

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
26.08.09*

ВЭБ И КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ПРОГРАММЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-35

ВЭБ и компания "Сухой" в рамках МАКС-2009 подписали соглашение о сотрудничестве по программе многофункционального истребителя Су-35.

Стороны намерены "взаимодействовать в организации финансирования инвестиционных программ компании "Сухой" и ее дочерних обществ, опытно-конструкторских работ по программе создания многофункционального истребителя Су-35, а также серийного производства этого самолета". Соглашением предусматривается, что при реализации контрактов компании "Сухой" в приоритетном порядке в качестве уполномоченного банка будет участвовать Внешэкономбанк", — сообщили в ВЭБ.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". Су-35 предназначен для завоевания господства в воздухе путем уничтожения пилоти-

руемых и беспилотных летательных аппаратов управляемыми ракетами на большой, средней и малой дальности при ведении дальних и ближних маневренных боев, при автономных и групповых действиях, для поражения надводных и наземных целей всеми видами вооружения в любых метеоусловиях, а также объектов наземной инфраструктуры, прикрытых средствами ПВО и расположенных на значительном удалении от аэродрома базирования.

Самолет Су-35 разработан в "ОКБ Сухого", освоение серийного производства ведется на авиационном производственном объединении им. Гагарина в Комсомольске-на-Амуре.

*источник: АРМС-ТАСС
18.08.09*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ ПРОДОЛЖИТ ВОЗГЛАВЛЯТЬ ОАК

Новый совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) переизбрал председателем совета вице-преьера России Сергея Иванова, сообщил 5 августа департамент корпоративных коммуникаций корпорации. РИА "Новости" напо-

минает, что заочное заседание совета директоров в новом составе состоялось 4 августа.

*источник: газета «Коммерсантъ»
05.08.09*

ОАК ОДНОВРЕМЕННО ЗАПУСКАЕТ В ПРОИЗВОДСТВО 10 НОВЫХ ПРОЕКТОВ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в настоящее время ведет одновременный запуск и освоение серийного производства 10 новых проектов, сообщил журналистам в четверг на авиасалоне "МАКС-2009" президент ОАК Алексей Федоров.

"Мы сейчас запускаем 10 новых проектов. В боевой авиации это Су-35, МиГ-35 и ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации. — АвиаПорт), в военно-транспортной — Ил-476, Ил-112В и МТА, гражданские самолеты — Ан-148, Sukhoi Superjet 100 и МС-21. Такого количества новых проек-

тов нет ни у одной компании мира", — сказал А. Федоров. При этом руководитель ОАК подчеркнул, что все проекты имеют высокую важность для корпорации.

"Ни один из этих проектов нельзя выбросить, все стратегически важны, всеми нужно заниматься параллельно. Надо тотально менять модельный ряд во всех нишах", — подчеркнул он.

*источник: AVIAPORT.RU
20.08.09*

МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ГЕНПРОКУРАТУРЕ ОПРЕДЕЛИТЬ СУДЬБУ ГОСКОРПОРАЦИЙ

Президент России Дмитрий Медведев поручил генеральному прокурору Юрию Чайке и своему помощнику Константину Чуйченко провести комплексную проверку работы госкорпораций и оценить целесообразность их дальнейшего существования. Об этом сообщает РИА "Новости" со ссылкой на пресс-службу Кремля.

Предполагается, что в ходе проверки особое внимание будет уделено эффективности использования госкорпорациями активов и средств, полученных от государства, передает Интерфакс.

Напомним, в марте текущего года президентский совет по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства рекомендовал Медведеву упразднить госкорпорации как особую форму юридических лиц. Авторы "Концепции развития законодательства о юридических лицах" считают, что все существующие госкорпорации должны быть лишены привилегий и особого статуса и трансформированы в иные формы юридических лиц.

Разработчики законопроекта предлагали президенту преобразовывать госкорпорации постепенно и начать с законодательного запрета на создание новых госкорпораций. Предполагалось, что подобный запрет помешает созданию еще одной подобной организации — "Российские автомобильные дороги" ("Автодор"). Однако указ о создании "Автодора" был подписан Медведевым 17 июля 2009 года.

Сейчас в России, таким образом, действует уже восемь госкорпораций. Это Внешэкономбанк, "Ростехнологии", Агентство по страхованию вкладов, "Росатом", "Олимпстрой", Фонд содействия развитию ЖКХ, "Роснано", а также "Автодор". В это число не входят Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и Объединенная судостроительная корпорация (ОСК).

*источник: LENTA.RU
07.08.09*

СТОЛИЧНЫЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ПЕРЕДУТ В ЖУКОВСКИЙ ЗА 8 ЛЕТ

Перевод всех расположенных в Москве авиастроительных предприятий в город Жуковский в рамках создания Национального центра авиастроения (НЦА) планируется завершить в 2016–2017 годах, сообщил Интерфаксу вице-президент НЦА Игорь Кузнецов. "К 2016–2017 годам уже планируется завершить перевод всех авиастроительных мощностей города Москвы для создания всех комплексов Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) здесь, в городе Жуковском. Таким образом, на все про все отводится восемь лет", — сказал Кузнецов.

Говоря об этапах формирования НЦА, он сообщил, что создание первоочередных объектов должно быть завершено до 2012 года. В 2015 году планируется приступить к активному строительству на присоединяемых к городу территориях и реконструкции объектов в старой части города. "В 2016–2017 годах начнется интенсивная концентрация всех ресурсов авиастроительной отрасли на площадке города Жуковского", — сказал Кузнецов.

Среди первоочередных мероприятий строительства, которое уже началось в Жуковском, он назвал

создание штаб-квартиры ОАК, инженерного комплекса ОАК, многофункционального комплекса корпорации и выставочного комплекса "Россия". "Фактически на сегодняшний день эти работы уже начаты", — сообщил Кузнецов.

Он также отметил, что за счет присоединяемых в рамках создания НЦА территорий в Жуковском "планируется создание фактически нового города". "Для развития этого проекта, по нашим расчетам, планируется дополнительно привлечь на эту территорию до 40 тысяч человек", — уточнил Кузнецов.

Ключевым элементом НЦА, сказал он, должны стать объекты ОАК. При этом, подчеркнул Кузнецов, на территории Жуковского планируется "сконцентрировать практически весь авиастроительный потенциал, который сейчас находится в Москве, и, объединив его с тем потенциалом, который есть в Жуковском, выйти на качественно новые характеристики".

*источник: сайт «Личные деньги»
07.08.09*

ГОСПОДДЕРЖКА АВИАПРОМА СОСТАВИТ ДЕСЯТКИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ — ОАК

Господдержка, которая будет оказана российской авиастроительной отрасли, составит десятки миллиардов рублей, сообщил в четверг журналистам глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров, говоря об итогах совещания по авиастроению, прошедшего во вторник в подмосковном Жуковском под председательством премьер-министра РФ Владимира Путина.

"Не буду называть точные цифры, они еще не все до конца просчитаны и зафиксированы, но могу сказать, что это измеряется десятками миллиардов рублей", — сказал он.

По его словам, в настоящее время у авиастроителей в связи с кризисом практически полностью отсутствует возможность заимствования средств у банков на приемлемых условиях. "Банки, если сейчас и выдают кредиты, то процентная ставка по ним в среднем составляет 18 % при том, что рентабельность наших контрактов составляет 5–10 %. До кризиса предложение кредитных денег превышало спрос, сейчас нет", — отметил Федоров.

По его словам, ОАК продолжает находиться в периоде реанимации и вынуждена производить старые и убыточные разработки.

В частности, одной из таких разработок он назвал самолеты Ту-204 и Ту-214. "Убыток с каждого произведенного Ту-204 составляет 200 миллионов рублей, с каждого Ту-214 — еще больше. Поэтому мы делаем ускоренный переход на производство Ту-204СМ, но нам надо еще провести колоссальную работу с поставщиками", — сказал глава ОАК.

Он добавил, что первые поставки Ту-204СМ начнутся с 2011 года (авиакомпания "Атлант-Союз". — Ред.), ежегодно планируется выпускать 12 самолетов этого типа. С учетом протекционистских мер Ту-204СМ является конкурентоспособной машиной.

Ранее Путин на совещании в Жуковском в рамках авиасалона "МАКС-2009" обратил внимание на острые проблемы отечественного авиапрома и предостерег, что государство не будет вечно вытаскивать предприятия из долговой ямы, потребовав до 1 октября подготовить программу срочных мер по финансовому оздоровлению отрасли. Кроме того, премьер подверг критике ОАК: по его словам, корпорация и ее дочерние структуры задолжали кредиторам 119 миллиардов рублей, при этом она заклю-

чает убыточные контракты. Федоров сообщил также, что средства, полученные в рамках господдержки, будут направлены на несколько направлений. "Первое и главное направление инвестиций — это десять новых проектов, которые сейчас есть у ОАК. В частности, это МиГ-35, Як-130, Ил-112, Ан-148, Sukhoi Superjet 100. "Такого количества новых проектов одновременно не запускала ни одна компания в мире. Все эти проекты для нас стратегически важны", — отметил Федоров. По его словам, другое направление инвестиций — техническое перевооружение производств. "Все это требует очень большого количества денег в очень короткий промежуток времени, и настоящим стабильным инвестором может быть только государство", — сказал он.

Глава корпорации сообщил, что еще до совещания по авиастроению были выработаны и обсуждены с профильными министерствами и ведомствами предложения по господдержке отрасли. "Окончательные решения принимались непосредственно на совещании. При этом хочу отметить, что большинство этих предложений премьер-министр принял и на совещании дал конкретные поручения правительству в ближайшее время их выполнить. Но и требований к нам (к ОАК) будет, соответственно, больше", — сказал Федоров.

Говоря о критике Путина в адрес ОАК, высказанной на совещании, глава корпорации назвал ее своевременной и объективной. "В частности, премьер-министр абсолютно правильно обратил внимание на то, что мы не так энергично проводим реорганизацию ОАК", — добавил Федоров.

В ОАК входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — Транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

*источник: РИА «Новости»
20.08.09*

"АВИАКОР" ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗЫ НА АВИАКОМПЛЕКТУЮЩИЕ

В среду, 18 августа, на Международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2009" самарский завод "Авиакор" заключил договоры с ОАО "ВАСО" и ОАО "ТАНТК" на производство авиационных комплектующих. Стоимость первой партии изделий по заключенным контрактам составит порядка 5 млн рублей. Согласно договору с ОАО "ВАСО" (Воронежское акционерное самолетостроительное общество), "Авиакор" изготовит элементы трубопроводов для комплектации двух гражданских самолетов Ан-148. Изделия планируется поставить заказчику в сентябре 2009 года, говорится в сообщении компании. Для

нужд ОАО "ТАНТК" ("Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева") на самарском авиационном заводе будут производиться редуцированные тяги систем управления, срок поставки которых составит полгода с момента предоплаты. Оба договора были подписаны в рамках развития сотрудничества "Авиакора" и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), в состав которой входят ВАСО и ТАНТК.

*источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
20.08.09*

ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ОПК РФ ВЫРОС ЗА 7 МЕСЯЦЕВ 2009 ГОДА НА 6,8 %

Объем производства промышленной продукции оборонно-промышленного комплекса РФ вырос за 7 месяцев 2009 г. на 6,8 проц., говорится в сообщении Минпромторга. В сообщении отмечается, что прирост производства продукции гражданского назначения в январе – июле 2009 г. наблюдался только в судостроительной промышленности. В остальных отраслях комплекса отмечается значительное падение объемов производства гражданской продукции. В частности, в авиационной промышленности производство гражданской продукции снизилось в целом по отрасли на 2,4 проц., что обусловлено переносом сроков выполнения контрактов и сертификационных испытаний перспективных образцов, корректировкой планов поставки, а также увеличением трудозатрат на освоение новых технологий и модернизируемой про-

дукции. За 7 месяцев 2009 г. произведено 24 самолета, из них 7 средне- и дальнемагистральных самолетов (Ту-204 – 2 ед., Ту-214 – 2 ед., Ил-96-300 – 1 ед., Бе-200 – 2 ед.), и 62 вертолета (в том числе Ми-171 – 34 ед., Ми-17В5 – 16 ед., Ми-17В1 – 6 ед. и др.).

В судостроительной промышленности объем производства гражданской продукции увеличился в 2,2 раза, что в первую очередь обусловлено ростом производства судостроительных работ на крупных предприятиях отрасли, таких как ОАО "Выборгский ССЗ", ОАО "ПО "Севмашпредприятие", ОАО "Балтийский завод" и ряде других.

источник: АРМС-ТАСС
25.08.09

МЕДВЕДЕВ ОТМЕТИЛ ТРУД БОЛЬШОЙ ГРУППЫ РАБОТНИКОВ КОМСОМОЛЬСКОГО-НА-АМУРЕ И ИРКУТСКОГО АВИАЗАВОДОВ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ

Большая группа работников авиационных заводов в Комсомольске-на-Амуре и в Иркутске указом президента России Дмитрия Медведева награждена орденами и медалями, говорится в сообщении, размещенном на сайте главы государства в четверг.

Согласно сообщению, особо выдающиеся сотрудники заводов за большой вклад в развитие авиационной промышленности и многолетний добросовестный труд были отмечены орденами Почета, медалями ордена "За заслуги перед Отечеством". Десятерым авиастроителям присвоены почетные звания "Заслуженный машиностроитель Российской Федерации" и "Заслуженный изобретатель Российской Федерации".

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина (КНАА-ПО) – крупнейшее российское авиастроительное предприятие, входящее в состав холдинга "Сухой".

Здесь были выпущены тысячи боевых и сотни гражданских самолетов – от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий. Сегодня КНААПО производит истребители Су-27, многофункциональные истребители Су-30МКК, Су-30МК2.

Иркутский авиационный завод выполняет широкий спектр работ – от проектирования оснастки, изготовления самолета до послепродажного обслуживания. В настоящее время предприятие осуществляет серийное производство многоцелевых боевых самолетов Су-30МК, многофункциональных самолетов-амфибий Бе-200, а также учебно-боевых самолетов Як-130.

источник: ИА «Интерфакс»
06.08.09

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ОБНУЛЕНИЮ ПОШЛИН НА ВВОЗ ЗАРУБЕЖНЫХ САМОЛЕТОВ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СОКРАЩЕНИЮ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТ АН-124

В связи с появившейся в российских СМИ ("Российская бизнес-газета" № 29 от 4.08.2009 г. / "Руслан" поддержат "Боингом". Пошлины на грузовые самолеты все-таки решились обнулить) информацией о предложении правительственной комиссии по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике по обнулению пошлин на ввоз в Россию грузовых самолетов со взлетной массой 370 тонн, то есть грузовых самолетов Boeing 747, аналогов которых якобы не производится в России, президент НОАО "Гидромаш", президент Нижегородской ассоциации промышленников и предпринимателей, вице-президент РСПП Владимир Ильич Лузянин сделал официальное заявление.

В нем, в частности, говорится, что в последнее время активно обсуждается вопрос о возобновлении серийного производства самолета Ан-124-100 "Руслан", имеющего взлетный вес 400 тонн и являющегося в настоящее время самым грузоподъемным

самолетом в мире. Российские самолетостроители готовы серийно выпускать этот самолет. Известно, что многие фирмы, например "Волга-Днепр", "Полет", а также ВВС, имеют потребность в использовании "Русланов", и эта потребность с увеличением грузопотоков возрастет. Известно также, что часть самолетов арендуется НАТО.

"Предложение по обнулению пошлин на ввоз зарубежных самолетов сегодня, в преддверии Международного авиасалона "МАКС-2009", на котором предполагается объявить о решении возобновить производство самолетов Ан-124-100 "Руслан", может неминуемо привести к сокращению заказов на этот самолет, что противоречит антикризисной политике правительства Российской Федерации", – считает В. И. Лузянин.

источник: компания «ОАО "Гидромаш"»
13.08.09

КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ "СУ" ПРИНЕСУТ РФ ПОЧТИ \$ 3 МЛРД

Контракты на поставку истребителей "Сухого" на общую сумму почти 3 млрд долларов станут основным результатом открывающегося 18 августа авиасалона "МАКС-2009". Это будет самая крупная поставка самолетов за все постсоветское время.

Нынешнее кризисное время — не лучшее для заключения контрактов на поставку гражданской авиатехники на открывающемся МАКСе, признался журналистам министр промышленности и торговли Виктор Христенко, но в этом году впервые удалось договориться с военными о закупках значительного количества авиатехники, пишет газета "Ведомости".

Первым заказчиком новейшего российского истребителя Су-35 станут ВВС России. Госконтракты на поставку до 2015 года 48 истребителей Су-35, четырех Су-30М2 и 12 Су-27СМ подготовлены к подписанию во время авиасалона "МАКС-2009" в Жуковском, сообщил газете высокопоставленный чиновник Минобороны.

Это подтвердил и менеджер Объединенной двигателестроительной корпорации, дочерний завод которой изготавливает двигатели для этих истребителей, а также менеджер предприятия, изготавливающего для них бортовое оборудование. Официальные представители "Сухого" и ВВС России от комментариев отказались, отмечает издание.

Стоимость одного Су-35 — более 40 млн долларов, а Су-27 и Су-30 — более 30 млн долларов, но кроме самих машин будет закуплено и дополнительное оборудование с вооружением, поэтому общая стоимость контракта достигнет 3 млрд долларов, оценивает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Фиксированная цена для Су-35 будет установлена в ближайшее время, но в целом с предварительной оценкой сделки в 3 млрд долларов, приводят "Ведомости" мнение чиновника Минобороны.

О возможности дополнительной закупки для ВВС "более 60" новых истребителей производства авиазавода в Комсомольске-на-Амуре, где делают Су-27/30 и планируют собирать Су-35, премьер Владимир Путин заявил еще в мае после посещения этого завода.

А в начале июля уже главком ВВС Александр Зелин упомянул о скором подписании пятилетнего госконтракта на поставку двух полков Су-35 (48 машин по нынешним штатам). Контракт был подготовлен в рекордные сроки, констатирует чиновник военного ведомства.

*источник: газета «Взгляд»
13.08.09*

КНААПО ПОДДЕРЖАЛИ КОНТРАКТАМИ

В Москве в рамках совещания по вопросам авиации под председательством премьер-министра Владимира Путина состоялось подписание контракта на поставку Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением им. Гагарина (КНААПО, Хабаровский край, входит в АХК "Сухой") ВВС России 64 боевых самолетов. Об этом "Ъ" вчера сообщил губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт.

По словам г-на Шпорта, согласно контракту, КНААПО обязалось построить для армии 48 машин Су-35, 12 Су-27СМ и 4 Су-30 общей стоимостью порядка 3 млрд руб. "Для нас это большое достижение — за последние 20 лет это первый такой масштабный контракт по поставкам самолетов ВВС. Это позволит нам решить многие вопросы, в том числе и по занятости", — подчеркнул господин Шпорт. По его подсчетам, заказом для ВВС КНААПО будет заниматься вплоть до

2015—2016 гг., после чего перейдет к более активному освоению новых программ, в частности производства истребителя пятого поколения, который "в ближайшие годы должен встать на крыло".

Как добавил губернатор, также в Москве было подписано соглашение между "Сухим" и ВЭБом по дальнейшему сотрудничеству в области финансирования другой масштабной программы, осуществляемой на КНААПО, — строительстве первого регионального российского самолета Sukhoi SuperJet 100. "В этом году мы заканчиваем испытания SSJ100 и приступаем к серийным поставкам", — напомнил г-н Шпорт.

*источник:
газета «Коммерсантъ» — Хабаровск
24.08.09*

СРЕДСТВА НА ДОКАПИТАЛИЗАЦИЮ ХОЛДИНГА "СУХОЙ" В РАЗМЕРЕ БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБ. ПОСТУПАТ В КОМПАНИЮ В ОКТЯБРЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА

Средства на докапитализацию холдинга "Сухой" в размере более 3 млрд руб. поступят в компанию в октябре текущего года, сообщил сегодня на пресс-конференции глава холдинга Михаил Погосян.

По его словам, решение о докапитализации компании было принято во время посещения авиазавода в Комсомольске-на-Амуре премьер-министром России Владимиром Путиным весной этого года.

Средства от докапитализации компании пойдут на пополнение оборотных средств программы по соз-

данию регионального самолета "Сухой Суперджет 100". Также М. Погосян отметил, что накануне на правительственном совещании по поддержке авиапрома рассматривался вопрос о докапитализации РСК "МиГ" на 15 млрд руб. По словам М. Погосяна, эти средства пойдут в первую очередь на финансирование поставщиков корпорации.

*источник: АРМС-ТАСС
19.08.09*

РФ РАЗРАБАТЫВАЕТ СТРАТОСФЕРНЫЙ САМОЛЕТ-РАЗВЕДЧИК, НЕДОСЯГАЕМЫЙ ДЛЯ ПВО

Минобороны России в ближайшие годы создаст ряд самолетов-разведчиков, в том числе принципиально новый — стратосферный, недосыгаемый для систем ПВО противника, сообщил в среду журналистам главнокомандующий Военно-воздушными силами (ВВС) России генерал-полковник Александр Зелин.

"Особую роль для действий авиации в будущем должны сыграть разведывательные комплексы принципиально нового класса — высотные (стратосферные) пилотируемые самолеты-разведчики с возможностью длительного нахождения в воздухе и способные проводить мониторинг зоны боевых действий на большую глубину без захода в зоны ПВО противника", — отметил Зелин.

По словам главкома, это вызвано "высокодинамичным характером современных войн, требующим повышения уровня информированности о противнике". Зелин добавил, что в ближайшие годы для замены существующих разведывательных авиакомплексов будет создан ряд современных самолетов-разведчиков, способных вести эффективные разведыва-

тельные действия "на всю глубину действия фронтовой и частично дальней авиации". Для оснащения перспективной авиационной техники будут разработаны качественно новые образцы бортовой разведывательной аппаратуры различного назначения и "наземные средства обработки и доведения развединформации", уточнил главком.

"Одновременно все большее значение при решении разведывательных задач будут играть беспилотные разведывательные комплексы", — сказал Зелин. Он напомнил, что в настоящее время на вооружении ВВС России стоят самолеты-разведчики Су-24МР и МиГ-25РБ. "Их количество на сегодняшний день достаточно", — отметил Зелин.

Однако современные войны требуют повышения уровня информированности о противнике, что поставило ВВС РФ перед необходимостью кардинального обновления разведывательной авиации, заключил главком.

*источник: РИА «Новости»
05.08.09*

"РУСЛАН" ПОДДЕРЖАТ "БОИНГОМ"

Грузовые рамповые самолеты все-таки будут ввозить в Россию бесполошлинно в течение 9 месяцев. Это после долгого молчания подтвердили "РБГ" в Министерстве экономического развития. Производители российских аналогов удивлены — они готовы делать самолеты, но нет заказов.

Новость об обнулении пошлин появилась на лентах "Новостей" со ссылкой на правительственную комиссию по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике. Сообщалось, что комиссия на заседании рекомендовала обнулить импортные пошлины, поскольку, как сообщил РИА "Новости" "источник в одном из профильных ведомств" (по информации "РБГ", из Минэкономразвития), речь идет о гражданских грузовых самолетах с максимальной взлетной массой свыше 370 тонн, аналоги которых не производятся в нашей стране. К таким самолетам, в частности, относится Boeing 747.

После долгой паузы Минэкономразвития подтвердило информацию. Павел Катков — представитель министерства — сообщил "РБГ", что новшество "рассчитано на 9 месяцев": власти хотят провести эксперимент и посмотреть, что он даст для развития рынка. Когда именно пошлины обнулят, в ведомстве не сообщают.

ПЕРВЫЙ ТУ-204СМ

Ульяновский "Авиастар-СП" начал строительство новой модели — Ту-204СМ, сообщила пресс-служба минпрома Ульяновской области. Представитель министерства говорит, что на авиасалоне "МАКС-2009" будет подписан контракт с авиакомпанией "Атлант-Союз" на поставку 15 Ту-204СМ. Предкон-

трактное соглашение заключено в июне на авиасалоне в Ле Бурже (Франция).

По информации "РБГ", в настоящее время идет согласование (этим занимается в первую очередь Минтранс), в том числе с производителями. Считается, что в России практически не производится грузовая авиатехника, а модели, которые все-таки выпускают, не могут конкурировать со своими зарубежными аналогами по летно-эксплуатационным характеристикам. Российские грузоперевозчики на сегодня в основном используют самолеты Ан-124 ("Руслан") и Ил-76.

Сергей Мочалов, начальник отдела по связям с общественностью ульяновского авиационного завода "Авиастар-СП", замечает, что "технология по производству Ан-124 сохранена и необходимо восстанавливать производство "Русланов" в России, но для этого нужен крупный заказ. Он не стал комментировать последствия обнуления для своего предприятия. Получить комментарии от производителя Ил-76 (Ташкентское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова в прошлом году должно было войти в Объединенную авиастроительную корпорацию) не удалось.

*источник:
газета «Российская бизнес-газета»
04.08.09*

*источник:
газета «Ведомости — Поволжье»
04.08.09*

ГЛАВА ОПК "ОБОРОНПРОМ" УБЕЖДЕН В УСПЕХЕ ПРОГРАММЫ АВИАДВИГАТЕЛЯ SaM146 ДЛЯ САМОЛЕТА "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100"

Программа создания российско-французского авиационного двигателя SaM146 для российского регионального самолета "Сухой Суперджет 100" является приоритетной для российского двигателестроения, заявил журналистам генеральный директор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус на проходящем в Жуковском авиасалоне "МАКС-2009".

"Утвержден модельный ряд авиационных двигателей, и SaM146 имеет в этом ряду приоритет. Это та программа, которая должна быть выполнена и, безусловно, будет выполнена. Очень серьезную поддержку оказывает правительство, и мы неизбежно должны придти к успеху", — сказал А. Реус на презентации двигателя SaM146. В свою очередь президент российско-французской компании Power Jet, разрабатывающей двигатель, Жан-Поль Эбанга (Jean-Paul Ebanga) отметил, что сертификационные испытания двигателя находятся в завершающей стадии. "Мы находимся всего в нескольких месяцах от сертификации и ввода в эксплуатацию нашего продукта. Мы поставляем не просто двигатель, мы поставляем полностью силовую установку и полный комплект по обслуживанию и эксплуатации для авиакомпаний", — сказал он.

Ж.-П. Эбанга отметил, что мировому рынку авиатransпорта на ближайшие 20 лет потребуется более 6 тыс. самолетов. "И, как предполагается, 8 % от этого числа придется на российский рынок", — сказал руководитель СП. Он сообщил, что завершаются переговоры с "Аэрофлотом" по вопросам организации сервисного обслуживания двигателей.

Директор программы SaM146 от французской компании "Снекма" (Snecma) Роберт Вивье (Robert Vivier) напомнил, что окончательная сертификация двигателя должна завершиться к концу этого года. "Наработка двигателя составляет 2,2 тыс. часов, из них на летные испытания приходится 1,6 тыс. часов

как на "Суперджете", так и на летающей лаборатории (Ил-76ЛЛ). Сертифицированная версия программного обеспечения будет поставлена до конца года", — сказал Р. Вивье.

Он сообщил, что успешно проведены испытания на заброс в двигатель брусков льда и крупных птиц, в ближайшие дни будут проведены испытания на заброс средних птиц и примерно в сентябре — на заброс града. Проведены также испытания реверса. "На следующей неделе во Франции будут испытания на выбросы, в 4-м квартале этого года проведут испытания на отрыв лопатки вентилятора и вибрации двигателя", — сообщил Р. Вивье.

В свою очередь исполнительный директор программы SaM146 от НПО "Сатурн" (Рыбинск, Ярославская область) Юрий Басюк отметил, что 8 опытных двигателей приняли участие в сертификационных испытаниях на наземном стенде, завершены испытания на летной лаборатории.

"Шесть двигателей установлены на трех самолетах. Запущены в производство детали для серийного двигателя с началом поставок в конце этого года после получения сертификата типа. На летающей лаборатории совершен 81 полет. Все заявленные характеристики двигателя подтверждены, и мы начали работу со стартовым заказчиком", — сообщил Юрий Басюк. По его словам, к декабрю 2009 года система послепродажного обслуживания SaM146 будет развернута полностью. "Персонал авиакомпаний, приобретающих самолет с нашими двигателями, пройдет обучение в специальных центрах", — сказал Ю. Басюк.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.08.09*

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ МС-21 МОЖНО БУДЕТ ОСНАЩАТЬ КАК ОТЕЧЕСТВЕННЫМ, ТАК И ЗАРУБЕЖНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ — ГЛАВА "ОБОРОНПРОМА"

Перспективный российский самолет МС-21 можно будет оснащать как отечественным, так и зарубежным двигателем. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции на авиасалоне "МАКС-2009" гендиректор корпорации "Оборонпром" Андрей Реус.

"Создание энергетической установки для этого перспективного пассажирского авиалайнера входит в число приоритетных программ Объединенной двигателестроительной корпорации, — сказал Реус. — Уже создана кооперация отечественных предприятий, которые станут участниками этой программы". Что

касается зарубежного двигателя для МС-21, то за право его создания боролись несколько известных в мире фирм. В настоящее время остались только американская "Пратт энд Уитни" и английская "Роллс-Ройс". "Оборонпром" пока не сделал своего выбора.

"Кооперация с мировыми партнерами, занятыми в сфере авиационного двигателестроения, есть и будет расширяться", — подчеркнул Реус.

*источник: АРМС-ТАСС
20.08.09*

УМПО БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ PRATT & WHITNEY КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) вчера подписало долгосрочное соглашение с канадской компанией Pratt & Whitney на поставку комплектующих для авиадвигателей. Документ предусматривает поставки начиная с 2010 года в течение 10 лет семи наименова-

ний комплектующих к авиадвигателям Pratt & Whitney. Сумма сделки не разглашается.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
21.08.09*

PRATT & WHITNEY НЕ БОИТСЯ ПОЛИТИЧЕСКИХ РИСКОВ ПО ПРОЕКТУ МС-21

Руководство компании Pratt & Whitney не боится политических рисков по проекту создания двигателя для самолета МС-21, сообщил "АвиаПорту" в ходе авиасалона "МАКС-2009" вице-президент компании по семейству двигателей нового поколения Роберт Сайа. Он отметил, что компании будет нетрудно получить экспортную лицензию от правительства США на участие в проекте МС-21. "Не думаю, что к нам будут предъявлены какие-то требования. Об этом свидетельствует наш опыт работы с Airbus и любой другой неамериканской компанией", — пояснил Р. Сайа.

По его словам, в данном случае некорректно проводить аналогию с программой Ми-38, в которой Pratt & Whitney принимала участие. "Мы не выходили из программы Ми-38. Мы просто приостановили работу по этой программе, поскольку было приостановлено действие экспортной лицензии от

правительства США. Но получить подобную лицензию по линии гражданских самолетов гораздо проще", — сказал вице-президент.

Pratt & Whitney участвует в тендере НПК "Иркут" по выбору двигателя для МС-21 вместе с Пермским моторостроительным комплексом. "Мы ожидаем, что часть работ будет выполнена Пермью, главным образом КБ "Авиадвигатель". Мы рассчитываем на пермское конструкторское бюро, чтобы оптимизировать работу нашего двигателя на российском самолете. Разные производители самолетов по-разному сочетают системы, мы рассчитываем, что КБ "Авиадвигатель" поможет нам в этом в рамках программы МС-21", — пояснил Р. Сайа.

*источник: AVIAPORT.RU
20.08.09*

ПМЗ И ПЕРМСКИЙ "АВИАДВИГАТЕЛЬ" ПРОХОДЯТ АУДИТ В СВЯЗИ С ОБЪЕДИНЕНИЕМ В НПО

ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) и ОАО "Авиадвигатель" (оба входят в Пермский моторостроительный комплекс) проходят аудит в связи с планируемым объединением их в научно-производственное объединение (НПО).

"В настоящее время осуществляются корпоративные процедуры присоединения к ПМЗ технологически связанных предприятий. Также происходит оценка одной из ведущих аудиторских компаний активов

пермских предприятий, которые планируется включить в НПО", — говорится в сообщении, распространенном ОАО "ОПК "Оборонпром".

В сообщении также подчеркивается, что "Оборонпром" не отказывается от планов по объединению пермских предприятий в НПО.

*источник: ИА «Интерфакс»
12.08.09*

ИРАН ГОТОВ ОБСУДИТЬ КОНТРАКТ НА ЗАКУПКУ БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА САМОЛЕТОВ SJSJ

Иран и дальше готов развивать сотрудничество с российским авиапромом и подтвердил готовность обсудить контракт на закупку большого количества самолетов Sukhoi SuperJet 100, сообщает пресс-служба Минтранса РФ.

Как отмечается в сообщении, об этом шла речь на встрече министра транспорта РФ Игоря Левитина с министром дорог и транспорта Исламской Республики Иран Хамидом Бехбехани.

"Однако нас беспокоит тот факт, что российские авиапроизводители не обеспечивают должного внимания послепродажному техническому обслуживанию своих самолетов", — заявил иранский министр.

Левитин отметил, что самолеты семейства Sukhoi SuperJet и Ту-204 по своим экономическим характеристикам не уступают западным воздушным судам. Кроме того, по словам министра, создается система их послепродажного обслуживания.

Глава Минтранса РФ подтвердил готовность вместе с представителями ОАО "Объединенная авиационная корпорация" посетить в этом году Иран и провести переговоры по закупке самолетов Sukhoi SuperJet.

*источник: сайт «Транспорт сегодня»
21.08.09*

РФ ВВЕЛА НУЛЕВЫЕ ПОШЛИНЫ НА ИМПОРТ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

Правительство РФ вводит на постоянной основе нулевые пошлины на ввоз в Россию отдельных видов запасных частей для самолетов гражданской авиации. Соответствующее постановление (№ 679) опубликовано на сайте Правительства РФ и вступает в силу 21 сентября. Как сообщалось, с 21 декабря прошлого года сроком на 9 месяцев Правительство РФ ввело нулевые ставки на импорт целого ряда изделий для гражданской авиации — в частности, гидропневматических батарей, механических приводов для

механизмов реверса тяги, увлажнителей и осушителей воздуха, неэлектрических пусковых двигателей, пневматических стартеров для турбореактивных, турбовинтовых и других газотурбинных двигателей. В перечень попали также тренажерные устройства имитации полета на гражданских самолетах иностранного производства.

*источник: журнал «РЖД-партнер»
24.08.09*

УСТАНОВКА НА АВИАДВИГАТЕЛИ МОДУЛЕЙ ДИАГНОСТИКИ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕЙТИ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ АЛ-31Ф ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ

Модули диагностики, устанавливаемые на авиационные двигатели типа АЛ-31Ф, позволят перейти на более совершенный метод эксплуатации двигателей — по техническому состоянию. Об этом в эксклюзивном интервью АРМС-ТАСС сообщил сегодня президент и генеральный конструктор корпорации "Русские системы" Валентин Сухолитко.

"Это обеспечит более высокий уровень безопасности полетов боевой авиации, позволит добиться полного использования ресурсных возможностей двигателя при значительном сокращении затрат на техническое обслуживание и ремонты двигателей", — сказал В. Сухолитко. По его словам, в России впервые разработан подобный модуль МД-99. Его создание велось корпорацией "Русские системы" по договору с ММП "Салют". В изделии использованы "самые современные программно-аппаратные средства".

"Это дает возможность установить отклонения в работе двигателя на ранней стадии, не допуская перерастания ситуации в критическую. МД-99 обеспечивает контроль и проводит анализ параметров двигателя в условиях полета в реальном времени", — отметил глава "Русских систем".

Использование МД-99 не требует доработки двигателей АЛ-31Ф. Он устанавливается вместо одного из модулей цифрового комплексного регулятора двига-

теля (КРД-99Ц). В результате МД-99 не только выполняет функцию замененного модуля, но и осуществляет диагностику работы двигателя.

"Принятое технически рациональное решение позволит в дальнейшем без дополнительных затрат средств и времени обеспечить оснащение модулями диагностики двигателя на самолетах типа Су-27, Су-30, Су-34, Су-35, а также на самолетах зарубежных производителей, комплектуемых двигателями типа АЛ-31Ф", — подчеркнул В. Сухолитко.

Что касается экономии средств в ходе эксплуатации в течение жизненного цикла двигателей типа АЛ-31Ф, то она, по оценке руководителя "Русских систем", может составить до десяти и более миллионов рублей на один двигатель.

По словам В. Сухолитко, к работам, проводимым корпорацией "Русские системы" и ММП "Салют", проявляют интерес "представители ВВС России и зарубежных стран". В настоящее время модуль диагностики МД-99 в составе КРД-99Ц и двигателя АЛ-31Ф проходит стендовые испытания на испытательной базе "Салюта".

*источник: АРМС-ТАСС
05.08.09*

ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД: ИТОГИ МАКС-2009

23 августа в подмосковном Жуковском завершился 9-й Международный авиационно-космический салон "МАКС-2009". Впервые Пермский моторостроительный комплекс принимал участие в авиасалоне в составе объединенной экспозиции предприятий ОДК. Итоги МАКС-2009 в очередной раз подтвердили, что самолеты с пермскими двигателями семейства ПС-90А востребованы. Один из крупных контрактов был заключен между ОАО "Ильюшин Финанс Ко" и авиакомпанией "Атлант-Союз". В рамках этого договора в 2011–2015 гг. авиакомпания получит 15 самолетов Ту-204СМ с пермскими двигателями ПС-90А2. Авиакомпания "Авистар-ТУ" заключила с ОАО "Ильюшин Финанс Ко" контракт на поставку в 2009–2010 гг. двух грузовых самолетов Ту-204С с двигателями ПС-90А.

В третий день авиасалона между ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" и ОАО "Концерн Вега" заключен договор на поставку в 2011 году второго самолета Ту-204ОН с двигателями ПС-90А. Данная модификация самолета разработана в рамках международного проекта "Открытое небо" для выполнения наблюдательных инспекционных полетов в воздушном пространстве стран — участников проекта.

В ходе совещаний, проведенных на МАКС-2009, достигнута договоренность по заключению контракта между Объединенной авиастроительной корпорацией и Управлением делами Президента РФ на поставку двух самолетов Ту-204 в 2010 году и двух самолетов Ил-96ПУ в 2011–2012 гг. Кроме того, подтвердила свое намерение приобрести три самолета Ил-76ТД-90ВД авиакомпания "Волга-Днепр". Пер-

вый самолет должен быть поставлен в конце 2009 года, 2-й и 3-й — в 2010–2011 гг. Оптимистичное для Пермского моторостроительного комплекса заявление сделал главком ВВС генерал-полковник Александр Зелин. По его словам, сегодня на ульяновском самолетостроительном заводе "Авистар-СП" завершается подготовка производства транспортных самолетов Ил-476, а в 2011 году должна начаться реализация программы по закупке данных самолетов с пермскими двигателями ПС-90А-76 для нужд ВВС.

Большой интерес у участников салона вызвала и перспективная разработка пермских моторостроителей — семейство авиационных двигателей нового поколения для ближне-среднемагистральных самолетов. На презентации данного проекта генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус еще раз подтвердил, что данное направление является приоритетным для корпорации, а базовый для семейства двигатель ПД-14 будет устанавливаться на новый отечественный самолет МС-21.

Михаил Дическул, управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод":

— Итоги завершившегося МАКС-2009 показали, что наше предприятие достаточно твердо стоит на ногах, что наша продукция востребована. Несмотря на кризис, авиакомпании думают о дальнейшем развитии и заказывают отечественные самолеты. Сейчас ОАО "Пермский моторный завод" обеспечено заказами до 2011 года.

*источник: компания «ОАО "Пермский
моторный завод"»
26.08.09*

ОДК В 2015 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ ДОВЕСТИ ОБЪЕМ ПРОДАЖ ДО 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) в 2015 г. рассчитывает достигнуть объема продаж в 100 млрд рублей и рентабельности по чистой прибыли в 9 %, сообщил в четверг на авиасалоне "МАКС-2009" гендиректор ОДК Андрей Реус.

Он уточнил, что общая выручка предприятий ОДК в 2008 году (с учетом ОАО "ММП им. Чернышева" и ОАО "Климов") составила 60 млрд рублей с отрицательной рентабельностью по чистой прибыли. "Перед нами стоит задача техпервооружения, создания новых моделей техники", — подчеркнул А. Реус. Приоритетами продуктового ряда ОДК он определил двигатель SaM146 для регионального самолета Sukhoi Superjet 100 и двигатель для MC-21. "Под MC-21 будут изготовлены два двигателя. За один отвечает ОДК, Правительство РФ этот вопрос уже решило. Второй двигатель выбирается на тендере (тендер проводит НПК "Иркут", в короткий список вошли Pratt & Whitney и Rolls-Royce. — "АвиаПорт"), — сказал А. Реус.

Он также отметил намерение восстановить производство НК-33. "Этот двигатель еще 40–50 лет будет использоваться", — считает глава ОДК. Из про-

дуктового ряда ОДК исключен двигатель НК-93, подчеркнул А. Реус. "Мы не можем себе позволить сверхъестественное разнообразие, не подкрепленное деньгами, так что о серийном производстве НК-93 речи не идет", — заявил он. Глава ОДК также сообщил, что в планах корпорации — разработка перспективного вертолетного двигателя.

Как сообщалось ранее, ОПК "Оборонпром", контролирующая ОДК и "Вертолеты России", обратилась в Правительство РФ с просьбой о выделении господдержки в размере 33 млрд рублей, в том числе 12 млрд — на погашение долгов предприятий, входящих в "Вертолеты России" и ОДК. Эта заявка рассматривалась на выездном заседании Правительства РФ 18 августа. "Поручения премьера по размеру господдержки авиапрома должны появиться до конца октября. Мы рассчитываем, что постановление Правительства РФ о выделении средств выйдет в конце ноября", — рассказал "АвиаПорту" источник в авиационной отрасли.

источник: AVIAPORT.RU
20.08.09

КМПО ВОЗОБНОВИЛО РАБОТУ ПОСЛЕ МЕСЯЦА ПРОСТОЯ

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" возобновило работу в прежнем режиме после месяца простоя. В течение июля руководство КМПО работало в усиленном режиме по отгрузке ранее произведенной продукции и привлечению новых заказов. За это время КМПО поставило два комплекта газоперекачивающих агрегатов на компрессорную станцию "Лукояновская" и отгрузило 23 двигателя основному заказчику — ОАО "Газпром Трансгаз Югорск". Кроме того, в июле велась работа с независимыми операторами. Так, было поставлено два двигателя для ОАО "Сургутнефтегаз" и три двигателя — в Узбекистан. Также КМПО получило новый заказ от Узбекистана на пять двигателей и на четыре единицы — от "Сургутнефтегаза" с поставкой в 2009 году. В прошлом месяце руководство предприятия подписало контракт с ОАО "Моторостроитель" (Сама-

ра) на поставку двух модулей свободной турбины двигателя НК-36.

Как сообщалось ранее, КМПО 1 июля остановило работу на один месяц из-за падения спроса на продукцию со стороны основного заказчика — ОАО "Газпром". Сотрудники были отправлены в административные отпуска с оплатой согласно трудовому законодательству РФ. По требованию "Газпрома" предприятие снизило цены на продукцию относительно 2008 года на 5 %. Кроме того, в июне монополия заявила о сокращении объема заказов в связи со снижением объема добычи и транспортировки газа. До настоящего времени доля "Газпрома" в объеме заказов КМПО составляла 75 %.

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
04.08.09

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ ЗАКЛЮЧЕНИЕ НОВОГО КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ИНДИИ САМОЛЕТОВ ДРЛОИУ С ИЗРАИЛЬСКОЙ БРЛС

"Рособоронэкспорт" считает возможным заключение нового контракта на поставку индийским ВВС самолетов ДРЛОИУ на базе платформы Ил-76ТД с израильской БРЛС. Об этом сообщил сегодня в ходе салона "МАКС-2009" замгендиректора "Рособоронэкспорта" Александр Михеев.

"Сейчас успешно реализуется контракт между Россией, Индией и Израилем на создание и поставку трех самолетов ДРЛОИУ А-50ЭИ", — отметил он. По его словам, первый из трех самолетов завершил этап испытаний и доставлен индийским ВВС (самолет совершил перелет из Израиля в индийский Мумбаи). Таким образом, сказал Михеев, завершен один из

этапов контракта, который позволяет рассматривать возможность заказа дополнительного количества самолетов. По имеющимся данным, поставка второго и третьего самолетов для ВВС Индии состоится в течение 2010 года.

В качестве носителя для самолета А-50ЭИ выбран российский транспортный самолет Ил-78ТД, который оснащается российскими двигателями и радиотехническим комплексом израильской компании "Элта".

источник: АРМС-ТАСС
19.08.09

НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ПОСЕТИЛ ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

4 августа состоялся визит секретаря Совета безопасности РФ Николая Патрушева и губернатора Пермского края Олега Чиркунова на Пермский моторостроительный комплекс. Посещение предприятия ПМК стало центральным событием первого дня пребывания Николая Патрушева в Перми.

Гости приняли участие в совместном совещании с руководителями основных предприятий Пермского моторостроительного комплекса (ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ"), побывали в музее предприятия и ознакомились с экспозицией продукции, производимой пермскими моторостроителями.

По словам Николая Патрушева, посещение одного из крупнейших в России двигателестроительных предприятий произвело на него впечатление. "Было приятно увидеть, что на предприятиях при проектировании уже ушли от ватмана, все считается на компьютерах, используются передовые технологии в производстве", — отметил секретарь Совета безопасности РФ. В ходе совещания обсуждались проблемы сохранения и увеличения гособоронзаказа на пермских предприятиях. Сегодня на Пермском моторостроительном комплексе объем гособоронзаказа составляет менее 5 %. По словам Олега Чиркунова, "сейчас оборонный заказ — один из самых надежных. Времена, когда предприятия, работающие на оборонный комплекс, испытывали большие трудности, остались в прошлом".

По итогам визита Михаил Дическул, управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод", отметил, что "завод сегодня очень рассчитывает на

государственную поддержку. Средства для технического перевооружения завода нужны значительные — порядка 10–12 млрд рублей в течение пяти лет. Сейчас переоснащение оборудования идет в рамках принятой на предприятии собственной инвестиционной программы. Уже начали поступать средства в рамках Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" на освоение производства перспективного двигателя ПД-14".

По словам Владимира Сатюкова, директора пермского представительства ООО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация", Николай Патрушев обещал "поддерживать и лоббировать интересы предприятий Пермского моторостроительного комплекса". Кроме того, секретарю Совета безопасности очень понравилась идея создания на базе Пермского государственного технического университета национального исследовательского университета, участие в создании которого примет Объединенная двигателестроительная компания", — добавил Владимир Сатюков.

Пермский моторостроительный комплекс объединяет 18 предприятий и входит в состав двигателестроительной интегрированной группы "Объединенная двигателестроительная корпорация", дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
07.08.09*

В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД"

30 июля 2009 года в Москве состоялось заседание совета директоров ОАО "Пермский моторный завод".

В повестке дня первым пунктом рассматривался отчет о реализации программы совершенствования производственно-хозяйственной деятельности ОАО "ПМЗ" и ТСП за I полугодие 2009 года. Сообщение управляющего директора ОАО "ПМЗ" и ТСП М. Д. Дическула было принято к сведению.

Вторым вопросом повестки дня была корректировка бизнес-плана общества на 2009 год. Совет директоров вынес решение доработать документ с учетом высказанных замечаний и рассмотреть его на очередном совете директоров в августе.

Также на заседании совета директоров были утверждены новая структура управления ОАО "ПМЗ" и ТСП и перечень должностей, при назначении на кото-

рые требуется согласие совета директоров (в том числе должности первого заместителя управляющего директора — директора по производству; главного инженера; финансового директора — заместителя руководителя предприятия; директора по качеству — главного контролера; коммерческого директора и др.).

Совет директоров назначил на должность первого заместителя управляющего директора — директора по производству ОАО "ПМЗ" И. Б. Фомина, ранее занимавшего должность директора Опытного завода ОАО "Авиадвигатель".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
05.08.09*

ОТДАЛИ ДОЛГИ

Задолженность по зарплате за июнь перед сотрудниками ОАО "Моторостроитель" (112,653 млн руб.) и СНТК им. Кузнецова (35,976 млн руб.) полностью погашена, сообщила представитель Объединенной двигателестроительной корпорации Анастасия Денисова. На это направлена часть средств пред-

приятий и часть кредита ВТБ в 1,4 млрд руб. "Моторостроитель" также перечислил 1,1 млрд руб. в счет погашения налоговой задолженности.

*источник: газета «Ведомости — Поволжье»
06.08.09*

ПОТРЕБНОСТИ В НОВЫХ ДВИГАТЕЛЯХ ДЛЯ ДАЛЬНИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-31 НЕТ — ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

Пермский моторный завод (ПМЗ) в ближайшие пять лет не планирует возобновлять производство двигателя Д-30Ф6 для истребителя МиГ-31, сообщил журналистам руководитель пермского представительства Управляющей компании "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК) Владимир Сатюков.

"В ближайшие пять лет двигатель Д-30Ф6 мы делать не будем, это точно. Потому как произошло большое сокращение вооружений в российской армии, и сегодня у нас только на площадке стоит около 200 двигателей, которые пришли на ремонт, но уже не востребованы", — сказал он. В свою очередь управляющий директор ПМЗ Михаил Дическул сообщил, что ОДК приняла решение наладить на Пермском моторном заводе производство газотурбинных установок (ГТУ) мощностью 32 МВт на базе выработавших ресурс двигателей Д-30Ф6. "Будем делать ГТУ мощностью 32 МВт на базе двигателей Д-30Ф6, выработавших ресурс. Это возможно сделать на существующих мощностях", — сказал он.

Пермский моторный завод осуществляет серийное производство авиадвигателей для гражданской и военной авиации, промышленных газотурбинных

установок для электростанций и транспортировки газа. Ранее главком ВВС генерал-полковник А. Зелин сообщил, что ВВС модернизируют дальний истребитель-перехватчик МиГ-31Б, обладающий расширенным диапазоном высот и скоростей полета и способный благодаря уникальной бортовой радиолокационной станции (БРЛС) действовать в условиях отсутствия информационной поддержки наземных и воздушных пунктов управления.

"Расширенный диапазон высот и скоростей полета МиГ-31Б является основой для дальнейшего наращивания его боевых возможностей, и прежде всего в направлении обеспечения его многофункциональности. Уникальные летные свойства самолета и его БРЛС могут быть с успехом использованы для обеспечения эффективного поражения радиоизлучающих и радиоконтрастных наземных и надводных целей, ведения воздушной разведки", — сказал А. Зелин. "В 2008 году состоялись первые поставки в войска модернизированных истребителей-перехватчиков МиГ-31БМ", — сообщил он.

*источник: ИА «Интерфакс»
06.08.09*

"ОБОРОНПРОМ" РЕШИЛ СОХРАНИТЬ УК ПМК

ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" не будет ликвидирована, сообщил "Ъ" гендиректор УК ПМК и руководитель пермского представительства ОПК "Оборонпром" Владимир Сатюков.

УК ПМК до конца весны 2009 года управляла моторными активами "Оборонпрома" в Перми, в том числе Пермским моторным заводом, "Авиадвигателем" и "Редуктором-ПМ". Однако затем собственник моторных АО — "Оборонпром" — решил сменить управляющую компанию: сейчас общества управляются ООО "УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК). При этом было объявлено, что УК ПМК будет ликвидирована. Г-н Сатюков сообщил, что от ликвидации ПМК отказались из-за того,

что на ЗАО "завязаны несколько юрлиц". По данным "Ъ", среди них — компании, владеющие заводской недвижимостью, и новая задача ПМК — заниматься их управлением. Г-н Сатюков сообщил "Ъ", что в августе УК ПМК будет переименована. Сейчас в ее штате работают около десяти человек (прежде — около 200). ЗАО "УК ПМК" было создано в 2003 году прежним собственником "Пермских моторов" — группой "Гута" и управляло около 15 моторными обществами. В 2008 году выручка предприятий, управляемых ПМК, — 14 млрд руб. Акционерами ПМК являются сами моторные АО.

*источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
05.08.09*

КАПО ЗАКЛЮЧИЛО НА МАКС-2009 ДВА КОНТРАКТА

ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) в ходе международного авиакосмического салона "МАКС-2009" заключило контракт с ОАО "Концерн радиостроения "Вега" на производство самолета Ту-214ОН ("открытое небо"), сообщила пресс-служба предприятия. Самолет будет оборудован приборами для аэрофотосъемки.

Договор по "открытому небу" был принят в 1992 году 27-ю государствами — участниками ОБСЕ. Россия ратифицировала соглашение в 2001 году. Оно устанавливает режим, цель которого заключается в обеспечении возможности его участникам совершать облеты территорий друг друга. Модификация Ту-214

— "открытое небо" была создана для работы по договору конструкторским бюро ОАО "Туполев".

Кроме того, в ходе МАКС-2009 КАПО подписало кредитный договор с банком "Санкт-Петербург" на 1 млрд руб. "Кредит выдается сроком на год, процентная ставка по нему является коммерческой тайной", — сообщила "Ъ" руководитель аппарата гендиректора КАПО Ольга Тренина. Сумму планируется направить на пополнение оборотных средств, необходимых для производства воздушных судов.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
24.08.09*

В МОСКВЕ ОТКРЫТА ЭКСПОЗИЦИЯ, ПОСВЯЩЕННАЯ 70-ЛЕТИЮ ОКБ СУХОГО

Большая экспозиция, посвященная 70-летию ОКБ Сухого, открыта в Доме-музее авиации и космонавтики. На ней представлена история конструкторского бюро, выставлены макеты и фотографии созданных за этот период самолетов. Экспонаты рассказывают об инженерах-конструкторах, создавших эти боевые машины, и летчиках-испытателях, открывших им дорогу в небо.

Сотрудничество компании "Сухой" и ее конструкторского бюро с музеем авиации и космонавтики продолжается много лет. За последние годы здесь были проведены выставки, посвященные 90-летию заместителя генерального конструктора ОКБ Сухого, главного конструктора сверхзвукового ударного ракетноносца Т-4 Н. С. Чернякова, 100-летию главного конструктора фронтового бомбардировщика Су-24 Е. С. Фельснера.

Хорошие отношения сложились и с Московским политехническим музеем, где действует постоянная выставка "Из истории авиации России", рассказывающая о деятельности ведущих конструкторских бюро страны. Сотрудники КБ помогли в организации части экспозиции об ОКБ Сухого.

В канун отмечаемой в конце июля 70-летней годовщины ОКБ Сухого восстановило внешний облик выставленных в Центральном музее вооруженных сил самолетов семейства "Су" — Су-7Б, Су-15, Су-24, Су-35 и Су-27.

Сегодня ОКБ Сухого входит в число признанных мировых лидеров в области проектирования самолето-

тов. Здесь внедрены современные технологии, позволяющие создавать высокоэффективную и конкурентоспособную на мировом рынке авиационную технику военного и гражданского назначения. За годы своего существования оно внесло весомый вклад в становление и развитие авиационной промышленности России, укрепление обороноспособности страны. Итогом большого пути конструкторского бюро стало создание семейства всемирно известных боевых самолетов марки "Су". За 70 лет было выпущено около 11 тысяч серийных машин. Сегодня разработанные ОКБ Сухого самолеты составляют более 60 % фронтовой авиации ВВС России. Свыше 2 тыс. поставлено на экспорт.

Приоритетными программами ОКБ Сухого являются: создание истребителя пятого поколения, многофункционального истребителя Су-35, разработка и серийное производство беспилотных роботизированных боевых авиационных комплексов различной размерности, модернизация стоящих на вооружении ВВС России самолетов, выполнение опытных конструкторских разработок в интересах экспортных поставок, участие в разработке гражданских самолетов "Сухой Суперджет 100" и МС-21. Конструкторское бюро также реализует программу по созданию тренажеров и учебно-технических классов самолетов в интересах заказчиков.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
06.08.09*

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ПРЕДЛОЖИЛИ ОБУЧАТЬ ЛЕТЧИКОВ НА НОВОМ МИ-34

Холдинг "Вертолеты России" предлагает выставить новый российский вертолет легкого класса "Ми-34С2-учебный" в двух вариантах двигателя — поршневым и газотурбинном — на тендер Росавиации на поставку учебно-тренировочных вертолетов для первоначального обучения пилотов. Об этом сообщил журналистам директор проекта "Восстановление серийного производства вертолета Ми-34" Дмитрий Родин.

Как сообщает РИА "Новости", выпуск поршневого вертолета Ми-34 был приостановлен в 2002 году из-за финансовых проблем. Сейчас решено возобновить его производство. Вертолеты выпускает ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" имени Сазыкина", которое входит в холдинг "Вертолеты России".

"До конца 2009 года Росавиация запланировала тендер на поставку 20 новых легких вертолетов для Омского авиационного училища. Мы будем в нем участвовать и рассчитываем, что именно Росавиация станет нашим первым заказчиком на вертолеты Ми-34", — сказал Родин. По его словам, версия вертолета Ми-34, оснащенного французским двигателем Turbomesa Agius F2, более всего подходит под пожелания летных училищ, в частности Омского. Эта машина более экономичная по расходу топлива, хотя и более дорогая по цене, чем Ми-34, оснащенный поршневым двигателем российского производства М-14В26В.

Поршневая и газотурбинная версии машины рассчитаны на разные сегменты рынка. Поршневой двигатель российского производства вдвое тяжелее французского газотурбинного, потребляет больше топлива, дороже в эксплуатации, но и стоит значительно дешевле. Ориентировочная стоимость легкого вертолета Ми-34 "Сапан", оснащенного поршневым двигателем, составляет около 600 тысяч долларов, газотурбинного с французским двигателем — около \$1 млн., что все равно дешевле прямого конкурента — европейской машины Eurocopter-120, оснащаемого точно таким же силовым агрегатом — двигателем Agius F2. Отпускная цена завода на Eurocopter-120 начинается от 1 миллиона 700 тысяч евро, не включая таможенные налоги.

Сейчас Омское авиационное училище обучает пилотов на вертолетах Ми-8. По словам Родина, если использовать в качестве тренажера для начинающих пилотов не Ми-8, а Ми-34, экономия составит более 1 млн руб. в год на каждого пилота. "В год это училище выпускает около 100 летчиков, таким образом, при переходе с Ми-8 на Ми-34 училище сэкономит 100 млн руб. в год", — сказал Родин.

*источник: газета «Известия»
13.08.09*

ОАК ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С УГМК О ПЕРЕДАЧЕ КОНТРОЛЯ НАД ЗАВОДОМ LET

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) ведет переговоры с Уральской горно-металлургической компанией (УГМК) об установлении контроля над принадлежащим УГМК предприятием Let (Чехия), сообщил журналистам на авиасалоне "МАКС-2009" президент ОАК Алексей Федоров. "Мы ведем переговоры с УГМК о возможности вхождения предприятия (Let. — АвиаПорт) в ОАК путем передачи контрольного пакета", — сказал он.

А. Федоров уточнил, что для ОАК представляет интерес выпускаемый чешским предприятием самолет L-410. "Я летал на завод, летал там на этом самолете. Они провели модернизацию, это достаточно современный самолет. Он сертифицирован EASA (Европейское агентство по авиационной безопасности. — АвиаПорт)", — сообщил президент ОАК. Он

уточнил, что инициатором проведения переговоров выступила УГМК. Касаясь вопроса вхождения в состав ОАК самарского завода "Авиакор", А. Федоров сообщил, что ОАК заинтересована в расширении модельного ряда продукции за счет самолета Ан-140. "Мы обратили внимание на Самару, чтобы включить в модельный ряд Ан-140. Просто заводов нам хватает выше крыши", — подчеркнул он.

Комментируя закрытие производства самолета Ан-38, аналогичного по размерности L-410, А. Федоров сказал, что у этого самолета слишком высокая себестоимость. "Мы закрыли Ан-38 из-за дорогой комплектации", — сказал президент ОАК.

*источник: AVIAPORT.RU
20.08.09*

АВИАТЕХНИКА "СУХОГО" БУДЕТ ИСПЫТАНА НА СТОЙКОСТЬ ВО ВЬЕТНАМЕ

Компания "Рособоронэкспорт" и совместный российско-вьетнамский научно-исследовательский Тропический центр подписали на авиасалоне "МАКС-2009" дополнение к контракту по исследованиям стойкости авиатехники ОКБ "Сухого", сообщил РИА "Новости" в четверг представитель "Рособоронэкспорта". Документ подписали в среду начальник департамента "Рособоронэкспорта" Михаил Бычков и генеральный директор Тропического центра Чинь Куок Хань.

Базовое соглашение на проведение таких исследований было подписано в 2004 году, но они не дали желаемых результатов, поэтому возникла необходимость заключения нового соглашения на проведение углубленных исследований. "Новое соглашение предполагает исследования наиболее опасных с

точки зрения тропической стойкости отдельных узлов и агрегатов самолетов "Сухого", которые находятся в эксплуатации в ВВС Вьетнама", — сказал представитель "Рособоронэкспорта".

По его словам, документ предполагает исследования элементной комплектующей базы, состоящей из электронных схем, плат и деталей, которые могут быть подвержены воздействию агрессивной среды, в первую очередь микроорганизмов. "Исследования будут проводиться на климатических станциях Тропического центра во Вьетнаме. Исследоваться будут как отдельные узлы, так и самолеты в целом", — сказал собеседник агентства.

*источник: РИА «Новости»
20.08.09*

ВАСО ДО 2012 Г. НАПРАВИТ 8,9 МЛРД РУБ. НА ТЕХПЕРЕООРУЖЕНИЕ В РАМКАХ СЕРИЙНОГО ВЫПУСКА АН-148

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) планирует до 2012 года направить 8,9 млрд рублей на программы техперевооружения в рамках серийного выпуска самолетов Ан-148, сообщили Интерфаксу в пресс-центре губернатора и правительства области.

Проект предусматривает, в частности, приобретение оборудования в кредит по субсидируемым процентным ставкам под залог оборудования. ВАСО для реализации проекта рассчитывает привлечь кре-

дит Внешэкономбанка (ВЭБ). Как уточнил представитель пресс-центра, в четверг в Воронеже состоялось совещание у губернатора региона Алексея Гордеева с участием представителей ВЭБа. В ходе совещания было представлено шесть проектов для финансирования, в том числе проект ВАСО.

*источник: ИА «Интерфакс»
21.08.09*

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД В 2012 Г. МОЖЕТ ПРИСТУПИТЬ К ПРОИЗВОДСТВУ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА МС-21

Иркутский авиационный завод (ИАЗ, входит в НПК "Иркут") в 2012 году может приступить к изготовлению пассажирского самолета МС-21, сообщили агентству "Интерфакс — Сибирь" в пресс-службе НПК "Иркут". По словам представителя НПК, в текущем году должен быть разработан эскизный проект МС-21. Самолет может быть сертифицирован в 2016 году. В июне президент ОАО "Объединенная авиастрои-

тельная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров сообщил, что в 2010 году ОАК начнет рабочее проектирование и постройку опытных образцов самолета МС-21. Всего, по словам А. Федорова, план производства — до 1 тыс. самолетов МС-21.

*источник: ИА «Интерфакс»
21.08.09*

ПЕРВЫЕ ДВА ТУ-334 ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОДАТЬ В 2010 ГОДУ

Первые два ближнемагистральных пассажирских самолета Ту-334-100 планируется передать заказчику в 2010 году, сообщил на пресс-конференции в среду на МАКС-2009 президент — генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

По его словам, продаже подлежат первые два самолета Ту-334 опытной партии, доведенные до типовой конструкции. Причем, если самолет Ту-334 № 005 производства Государственного авиационного завода "Авиант" участвовал в сертификации самолета и уже практически имеет типовую конструкцию, то самолет № 003 пока не достроен на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО) и его достройка ведется в виде, полностью соответствующем сертификату типа.

По мнению И. Шевчука, одним из первых эксплуатантов Ту-334 может стать авиакомпания "Татарстан", с которой сейчас ведутся соответствующие переговоры как по срокам поставок, так и по финансовым условиям приобретения Ту-334. Отвечая на вопрос о раз-

личиях в самолетах Ту-334 и Sukhoi Superjet 100, И. Шевчук сказал, что самолет Ту-334 полностью ориентирован на возможность безопасной эксплуатации в условиях России и других стран СНГ. Условия эксплуатации самолетов в СНГ и за рубежом весьма разнообразны, как по климатическим условиям, так и по состоянию аэродромной сети.

Самолет Ту-334 сертифицирован еще в 2003 году и может эксплуатироваться при высоких (до 50 градусов тепла) и низких (до 53 градусов мороза) температурах. Аэродромная сеть практически всех стран СНГ по своему качеству весьма существенно уступает состоянию аэродромной сети абсолютного большинства стран Запада. "Способность Ту-334 эксплуатироваться с большинства аэродромов СНГ, пожалуй, является весьма существенным отличием Ту-334 от Superjet 100, который имеет ярко выраженную экспортную направленность", — считает генконструктор.

*источник: AVIAPORT.RU
20.08.09*

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ СПОСОБЕН ПРЕОДОЛЕТЬ ОТСТАВАНИЕ В ОБЛАСТИ РАЗРАБОТКИ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ, ПОЛАГАЕТ ГЛАВА КОМПАНИИ "СУХОЙ"

Российская авиационная промышленность способна преодолеть отставание в области разработки композиционных материалов (КМ). Такое мнение в интервью АРМС-ТАСС высказал вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и генеральный директор компаний "Сухой" и РСК "МиГ" Михаил Погосян. По его словам, развитие семейства самолетов "Сухого" и российской авиапромышленности в целом "мы связываем с широким применением КМ в конструкции летательных аппаратов".

Новые коммерческие российские лайнеры типа Ан-148, "Суперджет 100" и Ту-204 уже включают КМ в объеме до 10–15 проц., а истребитель 5-го поколения — до 30 проц. Прогноз на перспективу показывает, что до 50 проц. планера гражданского самолета будет состоять из композиционных материалов, отметил

Погосян. "Поэтому мы уделяем этому направлению очень серьезное внимание", — сказал вице-президент ОАК. — Мы тесно взаимодействуем как с российскими, так и с зарубежными партнерами в этой области".

По его словам, "Сухой", в частности, участвует в проектах по разработке КМ, совместно реализуемых "Роснано" и МГУ им. Ломоносова. "Мы считаем, что существующий у нас научный, конструкторский и технологический потенциал в кооперации с опытом по использованию КМ, накопленным в мире, даст нам возможность преодолеть отставание, которое намечилось в России за последнее время в этом направлении", — подчеркнул Погосян.

*источник: АРМС-ТАСС
25.08.09*

АВИАСТРОИТЕЛИ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ ПОСТАВЯТ ДЛЯ ВВС СТРАНЫ 64 САМОЛЕТА НА СУММУ КОНТРАКТОВ ОКОЛО 3 МЛРД РУБ

Самые крупные за последние 20 лет контракты на производство военной техники для ВС страны получены Комсомольским-на-Амуре авиационным объединением (КНААПО). Сумма сделки, заключенной на авиасалоне "МАКС-2009", составляет около 3 млрд руб. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт.

"48 многоцелевых истребителей Су-35, 12 модернизированных Су-27СМ и 4 самолета Су-30МК2 — таковы предусмотренные контрактами параметры поставок техники объединением КНААПО", — сказал губернатор. Он подчеркнул, что загрузка мощностей завода в Комсомольске-на-Амуре обеспечена на несколько лет. Предприятия-смежники также получают заказы. Оценивая перспективы производства техники военной тематики, губернатор отметил, что завод постоянно совершенствует самолеты, "следом за про-

межучетными моделями "4+" и "4++" создается истребитель пятого поколения". Особые надежды авиастроители связывают с серийным производством пассажирских самолетов "Суперджет 100". На авиасалоне "МАКС-2009" подписано соглашение между компанией "Сухой" и Внешторгбанком по дальнейшему финансированию производства этого лайнера, сказал губернатор. Сейчас успешно проводятся его летные испытания, новые самолеты "вот-вот выйдут на рынок".

Вячеслав Шпорт подчеркнул, что государством приняты и реализуются важные решения по поддержке отечественного авиастроения. По КНААПО, в частности, такие решения приняты "как по гражданской, так и по военной тематике".

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.09*

АВИАКОМПАНИЯ "ЯКУТИЯ" ПОДПИСАЛА СОГЛАШЕНИЕ НА ПОСТАВКУ ДВУХ SSI100

ОАО "Авиакомпания "Якутия", правительство Республики Саха (Якутия), ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и ОАО "Финанс-Лизинг" подписали соглашение на поставку двух самолетов Sukhoi Superjet 100/95, сообщил корреспондент "АвиаПорт" с МАКС-2009. Согласно подписанному соглашению, первый самолет поступит в авиакомпанию в феврале 2011 г. Каталожная стоимость одного самолета составляет \$ 29,9 млн.

"Включение в состав парка авиакомпании "Якутия" самолетов SSI100 позволит укрепить позиции авиакомпании на рынке и за счет своих операционных характеристик обеспечить коммерчески эффективную эксплуатацию", — отметил президент ЗАО "ГСС" Владимир Присяжнюк.

*источник: AVIAPORT.RU
20.08.09*

"СУХОЙ" ВЫПУСТИТ БОЛЕЕ 1 ТЫС. "СУПЕРДЖЕТОВ" К 2024 ГОДУ

Авиационная холдинговая компания "Сухой" планирует ежегодно выпускать по 70 самолетов SSI100, чтобы к 2024 году произвести более 1 тыс. "Суперджетов", сообщил глава компании Михаил Погосян.

При этом, подчеркнул топ-менеджер, компания будет стремиться удерживать такой темп выпуска SSI100 и на более длительный период. Компания "Сухой" планирует до конца 2009 года завершить испытания и

сертификацию самолетов SSI100, а также начать их серийное производство и поставки первым заказчикам. До конца года компания планирует иметь портфель на 150 твердых заказов.

*источник: газета «Газета»
27.08.09*

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОДВЕЛА ИТОГИ УЧАСТИЯ В МАКС-2009

В Самарской области подвели итоги участия в Международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2009", сообщили корреспонденту ИА "REGNUM-ВолгаИнформ" в департаменте информационной политики и взаимодействия с институтами гражданского общества аппарата правительства Самарской области.

В этом году на МАКСе самарский регион был представлен в нескольких ракурсах. Работал коллективный стенд правительства Самарской области, в рамках которого свою продукцию презентовали ОАО "Тяжмаш", "Сызранский пластик", ООО "Завод приборных подшипников", Самарский государственный аэрокосмический университет. Кроме того, присутствовала экспозиция малой авиации Самарской области, на которой были представлены самолеты-амфибии и учебно-испытательные самолеты. Помимо этого в рамках экспозиции российских корпораций были представлены предприятия "ЦСКБ-Прогресс", ОАО "Моторостроитель", "СНТК им. Кузнецова", "СКБМ", ФГУП "НИИ "Экран", ОАО "Салют". ОАО "Гидроавтоматика" представляло собственный стенд.

Самарский "Авиакор — авиационный завод" подписал ряд соглашений. Был представлен основной продукт — самолет Ан-140, который вызвал большой интерес со стороны военных. Кроме того, заинтересованность к нему проявили власти Красноярского и Амурского краев. Всего заключено контрактов на изготовление 14 самолетов.

Еще одним достижением прошедшего МАКС-2009 стало подписание соглашения между правительством Самарской области, ОАО "Авиакор — авиационный завод", ОАО "Международный аэропорт Курумоч" и израильской компанией Aerospac Industries Ltd. о создании Центра технического обслуживания воздушных судов иностранного и российского производства (ЦТОВС). Как считает генераль-

ный директор международного аэропорта Курумоч, принятое решение — результат того, что на выставке присутствовали и правительство области, и завод — изготовитель самолетов, и эксплуатант — аэропорт. На сегодняшний день примерно 50 % авиапарка страны составляют иностранные суда, а единого центра их обслуживания нет.

Уже к концу этого года в Самарской области может появиться региональная авиакомпания. Одной из задач участия областного министерства транспорта в авиасалоне было определиться с типом самолетов для нее. Несмотря на то что существует много вариантов закупок авиалайнеров за границей, предпочтение будет отдаваться отечественным производителям. Уже заключено соглашение между аэропортом Курумоч и "Авиакором" о приобретении пяти самолетов, но техники для реализации задуманного потребуются намного больше.

Обширную экспозицию представил самарский центр "ЦСКБ-Прогресс". В отличие от предыдущего МАКСа на нынешнем салоне были показаны несколько новинок. Это носитель легкого класса "Союз-1" с использованием двигателя НК-33, десятитонный носитель "Союз-2-3", в котором тоже используется НК-33, а также макет носителя для будущего космодрома Восточный. Этот макет был трансформирован на головную экспозицию РКК "Энергия", поскольку головным предприятием по пилотируемой космонавтике является эта корпорация. Уже в ноябре из морского порта Санкт-Петербурга будут отправлены первые две ракеты-носителя "Союз-СТ" для Гвианского космического центра. В апреле будущего года "ЦСКБ-Прогресс" должен обеспечить первый запуск с космодрома Куру.

*источник: ИА Regnum
26.08.09*

МИЛЛИАРД ЗА САМОЛЕТ

Компания "Русский страховой центр" (РСЦ) 17 августа начала выплату страхового возмещения ОХК "Сухой" по факту гибели истребителя Су-35 на аэродроме Дземги Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. Гагарина (КНААПО), сообщил страховщик. Общая сумма выплат — 1 млрд руб. — превысит совокупные выплаты по прямым договорам по всем страховым событиям на рынке авиастрахования в 2008 г., говорит зампред правления РСЦ Андрей Сеченов. По его словам, авария Су-35 — крупнейшее страховое событие на российском рынке авиастрахования за всю его историю.

ОХК "Сухой" и страховщик согласовали график платежей, по которому и осуществлена страховая выплата. Первый транш РСЦ решил выплатить до начала авиасалона "МАКС-2009".

Львиная доля выплат по договору была перестрахована на Западе, в синдикате лондонского рынка Lloyd's, уточнил Сеченов. Небольшая доля риска, по его словам, размещена на российском рынке.

Авария произошла 26 апреля 2009 г.: во время рулежки и скоростной пробежки на аэродроме КНААПО Су-35 сошел со взлетно-посадочной полосы и загорелся, летчик катапультировался и не пострадал.

Стоимость одного серийного истребителя (по заключенному во вторник на МАКС-2009 контракту на поставку 48 таких самолетов для ВВС России до 2015 г.) превышает 1,2 млрд руб., сообщил "Ведомостям" менеджер одного из предприятий, входящих в Объединенную авиастроительную корпорацию. Впрочем, в случае с апрельской аварией Су-35 речь идет об экспериментальной машине, оговаривается он. Еще один Су-35, а также Су-30МКИ и Су-30МК, принадлежащие ОАО "ОКБ Сухого", застраховал "Ингосстрах". Истребители участвуют в МАКС-2009 и застрахованы на время его проведения. Страховые суммы по полисам каско равны стоимости самолетов, сообщил "Ингосстрах". Застрахована и гражданская ответственность, ее сумму "Ингосстрах" не уточнил.

*источник: газета «Ведомости»
20.08.09*

КОНЦЕРН ПВО "АЛМАЗ-АНТЕЙ" В ТОП-100

Концерн ПВО "Алмаз-Антей" вновь вошел в список 100 крупнейших мировых производителей оружия, опубликованный авторитетным американским еженедельником Defense Week. Рейтинг рассчитывался по объемам продаж.

Концерн ПВО "Алмаз-Антей" еженедельник поставил на 16-е место. Это высшая позиция среди отечественных оборонных предприятий в списке Defense Week. За ним следуют компания "Сухой" (40-е), корпорация "Тактическое ракетное вооружение"

(55-е). Всего в список включено девять российских оборонных предприятий.

Первое место в рейтинге Defense Week заняла американская корпорация Lockheed Martin, второе — британская BAE Systems и третье — концерн Boeing.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
05.08.09*

"СОКОЛ" ПЕРЕДАСТ ЗАКАЗЧИКУ ЯК-130

Первый серийный учебно-боевой самолет Як-130, который строится по заказу Военно-воздушных сил России на авиазаводе "Сокол", скоро будет передан заказчику. Об этом сообщили вчера на предприятии. "Испытания первого серийного Як-130 прошли успешно, и сейчас завод завершает сдачу самолета заказчику", — пояснил источник на "Соколе". Всего на первом самолете Як-130 выполнено 18 испытательных

полетов. Напомним, в 2009–2010 гг. "Сокол" должен построить для ВВС России 12 самолетов Як-130 установочной партии, а до 2015 года ВВС получат еще 60 самолетов этого типа.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
07.08.09*

"ВСМПО-АВИСМА" В I ПОЛУГОДИИ СОКРАТИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ПО РСБУ НА 5 %, ВЫРУЧКУ — НА 14 %

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" завершило январь — июнь этого года с чистой прибылью по РСБУ на уровне 1,7 млрд рублей, что на 5 % ниже показателя за аналогичный период 2008 года, сообщили Интерфаксу в компании. Выручка корпорации в первом полугодии составила 12,8 млрд рублей (снижение на 14,2 % по сравнению с первым полугодием 2008 года).

"Основной причиной снижения выручки от реализации явилось сокращение объема реализации

продукции в натуральном выражении, обусловленное влиянием мирового финансового кризиса", — пояснили агентству в корпорации, добавив, что падение выручки от реализации (на 14,2 %) было компенсировано опережающим снижением производственной себестоимости (на 20,9 %).

*источник: ИА «Интерфакс»
07.08.09*

НЕ ДЕНЬ SUPERJET

В ходе выставки "МАКС-2009" на украинский самолет Ан-148 было собрано 30 заказов, а на новинку отечественного авиапрома Sukhoi SuperJet 100 — всего два, их покупает авиакомпания "Якутия". Да и то, как рассказал источник в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), твердый контракт на эти два SSJ100 только формально новый. На самом деле они перешли "Якутии" от банкрота "Красэйр" (у нее был заказ на 15 SuperJet). Настоящих новых заказов, увы, не было.

А тут еще президент ОАК Алексей Федоров заявил, что поставки самолета начнутся не в 2009 г., как недавно было заявлено, а лишь в 2010 г. "Надеюсь, это

будет первая половина", — добавил он. Гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян упрямо твердил свое: "Я по-прежнему утверждаю, что наша цель — завершить основной объем сертификационных испытаний и подготовить первые самолеты для поступления заказчикам до конца года". Впрочем, народное признание SSJ100 уже получил: чтобы посмотреть его салон, люди готовы были стоять в очереди.

*источник: газета «Ведомости»
21.08.09*

САМОЛЕТЫ ТУ-214СР НАЧАЛИ ВЫПОЛНЯТЬ "БОЕВУЮ" ЗАДАЧУ

Первые два самолета-ретранслятора Ту-214СР, построенные на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО), начали выполнять "боевую" задачу по сопровождению авиационных перелетов высших руководителей государства, сообщил президент — генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук на пресс-конференции в среду, состоявшейся в рамках МАКС-2009.

По его словам, выполнение государственного заказа на поставку шести самолетов специального назначения накладывает большую ответственность как на разработчика самолета, так и на его изготовителя. Выполнение госзаказа входит в число самых приоритетных работ ОАО "Туполев".

Самолеты спецназначения, созданные на базе

пассажирского самолета Ту-214, имеют отличные характеристики. Так, при полетах в феврале текущего года Ту-214СР пробыл в воздухе 13 часов 15 минут при не полностью израсходованном запасе топлива. "Дальность полета самолетов может достигать 10 тыс. км", — отметил И. Шевчук. Он также сообщил, что на сегодня планируется по заказам государства изготовление 12 самолетов Ту-214 в специальных вариантах использования и применения. Кроме того, государство оставило за собой право дополнительного заказа (опциона) на поставку еще 12 самолетов спецназначения.

*источник: AVIAPORT.RU
20.08.09*

ПРАВО ПЕРВОГО ЗАКАЗА

Генеральный директор авиахолдинга "Сухой" Михаил Погосян надеется на подписание в ближайшее время долгосрочного контракта с Министерством обороны РФ на поставку 48 многофункциональных истребителей Су-35.

Глава авиахолдинга отметил, что "по программе Су-35 первым заказчиком будет Министерство обороны РФ". Самолеты компании "Сухой" уже поставляются на перевооружение Российских военно-воздушных сил. "По Су-34 мы уже заключили в 2008 году пятилетний контракт на поставку 32 самолетов для Минобо-

роны. Перед этим был заключен контракт на поставку первых шести серийных самолетов", — заметил он.

Заключение долгосрочных контрактов с Минобороны является мощным стабилизирующим фактором для работы компании, однако в условиях кризиса возникает дефицит заказов.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
05.08.09*

КОНСОРЦИУМ В АВИАПРОМЫШЛЕННОЙ СФЕРЕ БУДЕТ СОЗДАН В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Соглашение о создании консорциума "Научно-образовательно-производственный кластер Ульяновск-Авиа" подписано в рамках всероссийской конференции "Воздушные перевозки в Российской Федерации" в Ульяновске в пятницу, сообщает пресс-служба губернатора и правительства Ульяновской области. В состав консорциума войдут 19 участников, в их числе крупные промышленные предприятия, производящие авиационную технику и авиакомпоненты, авиакомпании, аэропорты, профильные научные организации, образовательные учреждения,

готовящие специалистов для работы в сфере авиации и авиационной промышленности.

В настоящее время региональное правительство при поддержке Правительства РФ и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) ведет работу с целью формирования в Ульяновской области регионального авиационного кластера.

*источник: ИА «Интерфакс»
14.08.09*

"ИРКУТ" ЗАВЕРШАЕТ СЕРТИФИКАЦИЮ САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200 ПО ЕВРОПЕЙСКИМ НОРМАМ

Корпорация "Иркут" планирует к концу текущего года завершить сертификацию самолета-амфибии Бе-200 по европейским нормам и подготовить его для эксплуатации в составе Евроэскадрильи с 2011 года. Об этом сегодня на салоне "МАКС-2009" сообщил Виктор Кобзев, генеральный директор — генеральный конструктор входящей в корпорацию "Иркут" компании "Бериев", где разработана амфибия.

По его словам, на сегодняшний день вопрос создания Евроэскадрильи широко обсуждается в европейском сообществе. Принято решение, которое позволяет говорить о том, что такая Евроэскадрилья начнет работать с 2011 года, когда в Европе начнется замена парка пожарных самолетов. Со стороны России в этих переговорах поручено участвовать МЧС. "Мы с ними очень плотно сотрудничаем, чтобы в 2011

году обеспечить российскую составляющую Евроэскадрильи не только самолетами, но и экипажами, — сказал Кобзев. — В этом году мы завершаем сертификацию Бе-200 по европейским нормам для его эксплуатации в Европе".

Вместе с тем, отметил глава "Иркута", это не исключает двусторонних переговоров с отдельными странами, которые испытывают потребности в пожарной технике, и "мы совместно с корпорацией "Иркут" изыскиваем все возможные средства, чтобы Бе-200 был готов к моменту замены парка пожарных самолетов в Европе".

источник: АРМС-ТАСС
19.08.09

"РОСТВЕРТОЛ" В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ НА 43 %

ОАО "Ростовский вертолетный производственный комплекс "Роствертол" (Ростов-на-Дону) в январе — июне 2009 года увеличило чистую прибыль по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) на 42,6 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 88,413 млн рублей, говорится в отчете компании. Выручка от продаж сократилась на 1,7 % — до 2,188 млрд рублей.

Основные финансовые показатели АО "Роствертол" в январе — июне (тыс. рублей):

I полугодие 2009 г. / I полугодие 2008 г. Выручка от продаж: 2 188 387 / 2 225 272; себестоимость: 1 822 031 / 1 653 991; валовая прибыль: 366 356 / 571 281; прибыль от продаж: 331 681 / 150 554; прибыль до налогообложения: 97 256 / 89 473; чистая прибыль: 88 413 / 62 010.

Согласно отчету, во втором квартале этого года выручка от продаж составила 1 млрд 333,224 млн рублей, что на 27,3 % больше по сравнению со вторым кварталом прошлого года. Рост выручки связан с

увеличением объема реализации продукции.

В числе причин, повлиявших на изменение прибыли и выручки, в отчете называются выполнение контрактных обязательств и эффективное использование ресурсов.

Кредиторская задолженность АО "Роствертол" выросла с 3 млрд 250,814 млн рублей на 1 января 2009 года до 5 млрд 359,030 млн рублей на 1 июля. Краткосрочная дебиторская задолженность увеличилась с 2 млрд 405,005 млн рублей до 2 млрд 894,716 млн рублей соответственно.

ОАО "Роствертол" является одним из крупнейших российских производителей вертолетной техники. Предприятие выпускает транспортно-боевые вертолеты Ми-24/35, тяжелые транспортные вертолеты Ми-26Т, а также ударный боевой вертолет нового поколения Ми-28Н.

источник: ИА «Интерфакс»
14.08.09

РОССИЙСКИЕ ВВС ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ ЯК-130

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" передал военному ведомству России первый серийный учебно-боевой самолет Як-130 из 12 предусмотренных по контракту, сообщает РИА "Новости". Событие, о котором 13 августа объявил журналистам генеральный директор предприятия Александр Карезин, произошло в конце июля, хотя ранее о нем не сообщали. В конце месяца машина будет представлена на авиасалоне "МАКС".

Карезин также отметил, что до конца этого года российским военным планируется передать еще четыре самолета. Но в том случае, если единственный поставщик стекла для авиапрома — предприятие "Дзержинское оргстекло" — возобновит работу, Минобороны может получить и шесть машин. В настоящее же время "Сокол" располагает стеклом только на четыре Як-130. Полностью выполнить заказ предприятие рассчитывает в 2010 году. Завод также

надеется на новые контракты с Минобороны.

Напомним, что Як-130 является первым полностью новым разработанным в России после распада СССР самолетом. Изначально он создавался при участии итальянской компании AerMacchi, но впоследствии она начала разработку собственной машины М-346 Master из-за разногласий с россиянами. Первый полет Як-130 состоялся в 1996 году. Ранее президент российской корпорации "Иркут" Олег Демченко сообщил, что компания уже получила заявки на 150 таких машин. В частности, 62 самолета рассчитывают купить россияне, еще 16 — алжирская армия. При этом сегодня, по словам Демченко, возможности позволяют собирать по 60 таких машин в год.

источник: LENTA.RU
14.08.09

ПРОИЗВОДСТВО ВЕРТОЛЕТОВ В РФ В 2009 ГОДУ МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 30 %

В России в 2009 году будет построено около 220 вертолетов различного назначения против 169 машин в прошлом году, сообщил в среду на авиасалоне "МАКС-2009" генеральный директор компании "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

"Предприятиями, входящими в холдинг, в 2008 году было выпущено 169 вертолетов, ожидается, что в 2009 году российская вертолетостроительная промышленность изготовит около 220 вертолетов", — сказал Шибитов. Он также сообщил, что по итогам первого полугодия 2009 года холдинг передал заказчикам 64 вертолета, тогда как за аналогичный период прошлого года — 32.

"За шесть месяцев этого года выручка от продаж составила 18,4 миллиарда рублей, что на 58 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Чистая прибыль за полугодие составила 1,71 миллиарда рублей", — сказал Шибитов.

ОАО "Вертолеты России" — специализированная управляющая компания промышленного вертолетостроительного объединения. Общество создано в 2006 году как 100-процентная дочерняя компания корпорации ОАО "ОПК "Оборонпром".

В группу входят ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод", ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт", ОАО "Вертолетная сервисная компания", ОАО "Редуктор-ПМ" (Пермь).

источник: РИА «Новости»
19.08.09

МИНОБОРОНЫ РФ НЕ ПРОСИЛО О ДАЛЬНЕЙШЕЙ ЗАКУПКЕ БЕСПИЛОТНИКОВ В ИЗРАИЛЕ

"Рособоронэкспорт" не получал заказа от Минобороны РФ на дальнейшую закупку беспилотников в Израиле. "Если будет поручение Минобороны РФ и оно определится в выборе поставщика, мы готовы провести переговоры. Пока таких предложений не поступало", — сообщил в среду на авиасалоне "МАКС-2009" заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Александр Михеев, отвечая на вопрос о возможной закупке беспилотников. В апреле замминистра обороны РФ по вооружению Влади-

мир Поповкин сообщил, что Министерство обороны договорилось с одной из израильских компаний о поставке в Россию беспилотных летательных аппаратов. Замминистра не уточнил, сколько и какие аппараты решили купить. По словам Поповкина, израильские беспилотники купили, чтобы российская промышленность "посмотрела, что это такое".

источник: РИА «Новости»
19.08.09

ВАСО ЗАВЕРШИЛО СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ АН-148

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) завершило сертификационные испытания первого серийного российского самолета Ан-148-100В (бортовой номер RA-61701), сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК).

Самолет совершил 8 сертификационных полетов, и в настоящее время доказательная документация готовится к рассмотрению Авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета. По требованию заказчика, авиакомпания ГТК "Россия", в состав самолета были введены 4 новые системы навигации, отме-

тил собеседник. Самолет должен будет осуществить еще 6 приемо-сдаточных полетов, после завершения которых и получения дополнений к сертификату в конце сентября будет передан авиакомпании ГТК "Россия". Испытания второго серийного Ан-148 начнутся в сентябре. Его передача ГТК "Россия" намечена на начало октября. Третий Ан-148 находится в стадии крупноузловой сборки, добавил представитель ОАК. Первый Ан-148 сборки ВАСО будет демонстрироваться на авиасалоне "МАКС-2009".

источник: AVIAPORT.RU
13.08.09

КВЗ В I ПОЛУГОДИИ СОКРАТИЛ ЧИСТЫЙ УБЫТОК В 4 РАЗА

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) в январе — июне 2009 года получило чистый убыток в размере 227,2 млн рублей, что в 4 раза меньше показателя аналогичного периода 2008 года, говорится в квартальном отчете компании. Выручка КВЗ возросла в 1,5 раза — до 3,831 млрд рублей. В отчете компания отмечает, что ее приоритетной деятельностью является изготовление и ремонт вертолетов, а также изготовление лопастей несущего винта и запчастей, при

этом контракты с заказчиком заключаются в иностранной валюте. Таким образом, на размер выручки в основном оказывает влияние изменение курса валют. В отчете говорится, что основными рынками сбыта компании традиционно являются страны Азии, Африки, Латинской Америки (всего более 80 стран).

источник: ИА «Интерфакс»
14.08.09

ПЕРВЫЕ 10 ПРЕДПРИЯТИЙ СТАЛИ РЕЗИДЕНТАМИ ИННОВАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПАРКА НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ

Первые 10 предприятий стали резидентами инновационно-технологического парка Национального центра авиационного строительства (ИТП НЦА), сообщил вице-президент некоммерческого партнерства НЦА Игорь Кузнецов на конференции, приуроченной к созданию ИТП. Среди первых резидентов ИТП такие компании, как ЗАО "Динамика", НПП "Спектр" и топливозаправочный комплекс "Туполев-Сервис".

"Сегодняшний день можно считать днем рождения ИТП. Это начало первого этапа, создания организационной структуры, создания ассоциации предприятий малого бизнеса. Двери наши всегда открыты для всех, но целевая функция — создание продукции для отечественного авиационного строительства, для крупных корпораций — будет соблюдаться неукоснительно", — сказал И. Кузнецов.

Пока в списке резидентов ИТП только предприятия города Жуковского. В первую очередь на них и рассчитан ИТП, поскольку на первом этапе его создания предусмотрено децентрализованное размещение предприятий и использование собственной производственной базы участников. Однако не исключается возможность участия в ИТП и иногородних предприятий при условии размещения сборочного производства в Жуковском, сообщил И. Кузнецов.

КАПО СДАСТ НОВЫЙ САМОЛЕТ

На Международном авиационно-космическом салоне, который пройдет в Жуковском 18–23 августа, ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" сдаст заказчику — ОАО "Трансаэро" — очередной Ту-214.

Это третий "Ту" данной марки, сданный КАПО "Трансаэро". Самолет взят авиаперевозчиком в лизинг. В планах "Трансаэро", как сообщает пресс-служба КАПО, — приобретение других Ту-214.

Напомним, что первый полет среднемагистрального лайнера Ту-214, рассчитанного на перевозку до 210 пассажиров, прошел 21 марта 1996 года. Сегодня эти самолеты работают на российских и международных линиях. В самой "Трансаэро" весьма скупко ком-

муентируют информацию о новом самолете. Но необходимо отметить, что, по доступной информации, "Трансаэро", первая частная авиакомпания в истории нашей страны, первой в России (и второй в мире) приобрела новейшую модификацию самого популярного у авиаперевозчиков лайнера мира — Boeing 737 — B737-700 каталожной стоимостью \$ 51 миллион. Так что конкуренты у казанских лайнеров весьма серьезные. А статьи, отзывы летчиков о них самые положительные.

На первом этапе развития ИТП (2009–2010 гг.) предприятия будут использовать арендованные помещения и оборудование, собственные производственные базы.

На втором этапе (2010–2014 гг.) к этим активам добавится оборудование, созданное НЦА, произойдет начальное зонирование размещения предприятий. На третьем этапе (с 2015 г.) парк станет единым комплексом, размещенным на единой территории с плановым централизованным размещением.

На первом этапе НЦА обеспечит резидентам парка централизованный доступ к аренде площадей и создаст отдельные элементы стимулирования работы предприятий. Кроме того, НЦА уже сегодня способен оказать помощь в решении вопросов кредитования, аренды площадей, в решении социальных проблем предприятий. На втором этапе предполагается оптимизация ставок арендной платы и внедрение отдельных элементов стимулирования. На третьем этапе НЦА должен создать единую систему стимулирования развития бизнеса резидентов ИТП.

*источник: AVIAPORT.RU
07.08.09*

муентируют информацию о новом самолете. Но необходимо отметить, что, по доступной информации, "Трансаэро", первая частная авиакомпания в истории нашей страны, первой в России (и второй в мире) приобрела новейшую модификацию самого популярного у авиаперевозчиков лайнера мира — Boeing 737 — B737-700 каталожной стоимостью \$ 51 миллион. Так что конкуренты у казанских лайнеров весьма серьезные. А статьи, отзывы летчиков о них самые положительные.

*источник: газета «Время и деньги»
07.08.09*

МОСКВА ПРЕДЛАГАЕТ ИЗРАИЛЮ ПЕРЕСЕСТЬ НА РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

Ближневосточные наблюдатели не исключают, что Россия и Израиль в ближайшее время могут заключить военное соглашение, которое предоставит Иерусалиму свободу маневра в отношениях с США, а для Москвы откроет прежде недоступные рынки в различных странах мира. Как сообщает арабское издание "Аш-Шарк аль-Аусат", российские военные на протяжении длительного времени ведут переговоры со своими израильскими коллегами о возможности заключения стратегических соглашений, в частности в области создания новых боевых самолетов.

Так, обсуждается возможность поставки еврейскому государству корпусов современных российских истребителей, которые израильтяне "оденут" в новейшие технологии — радары, системы электронного

управления и системы ведения боя. Это выгодно Тель-Авиву (Иерусалиму), так как США не дают разрешения ЦАХАЛу устанавливать на борту F-22 и F-35 израильское оборудование и настаивают на использовании исключительно американских технологий.

Впрочем, пока что ни одно официальное израильское ведомство никак не прокомментировало эту информацию. Но не стоит забывать, что российское Минобороны уже "уговорило" еврейское государство не поставлять оружие в Грузию, попутно заказав несколько израильских беспилотников, отмечает Cursorinfo.co.il.

*источник: газета «Известия»
13.08.09*

РАБОЧЕЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА МС-21 ЗАВЕРШИТСЯ В БУДУЩЕМ ГОДУ

В 2010 году завершится рабочее проектирование нового российского среднемагистрального гражданского самолета МС-21. Об этом сообщили в дирекции Иркутского авиационного завода – филиала научно-производственной корпорации "Иркут", где лайнер будет изготавливаться в трех модификациях – на 150, 180 и 210 пассажирских мест.

В прошлом году, по словам генерального директора завода, вице-президента корпорации Александра Вепрева, "успешно защищен аванпроект самолета, в нынешнем закончится работа над эскизным проектом и начнется рабочее проектирование, а в 2010-м оно будет завершено". Параллельно, отметил он, "на заводе модернизируется производство под ту конструкцию, которая проектируется". "Сроки очень

жесткие: 2016 год – сертификация машины. Поэтому мы не ждем чертежей, поскольку знаем, какие основные решения будут приняты", – сказал Вепрев.

Самолет МС-21 придет на смену популярному отечественному Ту-154 и действующим зарубежным аналогам. Согласно проекту, в нем закладывается экономия топлива на уровне 25 проц., а эксплуатационные расходы на 15 проц. ниже по сравнению с аэробусом А320.

Увеличенный макет нового российского лайнера будет представлен на открываемом в воскресенье авиакосмическом салоне "МАКС-2009".

*источник: ИТАР-ТАСС
13.08.09*

РОССИЯ ПОСТРОИТ В ВЕНЕСУЭЛЕ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ

Российская компания "Кронштадт" построит в 2010 году крупнейший в Латинской Америке вертолетный тренажерный центр, сообщил РИА "Новости" во вторник член совета директоров предприятия Виктор Годунов.

В конце 2006 года между РФ и Венесуэлой был подписан контракт, предусматривающий создание учебно-тренировочного тренажерного центра для экипажей вертолетной техники российского производства. Главным исполнителем назначена компания "Кронштадт", которая является подразделением "Транзаса", специализирующимся на выпуске продукции военного назначения.

"Центр в Венесуэле станет самым крупным в Латинской Америке и будет состоять из пяти комплексных тренажеров, в том числе самых современных – категории D, для тренировки экипажей вертолетов Ми-17, Ми-26 и Ми-35. Мы планируем завершить его строительство в феврале 2010 года", – ска-

зал собеседник агентства. По контрактам, заключенным в 2005–2006 годах, Россия поставила в Венесуэлу десять новых боевых вертолетов Ми-35М, 20 многоцелевых вертолетов Ми-17-1В и три транспортных вертолета Ми-26Т. В 2007 году были согласованы новые контракты на поставку на 20 вертолетов Ми-17 и пяти Ми-35М.

Президент РФ Дмитрий Медведев посетил "Транзас" в мае этого года. Ему продемонстрировали единственный в России тренажер высшего класса для профессиональных летчиков. Он имитирует полет на самом популярном в России вертолете Ми-8. Начальник учебного отделения компании Евгений Абакумов вместе с Медведевым сел за штурвал Ми-8 и в самых неблагоприятных условиях "посадил вертолет" в аэропорту Адлера.

*источник: РИА «Новости»
04.08.09*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПОСТАВИЛА НА ЭКСПОРТ БОЛЕЕ ДВУХ ТЫСЯЧ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ СОБСТВЕННОЙ РАЗРАБОТКИ

За 70 лет существования ОКБ Сухого создало семейство всемирно известных боевых самолетов марки "Су", из которых более двух тысяч поставлено на экспорт. Об этом корр. ИТАР-ТАСС сообщили в Авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой". Сегодня в Доме-музее авиации и космонавтики открылась экспозиция, посвященная 70-летию ОКБ Сухого. В Центральном музее вооруженных сил ОКБ Сухого восстановило внешний облик и выставило для осмотра самолеты семейства "Су" – Су-7Б, Су-15, Су-24, Су-35 и Су-27.

"ОКБ Сухого входит в число признанных мировых лидеров в области проектирования высокоэффективной и конкурентоспособной на мировом рынке авиационной техники военного и гражданского назначения, – отметили в АХК. – За годы своего существования оно внесло весомый вклад в становление и развитие авиационной промышленности России, укрепление обороноспособности страны. Итогом

большого пути конструкторского бюро стало создание семейства всемирно известных боевых самолетов марки "Су". За 70 лет было выпущено около 11 тыс. серийных машин. Сегодня разработанные ОКБ Сухого самолеты составляют более 60 проц. фронтовой авиации ВВС России. Свыше 2 тыс. машин поставлено на экспорт".

Приоритетными программами ОКБ Сухого являются: создание истребителя пятого поколения и многофункционального истребителя Су-35, разработка и серийное производство беспилотных роботизированных боевых авиационных комплексов, выполнение опытных конструкторских разработок в интересах экспортных поставок, участие в разработке гражданских самолетов "Сухой Суперджет 100" и МС-21.

*источник: АРМС-ТАСС
06.08.09*

МИНОБОРОНЫ РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ САМОЛЕТ

Минобороны РФ наряду с модернизацией стоящих на вооружении ВВС РФ стратегических ракетно-носцев разрабатывает перспективный авиационный комплекс дальней авиации, который будет обладать качественно новыми характеристиками. Об этом сообщил в среду журналистам главнокомандующий Военно-воздушными силами (ВВС) России генерал-полковник Александр Зелин.

"Минобороны России ведет активные поисковые исследования по формированию облика перспективного авиационного комплекса дальней авиации (ПАК ДА)", — сказал Зелин.

По его словам, новый самолет дальней авиации "будет способен не только существенно более эффективно по сравнению с существующими стратегическими самолетами выполнять задачи в обычной и ядерной войнах и использовать широкую номенклатуру высокоточного ударного вооружения, но и обладать целым набором качественно новых боевых возможностей, позволяющих реализовать совершенно новые способы решения задач сдерживания". При этом главноком не уточнил, какие характеристики закладываются в проектируемый самолет и когда ориентировочно он будет разработан и поступит на вооружение.

"В настоящее время задачи глобального сдерживания наряду с силами ракетных войск стратегического назначения и морскими стратегическими ядерными силами выполняет дальняя авиация, на вооружении которой находятся ударные авиационные комплексы — стратегические ракетноносцы Ту-95МС, Ту-160, дальние ракетноносцы-бомбардировщики Ту-22М3 и самолеты-заправщики Ил-78", — напомнил

Зелин. В то же время он отметил, что, оснащая новым вооружением, навигационным и информационно-вычислительным оборудованием стоящие на вооружении стратегические бомбардировщики, удается существенно улучшить их боевые свойства и продлить летный ресурс.

Так, боевые возможности стратегического ракетноносца Ту-95МС улучшаются за счет модернизации интеллектуальных систем навигационного и информационного обеспечения полета. "Стратегический ракетноносец-бомбардировщик Ту-160, являющийся последователем Ту-95МС, модернизируется для более эффективной работы в дозвуковых скоростях и на малых высотах, а также в сверхзвуковых режимах, расширяется номенклатура вооружения, в том числе за счет гибкости применения обычного (неядерного) вооружения", — отметил Зелин.

Перспективы дальнейшей модернизации самолета Ту-22М3, не имеющего аналогов в мире, по словам главнокома, связаны с реализацией программы по серьезному обновлению состава бортовых систем и добавлению высокоточного вооружения на базе управляемых бомб и ракет "воздух — поверхность".

"Модернизацию самолетов-заправщиков Ил-78 планируется провести на основе комплексного обновления бортового оборудования и средств заправки в воздухе, чтобы обеспечить глобальную досягаемость стратегических самолетов для выполнения задач в любом регионе мира", — заключил Зелин.

*источник: газета «Гудок»
05.08.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ВО II КВАРТАЛЕ СОКРАТИЛА ОТГРУЗКУ ТОВАРНОЙ ПРОДУКЦИИ НА 11 %

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма", являющееся монополистом по производству титана и титановой продукции в РФ, во втором квартале 2009 года сократило отгрузку товарной продукции на 11 % по сравнению с первым кварталом, сообщается в материалах, размещенных на сайте корпорации.

"Снижение производства товарной продукции на нашем предприятии продолжилось и во втором квартале 2009 года. В сравнении с первым кварталом оно составило 39 %, хотя отгрузка товарной продукции при этом снизилась только на 11 %. Однако, как и в первом квартале, предприятие продолжало работу

"на склад", поэтому остатки готовой продукции на складах увеличились за второй квартал на 21 %", — говорится в материалах.

По словам директора по экономике корпорации Александра Семенцова, которые приводятся в сообщении, "ВСМПО-Ависма" продолжает использовать запасы сырья, приобретенные еще в прошлом году. Запасы материалов и сырья сократились за второй квартал на 7,5 %, с начала года — на 19 %.

*источник: ИА «Интерфакс»
05.08.09*

НА КАЗАНСКОМ ВЕРТОЛЕТНОМ ЗАВОДЕ УВЕЛИЧИТСЯ ЗАРПЛАТА

По итогам 2008 года средняя заработная плата в ОАО "КВЗ" составила 15 тысяч 279 рублей. Она выросла по сравнению с 2007 годом на 26 процентов.

С 1 апреля 2009 года тарифные ставки и должностные оклады работников завода были увеличены на 15 процентов. В сентябре 2009 пройдет повторное повышение должностных окладов и тарифных ставок на 25 процентов, сообщили ИА "Татар-информ" в пресс-службе предприятия.

Фонд оплаты труда списочного состава работников завода в 2009 году, с учетом отчислений единого социального налога, достигнет 1 млрд 740 млн рублей, а средняя заработная плата, при среднесписочной численности около 7000 работающих, составит более 18 тысяч рублей.

*источник: газета «Гудок»
06.08.09*

"КРОНШТАДТ" ПРЕДЛАГАЕТ МИНОБОРОНЫ РФ ЗАКУПАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ "ДОЗОР-3"

Российская компания "Кронштадт" предлагает для Министерства обороны России в этом году тяжелый беспилотный летательный аппарат (БПЛА) "Дозор-3" нового поколения, сообщил РИА "Новости" член совета директоров предприятия Виктор Годунов.

В настоящее время единственным производителем БПЛА для Минобороны является концерн радиостроения "Вега", который поставляет в войска беспилотники типа "Типчак" в вариантах разведчика или целеуказателя массой 30–40 килограммов с полезной нагрузкой 10–15 килограммов. Тяжелый ударный БПЛА находится в стадии разработки, эта тематика является закрытой.

"Специалисты "Кронштадта" разработали для Минобороны РФ тяжелый БПЛА "Дозор-3" взлетной массой 600 килограммов и весом полезной нагрузки 100 килограммов, который может использоваться в ударном варианте. Он может нести как разведывательную аппаратуру, так и различные виды вооружения и боеприпасов", — сказал собеседник агентства.

На открывающемся в августе Московском авиакосмическом салоне "МАКС-2009" "Кронштадт" представит российским военным прототип беспилотника, готового к проведению летных испытаний. В воздухе "Дозор-3" будет находиться шесть часов, его максимальная скорость — 180 километров в час, крейсерская — 120.

Годунов сообщил, что разработка нового тяжелого беспилотника ведется во взаимодействии с концерном "Вега". Главным отличием "Дозора-3" от "Типчака" является способ взлета, который осуществляется по-самолетному, а не при помощи катапульты.

Сейчас на вооружение российской армии принят один комплекс БПЛА типа "Типчак" в варианте разведчика и целеуказателя. В ближайшие два года в войска будут отправлены еще два комплекса в варианте разведчика.

Ранее директор программ по беспилотным комплексам концерна "Вега" контр-адмирал Аркадий Сыроежко сообщил РИА "Новости", что в 2009 году Министерству обороны будет передан беспилотный летательный комплекс "Строй-ПД" также в варианте разведчика.

Компания "Кронштадт" является совместным предприятием "Рособоронпрома" и "Транзаса". "Транзас" предлагает также легкие и средние беспилотники "Дозор-2" и "Дозор-4" для мониторинга чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий и их последствий, обеспечения поисково-спасательных операций, патрулирования морских и сухопутных границ. "Дозор-4", в частности, использовался в интересах пограничной службы ФСБ России, для облета магистральных газопроводов и аэрофотосъемки.

Эти и другие БПЛА были продемонстрированы президенту России Дмитрию Медведеву в мае этого года во время посещения "Транзаса" в Санкт-Петербурге. Президент посетил производственный зал, где осмотрел производство беспилотных аппаратов. Гендиректор компании Николай Лебедев рассказал главе государства, что разработанные образцы беспилотников в случае необходимости можно запустить в производство. Лебедев также сообщил, что "Транзас" использует при производстве беспилотников "наноразработки". В частности, применение нанотехнологий при производстве беспилотных аппаратов позволяет сделать их более устойчивыми, а также менее заметными для радиолокаторов. Президент осмотрел четыре представленных беспилотных аппарата, написал на крыле одного из них "удачи", поставив число и подпись.

*источник: РИА «Новости»
04.08.09*

В РОССИИ ПРЕДСТАВЛЕН МИ-34 С ФРАНЦУЗСКИМ ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

На территории Чкаловского летно-испытательного комплекса холдинга "Вертолеты России" прошла презентация многоцелевого вертолета Ми-34С2 "Сапсан" с газотурбинным двигателем, сообщает Интерфакс. Он отличается большей экономичностью, хотя и не заменит полностью аналогичные поршневые машины. В частности, по словам директора проекта по восстановлению серийного производства вертолета Ми-34 Дмитрия Родина, российский производитель предлагает более доступный по цене вертолет, стоимость часа эксплуатации которого на 15–20 процентов ниже, чем у зарубежных аналогов. Одним из таких является Eurocopter EC120.

На вертолет установлен двигатель Arreus-2F производства французской компании Turbomeca. Его мощность составляет 504 лошадиные силы. При этом Arreus-2F весит в два раза меньше поршневого двигателя мощностью 325 лошадиных сил. Стоимость газотурбинной версии составляет чуть более 1 миллиона долларов, а поршневой — 600 тысяч долларов.

Родин отметил, что за пять лет планируется продать около 150 "Сапанов". В настоящее время уже

ведутся переговоры с возможными заказчиками, в том числе и зарубежными. Первым из них станет "Росавиация". Тем не менее выпуск газотурбинной версии Ми-34 не заменит серийного производства поршневого вертолета, поскольку, по словам Родина, эти рынки отличаются.

Разработка вертолета Ми-34 началась в начале 1980-х годов. Изначально конструкторы планировали установить на эту машину газотурбинный двигатель, однако впоследствии решили заменить его на поршневой. Планировалось, что вертолет будет массово использоваться в авиаклубах ДОСААФ для подготовки пилотов вместо Ми-1. Кроме этого, была разработана разведывательная, патрульная и другие версии этой машины.

В настоящее время выпущено более двадцати вертолетов Ми-34 в различных модификациях. Они поставлялись на экспорт в Казахстан и Нигерию.

*источник: LENTA.RU
14.08.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Концерн EADS подписывает рамочное соглашение о долгосрочном научном сотрудничестве с российскими партнерами	29
МО Германии продолжает делать ставку на европейский военно-транспортный самолет A400M	30
Саудовская Аравия заказала три дополнительных транспорта-заправщика A330 MRTT	30
B-1B с цифровой шиной данных совершил первый полет	30
Инвесторы предъявили претензии аэрокосмическому агентству EADS	31
Сдан в эксплуатацию третий собранный на территории Китая самолет Airbus A320	31
Британия выделит Airbus полмиллиарда долларов на создание A350	31
Boeing нашел складки на обшивке "Лайнера мечты"	31
Модернизированный бомбардировщик B-52 вышел на летные испытания	32
Boeing выкатила самолет P-8A Poseidon	32
Тренажер для летчиков	32
Польша заинтересовалась израильскими беспилотниками	32
Boeing выплатит \$ 25 млн за недобросовестную работу	33
Dreamliner укрепляет крылья	33
Boeing проштрафилась	33
Airbus опережает Boeing по числу заказов на самолеты	34
Европейский оборонный гигант поставит в Китай два вертолета EC225	34
Военно-воздушные силы Ирана выпустили новые учебные истребители	34
Кабмин выделит 3,5 млрд грн в 2010 г. на модернизацию мощностей авиастроения — Ю. Тимошенко	34
NASA объявило конкурс экономичных самолетов	35
США передадут Бразилии технологии F/A-18 в обмен на победу в тендере	35
ОАО "Мотор Сич" разрешили поставлять газ и электроэнергию	35
Ан-70 стал одной из центральных тем обсуждения II Европейского конгресса по транспортной авиации	36
Австралия отложит покупку истребителей F-35 на два года	36
Lockheed Martin начала модернизацию транспортников Galaxy ВВС США	37
Первый самолет C-5 Galaxy ВВС США прибыл на модернизацию	37
Истребители Turboprop получают новое вооружение и бортовые РЛС	37
Компания Northrop Grumman завершила сборку БЛА EuroHawk для МО Германии	38
и другие новости	

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

КОНЦЕРН EADS ПОДПИСЫВАЕТ РАМОЧНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ДОЛГОСРОЧНОМ НАУЧНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С РОССИЙСКИМИ ПАРТНЕРАМИ

Концерн EADS подписал соглашение о долгосрочном научном сотрудничестве с Российской академией наук и Санкт-Петербургским государственным политехническим университетом (СПбГПУ). Соглашение отражает общие интересы и базовые принципы сотрудничества в научно-технической сфере. Документ был подписан техническим директором EADS и членом совета правления EADS г-ном Жаном Ботти (Jean Botti), директором Института проблем передачи информации (ИППИ) Российской академии наук Александром Кулешовым, профессором СПбГПУ Юрием Болдыревым и генеральным директором Международного научно-исследовательского института проблем управления (МНИИПУ) Юрием Емельяновым. Соглашение открыто для участия других научных организаций. Подписание документа состоялось в рамках авиасалона "МАКС-2009" в Москве.

Стороны будут совместно вести поиск научно-исследовательских проектов, которые будут выполняться в интересах EADS, по таким направлениям, как современные технологии моделирования, виртуальное тестирование, аэродинамика, материалы и конструкция планера и снижение уровня шума. Предложения по конкретным проектам в данных областях будут готовиться научно-техническим советом, который будет создан в рамках данного соглашения. Соглашение позволит EADS распространить положительный опыт научно-технического сотрудничества со своим многолетним партнером МНИИПУ на другие институты, а также расширить рамки взаимодействия в целях реализации масштабных мультидисциплинарных проектов, в том числе с использованием демонстраторов.

В 2003 году концерн EADS открыл в Москве Российское технологическое отделение (RTO) для оказания содействия подразделениям концерна в организации сотрудничества с российскими научными институтами. В настоящее время координация всех научно-исследовательских и технологических проектов EADS с российскими партнерами осуществляется через RTO. Выполняя задачи поиска перспективных

российских технологий и управления текущими проектами, RTO ведет работу в интересах концерна EADS и его бизнес-подразделений. Опираясь на многолетний опыт сотрудничества и сложившиеся деловые связи с российскими организациями, EADS RTO разработало эффективный подход к поиску проектов и управлению ими.

"Концерн EADS имеет твердое стремление к установлению долгосрочного научно-технического сотрудничества с Россией — одним из лидеров на мировом рынке научных исследований и технологий. Инициативные научно-технические проекты являются важной составляющей сотрудничества между EADS и Россией, наряду с поставками титана и совместными производственными программами, — отметил Жан Ботти. — Я искренне надеюсь, что к нам присоединятся и другие российские организации".

По словам Александра Кулешова, подписанное соглашение свидетельствует о том, что продвинутые инженерные технологии, разрабатываемые в России, в первую очередь в аэрокосмической области, являются одним из главных достижений отечественной науки. "Современные математические методы обработки данных, или, другими словами, когнитивные технологии, существенно улучшают качество расчетов и проектирования", — отметил господин Кулешов.

EADS — глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. 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
19.08.09*

МО ГЕРМАНИИ ПРОДОЛЖАЕТ ДЕЛАТЬ СТАВКУ НА ЕВРОПЕЙСКИЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ А400М

Министерство обороны ФРГ продолжает делать ставку на европейский военно-транспортный самолет А400М, несмотря на серьезный срыв графика его производства и задержку с поставками машины. Как сообщил представитель военного ведомства, страны — участники программы (Германия, Франция, Испания, Великобритания, Турция, Бельгия и Люксембург) не будут разрывать контракт с подрядчиком — дочерней фирмой европейского консорциума "Эрбас" — "Эрбас милитэри", а проведут новые переговоры. Как отмечают эксперты, наибольшую потребность в А400М испытывают Германия и Франция, у которых костяк военно-транспортной авиации составляют самолеты С-160 "Трансал", находящиеся в эксплуатации уже более 40 лет и устаревшие морально и технически. У бундесвера на вооружении находится более 80 самолетов "Трансал", и с учетом расширения его миссии в Афганистане новые самолеты крайне необходимы.

Тем временем переговоры с европейским концерном ЕАДС, являющимся главным акционером консорциума "Эрбас", обещают быть трудными. На сегодняшний день реализация проекта А400М отстает от первоначального графика на три года и дальнейшая задержка не исключается. Одновременно срыв проекта создает большой финансовый риск для

ЕАДС: по этой причине концерн понес потери в 2,3 млрд евро, из них 192 млн — только в первом полугодии нынешнего года.

При этом контракт предусматривает выплату неустойки в 200 млн евро за каждый месяц задержки. Однако заказчики, по мнению экспертов, вряд ли воспользуются этим правом, поскольку это означает финансовый крах для ЕАДС и "Эрбас" и одновременно — закрытие проекта А400М стоимостью 19,6 млрд евро, из которых 6 млрд уже израсходовано на разработку самолета.

Первоначально планировалось запустить А400М в серийное производство в 2008 году, однако вследствие серьезных технических проблем испытания прототипа отложены на неопределенное время. Теперь, согласно прогнозам, поставка серийных А400М заказчикам возможна не ранее 2013 года.

Первоначально Германия планировала закупить для бундесвера 73 самолета, но затем в связи со сложной финансовой ситуацией ограничилось 60 машинами. Франция намерена приобрести 50 самолетов, Испания — 27, Великобритания — 25, Турция — 10, Бельгия — 7, Люксембург — 1.

источник: АРМС-ТАСС
04.08.09

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ЗАКАЗАЛА ТРИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ТРАНСПОРТА-ЗАПРАВЩИКА А330 MRTT

Министерство обороны и авиации Саудовской Аравии разместило заказ на поставку трех дополнительных многоцелевых транспортов-заправщиков А330 MRTT (Multi Role Transport Tanker), увеличив общий заказ на самолеты данного типа до шести единиц. Как сообщает "Дифенс ньюс", контракт был подписан министром обороны Франции Эрве Мореном и министром обороны и авиации Саудовской Аравии принцем Султаном бин Абдулазизом. Самолеты будут собраны в Тулузе. Саудовские предприятия примут участие в процессе оборудования самолетов.

Первый контракт на поставку трех самолетов А330 MRTT, оборудованных парой подкрыльевых контейнеров со шлангом и стыковочным узлом дозаправляющей системы и разработанной ЕАДС-КАСА штанговой системой с дистанционным управлением для дозаправки топливом в воздухе ARBS (Air Refueling Boom System), был заключен с компанией ЕАДС в 2008 году. Поставка первого самолета запланирова-

на на 2011 год. Конфигурация самолета сходна с проектом топливозаправщика КС-30В производства ЕАДС, заказанного австралийскими ВВС.

В настоящее время МО Саудовской Аравии реализует широкомасштабную программу модернизации авиапарка, включающую закупку 72 новых истребителей EF-2000 "Тайфун", модернизацию самолетов ДРЛОиУ Е-3А "Сентри", истребителей "Торнадо" IDS, перехватчиков "Торнадо" ADV. По информации "Эрбас милитэри", на текущий момент самолет А330 MRTT является самым современным и рентабельным многоцелевым транспортом-заправщиком, о чем свидетельствует победа в пяти международных тендерах. На текущий момент общий пакет заказов на А330 MRTT составил 28 самолетов.

источник: АРМС-ТАСС
04.08.09

В-1В С ЦИФРОВОЙ ШИНОЙ ДАННЫХ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Как сообщает пресс-служба компании Boeing, 29 июля 2009 года бомбардировщик В-1 с полностью интегрированной цифровой шиной данных (Fully Integrated Data Link, FIDL) совершил первый полет. Он был осуществлен персоналом 419-й испытательной эскадрильи ВВС США (авиабаза Edwards, штат Калифорния). FIDL модернизированного самолета позволяет экипажу оперативно, "на лету" менять программу полета, автоматически вносить новые полетные зада-

ния в боеприпасы. Ожидается, что по завершении испытаний модернизированного бомбардировщика в 2010 году к ноябрю 2010 г. будет заключен контракт на поставку модернизационных комплектов для всех остальных бомбардировщиков.

источник: сайт CNews
14.08.09

ИНВЕСТОРЫ ПРЕДЪЯВИЛИ ПРЕТЕНЗИИ АЭРОКОСМИЧЕСКОМУ АГЕНТСТВУ EADS

Представители немецкой юридической фирмы Rotter Rechtsanwaelte подтвердили, что группа из 30 истцов предъявила претензии европейскому аэрокосмическому агентству European Aeronautic, Defence & Space Co. (EADS). Ущерб в связи с задержками поставок лайнера A380 оценивается ими в 19 млн евро. Несмотря на то что EADS базируется в Нидерландах и подчиняется местным законам, разбирательство может проходить в Германии, учитывая, что

акции агентства размещались на Франкфуртской бирже. Истцы настаивают, что агентство, прекрасно зная о существовавших проблемах, затянуло с соответствующим заявлением, что в итоге привело к резкому снижению стоимости акций EADS.

источник: сайт «Право.ру»
05.08.09

СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРЕТИЙ СОБРАННЫЙ НА ТЕРРИТОРИИ КИТАЯ САМОЛЕТ AIRBUS A320

6 августа на Тяньцзиньском заводе по сборке авиалайнеров Airbus A320 состоялась церемония передачи в эксплуатацию китайскому клиенту — "Шэньчжэньской авиакомпании" — третьего собранного на территории КНР самолета.

"Шэньчжэньская авиакомпания" планирует закупить в этом году 14 магистральных самолетов, к настоящему времени количество подобных лайнеров, уже имеющихся у нее, достигло 84 единиц, в том

числе 29 самолетов серии Airbus. Как стало известно, к концу этого года с тяньцзиньской производственной линии полной сборки самолетов A320 сойдут 11 лайнеров, а к концу 2011 года ее ежемесячный выпуск составит 4 самолета.

источник: газета «Жэньминь Жибао»
07.08.09

БРИТАНИЯ ВЫДЕЛИТ AIRBUS ПОЛМИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ НА СОЗДАНИЕ A350

Правительство Великобритании заявило, что предоставит компании Airbus 340 миллионов фунтов (563 миллиона долларов) на разработку самолетов модели A350, сообщает РИА "Новости". Строительство новых самолетов планируется завершить к 2013 году. По словам британских чиновников, благодаря государственной поддержке работу сохраняют 1200 сотрудников Airbus.

В последнее время с самолетами компании Airbus часто происходят аварийные ситуации. 30 июня в Индийский океан рухнул A310-300. Он направлялся из столицы Йемена на Коморские острова. В результате катастрофы погибли 152 человека. За месяц до этого в Атлантическом океане потерпел крушение Airbus A330, вылетевший из аэропорта Рио-де-Жанейро в Париж. Жертвами авиакатастрофы стали 228 чело-

век. После крушения авиакомпания Air France заменила все датчики скорости на самолетах A330 и A340, которые, по предварительной версии, стали причиной авиакатастрофы.

1 августа Airbus A319, принадлежащий Air Astana, совершил аварийную посадку в аэропорту казахстанской столицы. У экипажа появились опасения из-за неполадок в тормозной системе аэробуса. На борту авиалайнера находилось 79 человек, никто из них не пострадал. Аналогичный случай произошел в середине июля с Airbus A330-200 в Португалии. А в июле Airbus A340-300 авиакомпании Air China совершил вынужденную посадку в Москве.

источник: сайт Vesti.kz
14.08.09

BOEING НАШЕЛ СКЛАДКИ НА ОБШИВКЕ "ЛАЙНЕРА МЕЧТЫ"

Американский авиастроительный концерн Boeing объявил, что нашел складки на обшивке фюзеляжа лайнера Boeing 787 Dreamliner ("Лайнер мечты"). Об этом сообщает агентство AP. Корпус самолета практически полностью собирается из композитных материалов, чтобы сделать конструкцию легче, а сам лайнер — экономичнее.

23 июня компания приостановила производство частей для фюзеляжа на заводе поставщика — итальянской компании Alenia Aeronautica.

Ранее Boeing, напротив, утверждал, что нашел техническое решение того, как следует усилить конструкцию фюзеляжа "Лайнера мечты".

Пока неясно, будет ли в связи с новой проблемой скорректировано расписание поставок самолета заказчиком.

В июне Boeing в очередной раз сообщил об отсрочке первого полета "Лайнера мечты". Перенос даты первого полета, который был намечен на первую половину 2009 года, связан с тем, что компания пришла к выводу о необходимости дополнительного усиления конструкции самолета.

В течение второго квартала 2009 года Boeing получил заказы на 13 самолетов Boeing 787 Dreamliner, при этом заявки на 41 самолет были отозваны. Сейчас в портфеле компании есть заказы на 850 "Лайнеров мечты", размещенные 56 компаниями из разных стран мира.

источник: LENTA.RU
17.08.09

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ БОМБАРДИРОВЩИК B-52 ВЫШЕЛ НА ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Модернизированный бомбардировщик Boeing B-52 вышел на летные испытания, говорится в сообщении компании Boeing (США).

Boeing передала ВВС США первый модернизированный бомбардировщик B-52 Stratofortress 5 августа. Самолет оснащен новой системой CONECT (Combat Network Communications Technology). Эта система обеспечит гибкость выполнения боевой задачи, говорится в сообщении.

Система CONECT — цифровая система связи, которая должна обеспечить связь бомбардировщика с современными командными центрами ВВС США, с наземными войсками и с другими самолетами. Она должна обеспечить надежное получение необходи-

мой информации во время полета в реальном масштабе времени.

Компания Boeing затратила на модернизацию первого самолета 21 месяц. Первый полет модернизированный бомбардировщик выполнил в мае текущего года. После завершения программы летных испытаний планируется модернизировать подобным образом все 76 бомбардировщиков B-52 ВВС США. Эту работу будет проводить подразделение Boeing Integrated Defense Systems.

*источник: AVIAPORT.RU
07.08.09*

BOEING ВЫКАТИЛА САМОЛЕТ P-8A POSEIDON

Компания Boeing (США) 30 июля произвела выкатку первого базового морского патрульного самолета P-8A Poseidon, говорится в сообщении компании. Дальний морской патрульный самолет P-8A создан на базе пассажирского лайнера Boeing 737-800 Next-Generation. Он предназначен для замены в ВМС США патрульных самолетов P-3C Orion. В разработке самолета также приняли участие компании CFM International, Northrop Grumman, Raytheon, Spirit AeroSystems и GE Aviation. В настоящее время в рамках программы разработки и демонстрации системы

идет сборка первых пяти самолетов P-8A. Контракт на эту работу Boeing получила в 2004 г.

Летные испытания самолета P-8A начнутся в текущем году. Их будет проводить смешанная бригада специалистов компании Boeing и ВМС США.

Всего ВМС США намерены приобрести 117 самолетов P-8A, поставки серийных машин должны стартовать в 2013 г.

*источник: AVIAPORT.RU
04.08.09*

ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ЛЕТЧИКОВ

Американская корпорация Boeing завершила модернизацию трех авиационных тренажеров F-18, которые используются ВВС Финляндии для подготовки пилотов. Обновленные авиатренажеры можно будет использовать для обучения летчиков дозаправке самолетов в воздухе. Они также получили возможность интеграции в региональную компьютерную сеть. Благодаря таким возможностям обучаемые, находящиеся в разных местах, смогут совместно участвовать в учебных заданиях с использованием тре-

нажеров. Кроме этого, после проведения модернизации управлять учебным процессом на всех точках сможет один специалист. Ранее пилоты финских истребителей F-18 Hornet проходили подготовку на тренажере, на каждом из которых находился инструктор.

*источник: газета «Красная звезда»
13.08.09*

ПОЛЬША ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ИЗРАИЛЬСКИМИ БЕСПИЛОТНИКАМИ

Польша рассматривает возможность закупки беспилотных летательных аппаратов у Израиля. Об этом, как сообщает Agence France-Presse, заявил министр обороны этой страны Богдан Клич. Военные намерены приобрести различные беспилотные летательные системы — от малого до среднего радиуса действия. Польский министр, в частности, отметил, что во время своей поездки в Израиль посетил ряд военных производств. По его словам, в этой стране высококачественные беспилотные летательные системы производят три компании. Одна из них может выиграть тендер, хотя Клич также не исключил, что победителем может стать и не израильская фирма. Заявление прозвучало спустя некоторое время после сообщения о намерениях Польши уси-

лить численность своего контингента в Афганистане. В настоящее время в составе международной группировки служат две тысячи польских военных, но на этой неделе Варшава заявила о создании вспомогательного подразделения из двухсот человек, которое готово к отправке в Афганистан.

Вместе с тем, как напоминает агентство, 10 августа один польский военнослужащий был убит и еще четверо ранены во время вооруженного столкновения с боевиками в центральной афганской провинции Газани. Это десятый польский военный, погибший в Афганистане с 2002 года.

*источник: LENTA.RU
13.08.09*

BOEING ВЫПЛАТИТ \$ 25 МЛН ЗА НЕДОБРОСОВЕСТНУЮ РАБОТУ

Американская авиастроительная корпорация Boeing согласилась выплатить правительству США \$ 25 млн, после того как обнаружилось, что сотрудники Boeing потребовали завышенную плату за проведение дополнительной изоляции в топливозаправщиках, использующихся в Афганистане и Ираке. Кроме того, выяснилось, что и работу они выполнили некачественно. Информация о недобросовестной работе Boeing всплыла после того, как двое бывших сотрудников корпорации обратились в техасский суд. Теперь они получают \$ 2,6 млн за то, что привлекли внимание к проблеме, передает Associated Press.

Департамент юстиции США провел собственное расследование. Сотрудники сервис-центра Boeing в Сан-Антонио (Техас) должны были установить дополнительную изоляцию в самолетах-топливозаправщиках KC-10 Extender. Эти лайнеры ВВС США используют в Ираке и Афганистане. Как оказалось, корпорация запросила слишком высокую цену у правительства США за установку этих элементов. Сотрудники Boeing намеренно увеличили количество рабочих часов и потребовали за сверхурочную работу более высокую

оплату, посчитали в департаменте юстиции. Сообщая решение суда, заместитель прокурора Техаса Тони Уэст заявил, что компании, работающие на американское правительство, "должны быть честными". Представители Boeing, несмотря на то что согласны выплатить деньги, настаивают, что не сделали ничего предосудительного.

"Компания Boeing выражает свое несогласие с претензией департамента юстиции, согласно которой наши сотрудники некачественно провели изоляцию и составили неверный счет на оплату услуг", — заявил представитель Boeing Форрест Госсет. Однако, несмотря на эти заявления, компания согласилась выплатить \$ 25 млн. Как объяснили в Boeing, это сделано для того, чтобы "двигаться дальше", поскольку у компании есть и другие контракты с ВВС США. Как следует из условий соглашения, Boeing выплатит \$ 18,4 млн наличными и выполнит ремонт на сумму \$ 6,6 млн.

*источник: ИА Infox
14.08.09*

DREAMLINER УКРЕПЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

Авиастроительная компания Boeing вчера объявила новый, уже пятый по счету, срок полета создаваемого ею лайнера нового поколения Boeing 787. Воздушный корабль, известный также под прозвищем Dreamliner ("Лайнер мечты"), должен оторваться от земли "к концу 2009 года", а поставки машин заказчикам Boeing обещает начать в четвертом квартале 2010 года. По изначальному графику первый испытательный полет Dreamliner был намечен на сентябрь 2007 года. В результате многократных задержек проект уже отстал от расписания более чем на два года.

Каждый перенос сроков был вызван своими причинами технического, организационного и даже социального характера. Так, в прошлом году компания вынуждена была изменить свои планы из-за двухмесячной забастовки рабочих. Последняя по времени отмена первого полета произошла в июне этого года. Тогда в ходе наземных испытаний инженеры компании пришли к выводу, что зона стыка крыла с фюзеляжем нуждается в укреплении. Вопрос о том, сколько времени потребует на преодоление проблемы, тогда остался открытым.

"Новый график обеспечивает нам необходимый резерв по времени для доводки этого самолета, который откроет новую эпоху в истории гражданской авиации, и его подготовки к поставке заказчикам, — заявил вчера председатель правления и президент компании "Боинг" Джим Макнирни. — Изменения в конструкции и план их реализации уже практически

завершены. Наша команда уже приступила к подготовке самолетов к модификации и испытаниям". Конструктивной модификации подвергнутся два экземпляра Boeing 787. На одном из них заново будут проведены статические испытания, а второй должен наконец-то подняться в воздух.

Несмотря на отставание проекта от ранее объявленных сроков, Dreamliner пользуется высоким спросом на рынке. По состоянию на июнь 2009 года 56 авиакомпаний из разных стран мира заказали в общей сложности 850 машин этого типа. Вчера, отвечая на вопрос, не отменил ли кто-либо из них свои заказы, г-н Макнирни сказал: "У нас была пара случаев с компаниями, которым самолеты нужны были прямо сегодня. Поэтому они заменили ранее заказанные "787" на Boeing 767 и 777. Однако в целом наши клиенты остались с "787". Глава Boeing добавил, что компания работает с каждым покупателем Dreamliner на индивидуальной основе, чтобы учесть специфические потребности и обстоятельства каждого авиаперевозчика.

Благодаря высокой лояльности заказчиков проект Boeing 787, по расчетам экспертов компании, обещает в конце концов остаться рентабельным. К концу 2013 года компания планирует довести темп сборки Dreamliner до десяти самолетов ежемесячно.

*источник: газета «Время новостей»
28.08.09*

BOEING ПРОШТРАФИЛАСЬ

Boeing объявила, что в III квартале заплатит \$ 2,5 млрд штрафов за задержки с поставками самолета Dreamliner, но рассчитывает получить прибыль от его

продаж, сообщило агентство Bloomberg.

*источник: газета «Ведомости»
28.08.09*

AIRBUS ОПЕРЕЖАЕТ BOEING ПО ЧИСЛУ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТЫ

Европейский авиаконцерн Airbus опережает американскую компанию Boeing по числу заказов на новые самолеты.

Всего с начала 2009 года в Airbus, сообщили в его штаб-квартире, поступило 140 заказов на новые самолеты, однако впоследствии 22 из них были аннулированы. "На сегодняшний день количество наших заказов составляет 118 аэробусов", — подчеркивается в заявлении концерна. Ожидается, что всего до конца года с учетом уже реализованных обязательств Airbus поставит клиентам около 300 авиалайнеров.

В минувшем месяце был подписан контракт к заключенному на авиасалоне в Ле Бурже соглашению о поставке в Венгрию 50 самолетов A320.

По данным штаб-квартиры, на 4 августа американская авиастроительная корпорация Boeing имеет лишь 40 новых заказов после отмены 89 крупных контрактов, большинство из которых касалось дальнемагистрального самолета Dreamliner.

источник: сайт «Газета.Ру»
07.08.09

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОБОРОННЫЙ ГИГАНТ ПОСТАВИТ В КИТАЙ ДВА ВЕРТОЛЕТА EC225

Eurocopter — подразделение европейского оборонного аэрокосмического гиганта EADS — может продать два вертолета EC225 для китайского министерства транспорта, сообщила газета "Трибьюн" в понедельник.

В сообщении говорится, что Eurocopter может анонсировать сделку в самое ближайшее время и министерство транспорта КНР будет также иметь возможность приобрести дополнительно еще четыре вертолета. Китайская сторона заплатит по 25 млн долл. США за каждый из двух вертолетов, которые будут использоваться для проведения поисковых и спасательных работ в районах стихийных бедствий.

EADS является крупнейшей европейской оборонной аэрокосмической корпорацией, которая была сформирована в 2000 году в результате слияния немецкой DaimlerChrysler Aerospace AG, Aerospatiale-Matra из Франции и испанской Construcciones Aeronauticas SA. Компания разрабатывает, производит и продает гражданские и военные самолеты, космические аппараты, спутники, а также связанные с ними системы и комплексы оборудования. Штаб-квартира концерна находится в Нидерландах.

источник: сайт Asia Sky Gate
28.08.09

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ИРАНА ВЫПУСТИЛИ НОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

Совместно с министерством обороны Ирана выпущен самолет-истребитель "Кевсар", сказал командующий военно-воздушными силами Ирана (ВВС) генерал Хасан Шахсафи, передает информагентство Fars. Касаясь угроз, высказываемых противниками Ирана, Шахсафи сказал, что они всегда были и что ВВС Ирана, как и вся армия, полностью готовы противостоять вероятным угрозам. "Мы наблюдаем за всеми действиями противника", — сказал генерал Шахсафи. По словам генерала, обеспечение ВВС Ирана техникой всегда было в центре внима-

ния и прилагались усилия для ее производства внутри страны. Иран в последнее время стремился обеспечить полеты самолетов на дальнее расстояние, "и теперь мы этого достигли", сказал Шахсафи. "Наши самолеты могут преодолеть расстояние в 3800 километров", — уточнил он.

Подробную информацию о новых учебных истребителях у Шахсафи получить не удалось.

источник: ИА «Тренд»
05.08.09

КАБМИН ВЫДЕЛИТ 3,5 МЛРД ГРН В 2010 Г. НА МОДЕРНИЗАЦИЮ МОЩНОСТЕЙ АВИАСТРОЕНИЯ — Ю. ТИМОШЕНКО

Премьер-министр Юлия Тимошенко обещает в 2010 г. выделить 3,5 млрд грн на модернизацию мощностей авиастроения. Об этом она сообщила сегодня во время совещания с представителями предприятий авиационной отрасли Украины в Харькове, передает корреспондент РБК — Украина. "В 2010 г. мы 3,5 млрд грн отрасли отдадим и начнем масштабную модернизацию", — подчеркнула Ю. Тимошенко.

По ее словам, этой суммы хватит на оборудование предприятий отрасли. "Это копейки. Это почти ничего. Только сравните с цифрой 93 млрд грн, эмитированных Нацбанком для того, чтобы "накормить" не очень честные и не очень порядочные банки. Если бы хотя бы 10 млрд... пошли на авиационную отрасль,

мы бы имели совсем другое состояние дел", — подчеркнула Ю. Тимошенко. Она отметила, что сейчас есть проблемы с финансированием авиастроительной отрасли, и призвала представителей предприятий, которые изготавливают двигатели и другие детали для самолетов, обращаться к правительству за государственными гарантиями. По словам Ю. Тимошенко, средства для этого есть. Премьер подчеркнула, что в мире есть немного стран, которые осуществляют полный цикл производства самолетов, в частности Россия, Китай и Украина.

источник: ИА «РБК — Украина»
27.08.09

NASA ОБЪЯВИЛО КОНКУРС ЭКОНОМИЧНЫХ САМОЛЕТОВ

Агентство NASA совместно с Фондом сравнительной эффективности полетов (Comparative Aircraft Flight Efficiency, CAFE) объявило конкурс на создание самого экономичного воздушного судна. Об этом сообщается на сайте фонда.

Компаниям – участникам конкурса предлагается создать самолет, удовлетворяющий следующим требованиям. Во время путешествия на расстояние около 300 километров аппарат должен двигаться со скоростью не ниже 150 километров в час. При этом, однако, показатель эффективности (определяемый как количество пассажиров, помноженное на количество километров на литр топлива) должен превышать 83. В настоящее время заинтересованность в конкурсе выразили несколько крупных университетов и компаний, имена которых пока не разглашаются. Планируется, что в конкурсе примут участие самолеты, работающие на биотопливе и солнечной энергии. Открытое соревнование назначено на июль 2011 года.

Компания-победитель получит приз в 1,5 миллиона долларов. Для Американского космического агентства данный проект является частью более крупной программы по разработке персональных воздушных транспортных средств (Personal Air Vehicles, PAVs). По расчетам агентства, создание экономичного PAV может привести к тому, что значительная часть передвижений будет осуществляться на этих аппаратах.

Подобные инженерные конкурсы являются популярным методом стимулирования технического прогресса. Например, компания Google является одним из организаторов конкурса Google X Prize. В рамках этого соревнования частным компаниям предлагается до 2012 года отправить на Луну частный луноход. Главный приз – 20 миллионов долларов.

*источник: LENTA.RU
04.08.09*

США ПЕРЕДАДУТ БРАЗИЛИИ ТЕХНОЛОГИИ F/A-18 В ОБМЕН НА ПОБЕДУ В ТЕНДЕРЕ

США готовы сделать Бразилии "беспрецедентное предложение" о передаче технологий производства истребителей F/A-18, чтобы повысить свои шансы на победу в многомиллиардном контракте военного ведомства страны. Как сообщает Agence France-Presse, заместитель госсекретаря США по контролю за вооружениями Эллиен Точер (Ellen Tauscher) и руководитель управления Пентагона по закупкам и технологиям Эштон Картер (Ashton Carter) подтвердили, что 4–5 августа сообщили бразильской стороне об этом предложении.

В Вашингтоне отметили, что передача технологий производства американских истребителей стала частью финальной стратегии, призванной убедить Бразилию остановить выбор на 36 новых самолетах производства США. Как подчеркнула Эллиен Точер, "передача технологий будет чем-то, что мы никогда не делали ранее, и в особенности потому, что отношения с Бразилией очень ценны и очень важны для нас". Потенциальный контракт, объявленный бразильцами в июне 2008 года, оценивается в 4 мил-

лиарда долларов. Согласно его условиям, поставки машин должны начаться в 2014 году. Военные намерены заменить новыми самолетами устаревшие истребители Mirage 2000 французского производства. В числе претендентов на эту роль, помимо F/A-18E/F Super Hornet, рассматриваются французский Rafale и шведский Gripen NG. Ранее в нем также участвовал российский Су-35, который в конце 2008 года был исключен из конкурса.

Напомним, что о намерении сделать Бразилии перспективное предложение, чтобы повысить свои шансы на победу в тендере, в начале июля 2009 года также заявила шведская компания Saab. Производитель сообщил, что в случае победы шведского самолета в конкурсе военного ведомства Бразилии сборка новейшей модификации истребителя Gripen NG будет налажена в этой стране. Стоимость самолетов из-за этого снизится примерно на 20 процентов.

*источник: LENTA.RU
06.08.09*

ОАО "МОТОР СИЧ" РАЗРЕШИЛИ ПОСТАВЛЯТЬ ГАЗ И ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ

Нацкомиссия регулирования электроэнергетики вчера приняла решение о выдаче ОАО "Мотор Сич" лицензии на поставку электроэнергии и газа по регулируемому тарифу для собственных нужд и поставки другим организациям сроком на пять лет.

По словам ведущего инженера "Мотор Сич" Владимира Бараниченко, ежегодный объем поставок электроэнергии запланирован на уровне 5 млн кВт•ч, природного газа – около 70 млн кубометров.

Таким образом, компания планирует получать газ в обмен на газоперекачивающее оборудование, которое она поставляет НАК "Нафтогаз Украины", отметил господин Бараниченко. Он также добавил,

что в настоящее время "Мотор Сич" не имеет собственных энергогенерирующих мощностей, но планирует строительство когенерационной установки мощностью 8 МВт.

ОАО "Мотор Сич" – один из крупнейших мировых производителей двигателей для авиационной техники и промышленных газотурбинных установок. В 2008 году его выручка составила 2,47 млрд грн, чистая прибыль – 3,8 млн грн.

*источник: газета «Коммерсант – Украина»
28.08.09*

АН-70 СТАЛ ОДНОЙ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ТЕМ ОБСУЖДЕНИЯ II ЕВРОПЕЙСКОГО КОНГРЕССА ПО ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ

Украинско-российский военно-транспортный самолет короткого взлета и посадки Ан-70 стал одной из центральных тем обсуждения II Европейского конгресса по транспортной авиации, прошедшего в рамках Международного авиакосмического салона "МАКС-2009" в подмосковном городе Жуковском.

"Рамповая военно-транспортная авиация относится к той области высоких технологий, где у Украины и России имеются неоспоримые конкурентные преимущества перед другими авиационными странами", — отметил в ходе презентации программы Ан-70 генеральный конструктор Авиационного научно-технического комплекса (АНТК) им. Антонова Дмитрий Кива, слова которого процитировали агентству "Интерфакс — Украина" в пресс-службе компании. Д. Кива констатировал, что по своим характеристикам Ан-70 превосходит все существующие сегодня аналоги.

"Например, европейский А400М уступает ему по грузоподъемности и объему грузовой кабины. Кроме того, у Ан-70 вдвое ниже стоимость покупки и эксплуатации", — подчеркнул он (максимальная грузоподъемность Ан-70 — 47 т, заявленная А400М — 37 т, объем грузовой кабины Ан-70 — 425 куб. м, А400М — 340 куб. м. По данным европейских экспертов, стоимость А400М составляет на сегодняшний день 145 млн евро. — ИФ).

Участники конгресса — представители министерств и ведомств, руководители и ведущие специалисты промышленных предприятий и грузоперевозчиков стран Европы — осмотрели самолет и высоко оценили инновационные технологии, примененные при его создании. Особое внимание они обратили на объемную грузовую кабину Ан-70 и его двигателя, отметили в пресс-службе.

Ранее, 18 августа, в рамках авиавыставки Украина и РФ подписали протокол о внесении изменений в "Соглашение между Правительством РФ и Правительством Украины о дальнейшем сотрудничестве в

обеспечении создания, совместного серийного производства и поставок в эксплуатацию оперативно-тактического военно-транспортного самолета Ан-70 и транспортного самолета Ан-70Т с двигателями Д-27" от 24 июня 1993 года.

Согласно документу, Россия и Украина продолжат совместную работу по созданию и проведению испытаний военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70 и его модификаций, в том числе для гражданского применения, с двигателями Д-27. Модифицированная под требования НАТО версия Ан-70 — Ан7Х — рассматривалась в качестве базового нового европейского среднего транспортного самолета, однако предпочтение было отдано А400М.

Между тем по разным причинам первоначально заявленные сроки выхода А400М на рынок также смещаются, а в Европе изучают возможность привлечения Ан-70 к авиатранспортным операциям НАТО и ЕС в перспективе.

Мнение относительно возможного успешного использования машины в операциях НАТО и ЕС было озвучено в ходе I Европейского конгресса по транспортной авиации, состоявшегося в рамках международного авиакосмического салона ILA-2008 (Берлин, Германия). В работе конгресса, прошедшего под эгидой Федерального министерства экономики и технологии Германии, приняли участие члены Европарламента, руководители Министерства обороны Германии, авиакомпаний и промышленных предприятий стран Европы.

Потребность рынка авиатранспортных перевозок на ближайшие 10 лет, согласно данным европейских экспертов, оценивается в 900 новых грузовых самолетов следующих типов: Ан-124-100М-150, Ан-70, С-17 и А400М.

источник: ИА «Интерфакс»
21.08.09

АВСТРАЛИЯ ОТЛОЖИТ ПОКУПКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35 НА ДВА ГОДА

Военно-воздушные силы Австралии могут отложить покупку новых многоцелевых истребителей F-35 как минимум на два года, поскольку правительство намерено с 2010 года ужесточить контроль над оборонными расходами, сообщает The Australian. В таком случае первая эскадрилья, укомплектованная F-35, появится в австралийских ВВС не раньше 2017 года. В настоящее время, как уточняет издание, правительство отложило второй этап утверждения решения о покупке истребителей, стоимость которых составляет около 16 млрд австралийских долларов, или 13 млрд американских. Согласно новым планам, с 2014 года ВВС должны будут получить лишь два самолета для оценки их боевых качеств.

Покупка новых многоцелевых истребителей для авиации должна стать крупнейшей оборонной сделкой Канберры. Дороже нее оценивается лишь проект строительства двенадцати подводных лодок нового поколения, стоимость которого должна составить более 25 млрд австралийских долларов, или около 21

млрд американских. В 2010 году, как подчеркивает The Australian, ВВС страны планируют снять вооружения истребители-бомбардировщики F-111. После этого парк австралийской авиации будет состоять из модернизированных F/A-18 Hornet, которые эксплуатируются уже около 25 лет, а также 24 самолетов F/A-18 Super Hornet в новой модификации, которые австралийцы должны получить в 2010–2011 годах. Напомним, что Австралия, наряду с некоторыми другими странами, рассматривала возможность покупки американских истребителей F-22 Raptor, экспорт которых пока не разрешен законодательством США. Из-за этого военные остановили свой выбор на альтернативных F-35, которые будут поставляться США и их союзникам. На сегодняшний день рынок этих самолетов уже оценивается примерно в три тысячи единиц.

источник: LENTA.RU
21.08.09

LOCKHEED MARTIN НАЧАЛА МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНИКОВ GALAXY ВВС США

Корпорация Lockheed Martin приступила к начальному этапу модернизации военно-транспортных самолетов ВВС США C-5B/C Galaxy, которая предусматривает замену двигателей и более семидесяти других усовершенствований. Как сообщает Flight Global, первая машина C-5B с бортовым номером 83-1258 будет передана военным в сентябре 2010 года.

На этапе мелкосерийного производства модернизация одного самолета будет занимать тринадцать месяцев, тогда как в перспективе эти сроки сократятся до девяти месяцев. Таким образом, как отмечает издание, американские военные планируют модернизировать еще 49 самолетов по программе RERP (Reliability Enhancement and Re-engining Program).

Lockheed Martin еще в период разработки и демонстрации оснастила два C-5B и один C-5A новыми двигателями General Electric F138-GE-100 (CF6-

80C2) до стандарта C-5M. Испытания этих машин должны начаться в сентябре 2009 года в американском городе Дувр, штат Делавэр. Всего же, по данным Flight Global, переоборудование должны пройти 111 самолетов, включая 59 в варианте C-5A. Помимо более современных двигателей, машины также будут оснащены новой авионикой.

Отметим, что до 1982 года Galaxy считались самыми крупными грузовыми самолетами в мире, но уступили по этому показателю советским Ан-124 "Руслан". Машина, способная брать на борт около 120 тонн грузов или 270 военнослужащих, может развивать скорость до 930 километров в час.

*источник: LENTA.RU
21.08.09*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ C-5 GALAXY ВВС США ПРИБЫЛ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ

Первый тяжелый военно-транспортный самолет ВВС США C-5 Galaxy прибыл 19 августа на завод Lockheed Martin для прохождения модернизации, говорится в сообщении компании.

Программа модернизации RERP (Reliability Enhancement and Re-engining Program) включает более 70 улучшений в конструкции планера самолета и самолетных систем, в том числе установку новых, более экономичных и более мощных двухконтурных двигателей CF6-80C2.

Программа модернизации самолетов C-5 состоит из двух этапов. На первом этапе — AMP (Avionics Modernization Program) — было заменено радиоэлектронное оборудование. Этот этап прошла почти половина всех самолетов C-5 ВВС США. Программа RERP — второй этап модернизации. Первым самолетом, который вступил на этот этап, стал C-5B (регистрационный

номер ВВС США 83-1285) с авиабазы Дувр (Dover) (шт. Делавэр). Эта машина вышла из ворот сборочного цеха в 1985 г. Модернизация первого самолета займет 13 месяцев, в дальнейшем процесс пойдет быстрее — один самолет в восемь месяцев. Первый серийный модернизированный самолет намечено передать ВВС в сентябре 2010 г.

Планами ВВС США предусматривается модернизация 52 самолетов в варианте C-5M. Модернизацию пройдут 49 самолетов C-5B, два C-5C и один C-5A. Три опытных самолета C-5M в настоящее время переданы ВВС США: два — на авиабазу Дувр, один — в логистический центр ВВС на авиабазе Робинс.

*источник: AVIAPORT.RU
24.08.09*

ИСТРЕБИТЕЛИ ТУРНООН ПОЛУЧАТ НОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ И БОРТОВЫЕ РЛС

Страны — участники проекта Eurofighter, принявшие недавно решение о приобретении 112 истребителей Eurofighter Typhoon транша 3А за 9 миллиардов евро, до конца 2009 года согласуют производственную спецификацию этих самолетов, сообщает Flight Global. Как сообщил исполнительный директор консорциума Eurofighter Энзо Казолини (Enzo Casolini), обсуждение конфигурации самолета с его заказчиками — Германией, Италией, Испанией и Великобританией — будет включать в себя вопросы использования в конструкции радиолокационных станций с активными фазированными антенными решетками, а также управляемых ракет Meteor класса "воздух — воздух". Производителем последних является концерн MBDA.

Казолини также уточнил, что до конца 2009 года планируется оценить, какие средства понадобятся на интеграцию новых элементов в конструкцию истребителей. Он также отметил, что три страны-участни-

цы одобрили проведение совместного исследования, которое призвано оценить эффективность установки на самолет новых бортовых РЛС, тогда как Великобритания намерена провести аналогичные работы самостоятельно.

Напомним, что в 1998 году четыре европейских государства заказали в сумме 620 истребителей, приняв решение разделить поставки на три транша до 2017 года. В рамках третьего из них заказчики должны были получить 236 истребителей. Однако в марте 2009 года они решили разделить транш на два этапа — 3А и 3В. Первый предусматривал поставки 112, а второй — еще 124 машин. Германия недавно заявила о том, что может отказаться от самолетов транша 3В, поскольку ВВС страны достаточно меньшего количества истребителей.

*источник: LENTA.RU
06.08.09*

КОМПАНИЯ NORTHROP GRUMMAN ЗАВЕРШИЛА СБОРКУ БЛА EUROHAWK ДЛЯ МО ГЕРМАНИИ

Компания Northrop Grumman объявила о завершении сборки первого опытного образца заказанного министерством обороны Германии высотного БЛА большой продолжительности полета (HALE) EuroHawk. Разработка БЛА EuroHawk осуществляется созданным ЕАДС и Northrop Grumman совместным предприятием "Еврохоук ГмбХ" в рамках подписанного 31 января 2007 года с МО Германии контракта стоимостью 559 млн долл. Соглашение предусматрива-

ет изготовление одного БЛА и связанного разведывательного оборудования, проведение летных испытаний, обеспечение материально-технической поддержки и опцион на приобретение четырех дополнительных БЛА.

источник: АРМС-ТАСС
13.08.09

ТАЙВАНЬ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ ТРАНСПОРТНИКОВ C-27J SPARTAN

Тайвань ведет переговоры о покупке шести военно-транспортных самолетов C-27J Spartan производства итальянской компании Alenia Aermacchi для своей армии. Как сообщает Flight Global, в настоящее время стороны обсуждают стоимость машин, а согласно информации источника издания из индустриальных кругов, ожидать прогресса в переговорах стоит в следующем году.

Ранее Тайвань рассматривал два варианта военно-транспортных машин для своей армии — C-27J и испанскую Casa CN-235. Однако, по данным Flight Global, выбор сделан в пользу самолета итальянского производства. Собеседник издания также добавил, что самолеты будут приобретены в рамках программы зарубежных военных поставок (Foreign Military Sales) Министерства обороны США, а против этой

сделки наверняка будет выступать Китай, считающий остров своей территорией.

Отметим, что максимальный взлетный вес транспортного C-27J Spartan составляет около 30 тонн, скорость — до 580 километров в час, а полезная нагрузка — примерно 9 тонн. Дальность полета машины может достигать 3500 километров. Самым крупным парком этих машин будет обладать американская армия, которая заказала у Alenia Aeronautica тридцать самолетов. В числе нынешних и будущих покупателей также ВВС Италии, Греции, Болгарии, Литвы, Марокко, Румынии и Словакии.

источник: LENTA.RU
21.08.09

КИТАЙ РАЗРАБОТАЕТ ПЕРВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ К 2016 ГОДУ

Китай разработает свой первый реактивный двигатель для пассажирских лайнеров к 2016 году, сообщает AFP. Разработкой будет заниматься китайская самолетостроительная компания AVIC Commercial Aircraft Engine, которая ведет программу по созданию серии грузовых и пассажирских лайнеров с числом мест, превышающим 150, включая лайнер C919. В рамках этой программы первые полностью китайские самолеты должны быть спроектированы уже к 2020 году.

Прежде Китай занимался лишь разработкой авиационных двигателей для самолетов военного назначения. Для гражданских самолетов двигатели закупались у иностранных компаний, таких как GE, Rolls-Royce и Pratt & Whitney. Согласно планам AVIC

Commercial Aircraft Engine, первые новые лайнеры C919 будут оснащаться двигателями иностранного производства, но уже на более поздние модели планируется устанавливать китайские турбины.

В конце июня 2009 года стало известно, что Китай начал разработку самолета-амфибии, который может стать крупнейшим в мире. По размеру самолет будет сопоставим с лайнером Airbus A320. Ожидается, что создание и летные испытания самолета-амфибии, получившего название "Дракон-600", будут завершены к 2013 году. Запустить самолет в серийное производство Китай надеется уже в 2014 году.

источник: LENTA.RU
27.08.09

БПЛА MQ-8В ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ СВОИ ВОЗМОЖНОСТИ

Сухопутный вариант беспилотного летательного аппарата (БПЛА) MQ-8B Fire Scout продемонстрировал свои возможности на полигоне в Юме (США), говорится в сообщении американской корпорации Northrop Grumman. Испытания аппарата P7, который является собственностью корпорации, проходили на полигоне в Юме на прошлой неделе. MQ-8B продемонстрировал возможность передачи разведанных в реальном масштабе времени. На аппарате были установлены электронно-оптические и ИК-системы, в

том числе и лазерный дальномер. Видеоизображение передавалось на пункт управления по каналу связи TCDL (Tactical Common Data Link).

MQ-8B продемонстрировал также возможность обнаружения сил противника и слежения за ними в ночных условиях. Испытания аппарата продолжатся в течение лета текущего года.

источник: AVIAPORT.RU
12.08.09

В США ПРОВЕЛИ УСПЕШНУЮ ДОЗАПРАВКУ В ВОЗДУХЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35B

Многоцелевой истребитель короткого взлета и вертикальной посадки F-35B, предназначенный для использования подразделениями Корпуса морской пехоты США, прошел успешные испытания по дозаправке в воздухе с помощью воздушного танкера KC-130. Как сообщает The Navy Times со ссылкой на производителя самолета компанию Lockheed Martin, они проводились в районе Форт-Уэрт, штат Техас.

Издание уточняет, что эти испытания стали первыми в серии тестов, которые должны подтвердить возможности нового многоцелевого истребителя корабельного базирования выполнять задачи на больших расстояниях. В перспективе F-35B предстоит пройти воздушную дозаправку на высоте около 3000,

4500 и 6000 метров на скорости от 370 до 460 километров в час с использованием дозаправочной системы "шланга-конус".

Отметим, что первый экземпляр истребителя F-35B STOVL (Short Take-off & Vertical Landing) был продемонстрирован производителем в конце 2007 года. Такие машины, как сообщалось, планируется принять на вооружение авиации морской пехоты США, ВВС и авиации ВМС Великобритании, а также авиации ВМС Италии.

*источник: LENTA.RU
21.08.09*

К-МАХ ПРОДЕМОНСТРИРУЕТ СВОИ ВОЗМОЖНОСТИ

Корпорация Kaman Aerospace получила контракт Корпуса морской пехоты США на демонстрацию возможностей беспилотного вертолета K-MAX по доставке грузов десантникам, говорится в сообщении компании Lockheed Martin.

Команда K-MAX, куда входят специалисты корпорации Kaman Aerospace и компании Lockheed Martin, должна продемонстрировать способность вертолета доставлять грузы общей массой 9000 кг в течение 24 часов на расстояние до 280 км. Испытания намечены на конец 2009 г.

Компания Lockheed Martin должна будет обеспечить управление операциями и создать систему передачи данных и систему управления грузовым крюком вертолета.

Командование Корпуса морской пехоты сформулировало "срочные" требования к беспилотному

грузовому вертолету, способному доставлять грузы войскам в Афганистане. Вертолет K-MAX имеет массу 2300 кг и способен поднимать груз массой 2700 кг на внешней подвеске (в нормальных атмосферных условиях на уровне моря). Такие вертолеты используются в настоящее время на лесозаготовках и в строительстве. С 1994 г. флот вертолетов K-MAX налетал более 244 тыс. часов.

В 2008 г. команда K-MAX дважды демонстрировала беспилотный вариант вертолета армии и Корпусу морской пехоты США. Демонстрационные полеты включали в себя автоматический взлет и посадку с грузом массой 1350 кг, а также полет по маршруту и управление с наземного пункта.

*источник: AVIAPORT.RU
13.08.09*

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ МОЖЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПЛАНЫ ЗАКУПКИ F-35

Как сообщает F-16.net, Великобритания может пересмотреть текущие планы приобретения истребителей пятого поколения F-35B в варианте STOVL (укороченный взлет и вертикальная посадка) в пользу другого варианта истребителя — самолета палубного базирования F-35C.

Подобное решение, отмечает издание, может повлечь за собой разнообразные последствия — в том

числе пересмотр позиции администрации Обамы в отношении финансирования разработки альтернативного двигателя F136, существенный рост стоимости машин F-35B, которые планирует закупить корпус морской пехоты США, и т. д.

*источник: сайт CNews
06.08.09*

BOEING ПЕРЕДАЛА ВВС КАТАРА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ C-17

Компания Boeing (США) передала ВВС Катара первый военно-транспортный самолет C-17 Globemaster III, говорится в сообщении компании.

Катар стал первым ближневосточным государством, купившим самолет этого типа. Соглашение о поставке двух C-17 было подписано 21 июля 2008 г. Второй самолет Катар должен получить в текущем году. В настоящее время в эксплуатации находится 200 самолетов C-17, 189 из них состоит на вооруже-

нии ВВС США, включая резервные полки. Остальные самолеты эксплуатируются в Европе, Великобритании, Канаде и теперь в Катаре. В феврале текущего года Объединенные Арабские Эмираты заявили о возможной покупке четырех самолетов C-17.

*источник: AVIAPORT.RU
12.08.09*

ГИГАНТЫ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ КИТАЯ И США СРЕМИТЕЛЬНО НАДВИГАЮТСЯ НА РЫНОК ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

После более двух лет изучения и переговоров, 12 августа Китайская корпорация авиационной промышленности и американская компания Goodrich, входящие в список 500 ведущих компаний-производителей в авиационной промышленности, вновь решительно приступили к сотрудничеству. Сианьская самолетостроительная компания Китайской корпорации авиационной промышленности и американская компания Goodrich создали два совместных предприятия, став держателями 50 % акций каждая, по отдельности занимаясь специализированным производством гондол и шасси для гражданских самолетов. В соответствии с контрактом два новых СП будут находиться в г. Сиань, на базе высокотехнологических отраслей национальной авиации "Яньлиан". Совместные предприятия, сочетая ведущие в мире преимущества компании Goodrich в

сфере производства шасси и гондол для крупных коммерческих воздушных судов, а также преимущества Сианьской самолетостроительной компании в производстве высококачественной авиационной продукции, поднимут уровень специализированного производства шасси и гондол для отечественных коммерческих самолетов, сформируют полную промышленную цепочку по разработке, производству, испытаниям, сертификации, послепродажному сервисному обслуживанию вышеуказанной продукции, активно участвуя в производстве деталей и комплектующих для шасси и гондол отечественных и иностранных коммерческих самолетов.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
13.08.09*

СОВМЕСТНАЯ ПРОГРАММА

Четыре государства — участника консорциума Eurofighter подписали контракт на покупку 112 многоцелевых истребителей Eurofighter Typhoon. Стоимость самолетов составляет около 9 млрд евро. Соглашение подписано между Агентством НАТО по развитию, производству и поставкам самолетов Eurofighter и Tornado и четырьмя государствами, являющимися партнерами программы. Это Великобритания, Германия, Италия и Испания. В 1998 году эти страны, заказавшие в сумме 620 боевых самолетов европейской разработки, приняли решение разделить поставки на три транша до 2017 года. В рамках третьего транша страны-партнеры должны были получить 236 истребителей, но в марте 2009 года решили разделить его

на два этапа — 3А и 3В. Первый из них предусматривал поставки 112 машин Великобритании, Германии, Италии и Испании, а второй — еще 124 машин. Германия стала первым государством, заявившим о возможности уменьшить количество закупаемых истребителей третьего транша на 37 единиц. Этот шаг, по мнению немецких чиновников, позволит бюджету сэкономить миллиарды евро, а 143 машины, как утверждают в правительстве страны, смогут обеспечить нужды немецкой армии.

*источник: газета «Красная звезда»
04.08.09*

МИГ-35 ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ИНДИЙСКОМ ТЕНДЕРЕ

Индия объявила тендер на поставку для своих ВВС 126 истребителей. Пилоты протестируют самолеты, участвующие в тендере, в самых разных метеорологических условиях — испытания будут проходить на территории от горячих пустынь до Гималаев. В испытаниях примет участие, в частности, российский МиГ-35.

Индия начинает полевые испытания 126 боевых истребителей на этой неделе, сообщает Reuters. Власти Индии собираются потратить \$ 10,4 млрд на модернизацию своих ВВС. F/A-18 Super Hornet компании Boeing, французский Dassault Rafale, F-16 производства Lockheed Martin, шведский Saab JAS-39 Gripen, Eurofighter Typhoon производства Eurofighter GmbH и российский МиГ-35 — фавориты объявленного Индией тендера.

"Испытания начались с большим размахом, потребуется год, чтобы завершить все этапы и проверить самолеты во всех погодных условиях", — заявил министр обороны Индии Нунг Санглемба Ао.

На этой неделе в Индии пилоты сядут за штурвалы самолетов Super Hornet, чтобы протестировать маневренность и эффективность истребителей в воздухе. Всем самолетам предстоит пройти испытания

при экстремально низких температурах в Гималаях, а также в пустынях Раджастана.

Индия — один из крупнейших импортеров военной техники, и в планах правительства этой страны потратить более \$ 30 млрд в ближайшие пять лет на модернизацию арсенала еще советских времен, чтобы противостоять потенциальной угрозе из Пакистана и Китая. В прошлом году Индии было продано корпорацией Lockheed Martin шесть военно-транспортных самолетов C-130J за \$ 1,1 млрд, а Boeing закрыл сделку на \$ 2,1 млрд по продаже восьми морских разведывательных самолетов.

Между тем на авиасалоне "МАКС-2009" в подмосковном Жуковском подписан контракт между ФГУП "Рособоронэкспорт" и ведущей индийской госкорпорацией HAL на поставку российских двигателей. Двадцать шесть технологических комплектов двигателя РД-33 3-й серии устанавливаются на истребителях серии "МиГ", в частности на МиГ-35, который будет участвовать в индийском тендере.

*источник: ИА Infox
21.08.09*

ВВС ТАИЛАНДА НАМЕРЕНЫ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ИМЕЮЩИЙСЯ АВИАПАРК ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ ЗАДЕРЖКИ ЗАКУПКИ ВТОРОЙ ПАРТИИ JAS-39 "ГРИПЕН"

Задержка программы поставки второй партии истребителей JAS-39 "Грипен" шведской компании "Сааб" потребует проведения модернизации структурных элементов и авионики состоящих на вооружении ВВС Таиланда боевых самолетов, сообщает "Джейнс дифенс уикли" со ссылкой на представителя командования ВВС.

В июне ВВС Таиланда объявили о намерении отложить на срок до двух лет закупку шести истребителей JAS-39 "Грипен" по причине сокращения оборонного бюджета страны из-за экономического кризиса. ВВС рассчитывает, что задержка приведет к необходимости модернизации около 55 эксплуатирующихся истребителей F-16A/B и до 16 самолетов F-5E, которые состоят на вооружении страны с конца 1980-х и с конца 1970-х гг. соответственно. Ранее выделение средств на проведение модернизации в середине срока эксплуатации было проблематичным, однако в сложившихся условиях усовершенствование самолетов необходимо для продления срока их эксплуатации.

Первоначально модернизацию F-16 планировалось провести около 10 лет назад, однако проект так и не был реализован. В то же время в течение последнего десятилетия была усовершенствована часть самолетов F-5. В случае получения одобрения финансирования программы правительством страны, работы по модернизации F-16 могут начаться в течение следующих 18 месяцев. Наиболее вероятными участниками программы станут компании "Сингапур технологджи инжиниринг" и IAI при поддержке государственной "Тай авиэйшн индастриз".

Работы по усовершенствованию F-5 наиболее вероятно будут выполнены израильской компанией "Элбит", с которой в 2002 году был заключен контракт стоимостью 70 млн долл. на поставку БРЭО и модернизацию структурных элементов нескольких самолетов ВВС Таиланда.

Правительство Таиланда в октябре 2007 года объявило о решении приобрести для ВВС страны 12 многоцелевых истребителей JAS-39 "Грипен" в целях

замены устаревшего парка самолетов F-5E, а также двух самолетов ДРЛОиУ "Сааб-340", оснащенных системой "Эриай". Общая стоимость проекта вместе со связанными услугами и оборудованием оценивается в 34,4 млрд батов (1,1 млрд долл.). Согласно решению правительства, процедура приобретения была разбита на два этапа.

В соответствии с условиями подписанного в феврале 2008 года с компанией "Сааб" соглашения, на первом этапе ВВС Таиланда получат 6 самолетов JAS-39 "Грипен" (четыре двухместных версии D и два одноместных версии C) вместе с 1 самолетом "Сааб-340" с комплексом ДРЛОиУ "Эриай", 1 самолетом "Сааб-340", предназначенным для обучения и транспортировки личного состава, а также системой управления и контроля, которая свяжет самолет ДРЛОиУ с истребителями "Грипен". Полная стоимость данного соглашения составляет 19 млрд батов (531 млн долл.), которые должны быть выплачены в течение пяти лет, с 2008 по 2012 г. Планируется, что поставка самолетов и оборудования начнется в конце 2010 — начале 2011 года. Обучение пилотов в Швеции должно начаться в текущем году.

Контракт также включает материально-техническое обеспечение, поставку тренажеров, обучение пилотов и технического персонала ВВС Таиланда в Швеции. Швеция также обеспечит присутствие шведских пилотов и техников в Таиланде в течение ввода "Грипен" и "Эриай" в эксплуатацию.

В течение второго этапа планировалось поставить оставшиеся 6 истребителей и второй самолет ДРЛОиУ вместе со связанным оборудованием и запасными частями общей стоимостью 14,8 млрд батов (415,5 млн долл.), которые должны быть выплачены с 2013 по 2017 г. Ожидалось, что в случае реализации всех опционов эскадрилья JAS-39 "Грипен" будет полностью боеготова в 2015 году.

*источник: АРМС-ТАСС
04.08.09*

ИРАК УВЕЛИЧИЛ ЗАКАЗ НА ТРАНСПОРТНИКИ SUPER HERCULES

Ирак закупит два оставшихся военно-транспортных самолета C-130J-30 Super Hercules из шести запланированных ранее. Соответствующее заявление, как сообщает Flight Global, распространило военное ведомство США. Контракт, стоимость которого составляет около 140 млн долларов, согласован с американскими ВВС. Запрос США о приобретении шести военно-транспортных самолетов в рамках программы зарубежных военных поставок (Foreign Military Sales) иракское правительство направило в июле 2008 года. Стоимость этих машин составляет около 1,5 млрд долларов с учетом дополнительной продукции и услуг.

По информации Пентагона, самолеты будут поставляться заказчику в специфической конфигурации, тогда как заказанные ранее машины ничем не отличались от используемых ВВС США. В чем именно

заключаются особенности, источник не уточнил. Военно-транспортные машины присоединятся к парку из трех бывших в употреблении самолетов C-130E, которые ранее эксплуатировались американской авиацией. Иракская армия получила эти транспортники после свержения Саддама Хусейна.

Отметим, что самолет C-130J Super Hercules, разработанный на базе C-130 Hercules, совершил первый полет в 1996 году. Модификация отличается от базовой удлиненным фюзеляжем. C-130J-30 может брать на борт до 128 пассажиров или 19,9 тонны грузов, развивая скорость до 670 километров в час и преодолевая расстояние до 5250 километров.

*источник: LENTA.RU
14.08.09*

ЦАХАЛ ПРЕДПОЧТЕТ ЮЖНОКОРЕЙСКИЕ САМОЛЕТЫ АМЕРИКАНСКИМ

Делегация из трех офицеров ЦАХАЛа прибыла в Южную Корею для испытаний тренировочного сверхзвукового самолета Т-50 "Золотой орел", который является наиболее вероятным кандидатом на замену устаревшего американского учебного истребителя Skyhawk.

По всей вероятности, израильтяне купят 20–30 самолетов южнокорейского производства. Конкурентными вариантами являются самолеты американского производства Т-45 (модификация британского Hawk) и итальянские М-346 Alenia Aermacchi.

Однако вероятность того, что предпочтение будет отдано южнокорейцу, весьма велика в связи с тем, что он специально подогнан для тренировки пилотов основного боевого истребителя, состоящего на вооружении ЦАХАЛа, — F-16.

Если сделка осуществится, это станет первым случаем за последние 40 лет, когда ВВС ЦАХАЛа закупает не американские или израильские самолеты.

*источник: сайт MIGnews.com
04.08.09*

У BOMBARDIER AEROSPACE НОВЫЙ ЗАКАЗЧИК

Представитель канадского производителя самолетов заявил, что компания получила заказ на постройку пяти турбовинтовых авиалайнеров Q400 NextGen. Сделка оценивается в 159 миллионов долларов. Правда, название компании-заказчика в Bombardier не называют, отмечая, что заказ может быть увеличен еще на пять самолетов, в результате чего сумма контракта возрастет до 332 млн долларов. По данным Reuters, на сегодняшний день портфель

заказов компании на данный самолет составляет 362 единицы, тогда как еще несколько месяцев назад их было 245. Вероятно, теперь производитель не будет увольнять сотрудников своего завода в Торонто, как это было запланировано еще зимой 2009 года.

*источник: сайт e-tickets.ru
04.08.09*

LOCKHEED MARTIN ПЕРЕДАЛА ВВС США ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ С-5М

Американская компания Lockheed Martin 30 июля передала ВВС США первый модернизированный военно-транспортный самолет С-5М Super Galaxy, говорится в сообщении компании.

Это первый из трех опытных самолетов, переданный ВВС США. Еще две машины С-5М в феврале 2009 г. поступили на авиабазу Дувр (штат Делавэр). Все три самолета успешно прошли заводские испытания. ВВС США планируют получить 52 модернизированных самолета С-5М.

С-5М появился в результате реализации двух программ модернизации. Программа модернизации авионики самолета AMP (Avionics Modernization Program) обеспечила самолет "стеклянной" кабиной экипажа и современным цифровым оборудованием. Первая фаза программы повышения надежности и

ремоторизации RERP (Reliability Enhancement and Re-engining Program) позволила продлить ресурс до 45 тыс. часов. Во второй фазе этой программы самолеты получили новые двигатели — GE CF6-80C2 (военное обозначение F138-GE-100) и более совершенные самолетные системы. Дополнительные 18 тонн тяги силовой установки позволили повысить характеристики самолета. Кроме того, программа модернизации позволила существенно сократить стоимость эксплуатации самолетов С-5, что, по расчетам, должно в итоге окупить модернизацию.

Самолеты С-5М останутся в эксплуатации до 2040 г.

*источник: AVIAPORT.RU
04.08.09*

НА УКРАИНЕ ДО КОНЦА 2009 Г. БУДЕТ ВЫПУЩЕНО ЕЩЕ 7 САМОЛЕТОВ — Ю. ТИМОШЕНКО

На Украине до конца 2009 г. будет выпущено еще 7 самолетов. Об этом сообщила сегодня во время совещания с представителями предприятий авиационной отрасли Украины в Харькове премьер-министр Юлия Тимошенко, передает корреспондент ИА "РБК — Украина". "Эти планы обеспечиваются финансированием. Думаю, срыва не будет", — сказала она.

По словам премьера, уже реструктурированы около 3 млрд грн долгов завода "Авиант" и Харьковского государственного авиационного производственного предприятия. "Мы приступаем ко второму этапу: финансированию развития производства и к

выпуску самолетов, возвращению к выпуску серийных партий... Для того чтобы выйти на окупаемый уровень, сколько нам нужно самолетов в год изготавливать — 15, 12, 13. В этих границах... мы имеем больший ресурс самолетов, чем даже наилучшие образцы США", — отметила Ю. Тимошенко.

По ее словам, "Авиант" и Харьковское государственное авиационное производственное предприятие "получили надежных руководителей".

*источник: ИА «РБК — Украина»
27.08.09*

АНТК ИМ. АНТОНОВА ПРОДОЛЖАЕТ РАЗРАБОТКУ ТРАНСПОРТНОЙ МОДИФИКАЦИИ АН-148Т

АНТК им. Антонова (Украина) продолжает разработку транспортной модификации регионального самолета Ан-148Т, сообщил журналистам на авиасалоне "МАКС-2009" генеральный конструктор — президент украинской госкорпорации "Антонов" Дмитрий Кива. Он подчеркнул, что выбранная конструкторами АНТК им. Антонова схема высокоплана упрощает создание транспортного самолета рампового типа. Схема высокоплана позволяет перевозить как колесную или иную транспортную технику, так и генеральные грузы.

"Расположение двигателей силовой установки на высокорасположенном крыле способствует воз-

можности эксплуатации самолета на грунтовых площадках и аэродромах, не соответствующих западным стандартам, — практика показывает, что для самолета верхопланной схемы попадание мелких частиц в двигатель практически на два порядка (в 100 раз) ниже, чем для самолета низкоплана с расположением двигателей под крылом", — пояснил Д. Кива. По его сведениям, самолет Ан-148 сможет перевозить максимальную нагрузку в 15 т на расстояние 1400 км, а груз массой 10 тонн — на расстояние 2900 км.

источник: AVIAPORT.RU
20.08.09

ОБАМА УСМИРЯЕТ "ХИЩНИКА"

Президент США Барак Обама недавно одержал важную победу в Сенате Конгресса США. 58 голосами за при 40 против сенаторы отказали в выделении бюджетных средств на дальнейшее производство истребителей пятого поколения F-22 Raptor ("Хищник"). Ранее Палата представителей решила иначе. Но Сенат поддержал позицию президента, который назвал продолжение выпуска этих самолетов, оказавшихся ненужными ни в Афганистане, ни в Ираке, "непростительным расточительством денег". Более того, Обама пригрозил наложить вето на военный бюджет, если в нем будут расходы на F-22.

Критики программы считают "Хищника" реликтом холодной войны. Истребитель был сконструирован для возможной борьбы с советскими и китайскими ВВС. Весь проект предусматривал выпуск до 380 машин. Причем по ряду параметров — не слишком удачных, поскольку, например, час полета F-22 требует 30 часов обслуживания на земле.

Если разногласия между палатами Конгресса будут улажены в согласительной комиссии, число этих истребителей в ВВС США ограничат 187 машинами. Спорная статья в бюджете на 2010 год имеет в виду выпуск лишь семи таких самолетов. На фоне планируемого 520-миллиардного бюджета Пентагона экономия в 1,75 млрд долл. мизерная.

Программа перевооружения американских ВВС не сворачивается, а лишь концентрируется на производстве новых истребителей-бомбардировщиков F-35 Lightning II. Но политически вердикт Сената сейчас весьма важен для Обамы, политика которого наталкивается на противодействие республиканской оппозиции. Тем временем расточительство по линии

вооруженческих программ все больше беспокоит европейцев. Как сообщает журнал Spiegel, в частности, в Германии нарастают сомнения в целесообразности трансатлантического проекта MEADS (Medium Extended Air Defense System).

В рамках НАТО в создании этой системы ПВО, рассчитанной на уничтожение ракет противника с дальностью до 1000 км, участвуют США, Германия и Италия. Идея возникла еще в 1995 году. Реализация проекта первоначально была намечена на 2005 год. Но системы нет до сих пор. В работе над конструкцией, в которой участвует европейский аэрокосмический концерн EADS, происходят постоянные задержки: то из-за нехватки средств у стран-участниц, то из-за отказа США посвятить союзников в американские технологии, то из-за технических сложностей самого проекта. Непомерно возрастает стоимость затеи. Немецкий вклад, равный четверти сметы на MEADS, увеличивается как минимум до 1,246 млрд евро. Плюс еще по первоначальному плану 2,85 млрд (а по подсчетам независимых экспертов — в два раза больше) на закупку первых комплексов системы для бундесвера.

Ситуация побуждает федеральное Министерство обороны взвесить возможность отказа от проекта MEADS. На это достаточно прозрачно намекнул отвечающий за вооружения статс-секретарь упомянутого министерства Рюдигер Вольф, выступая в комитете обороны бундестага.

источник:
газета «Независимое военное обозрение»
14.08.09

EUROFIGHTER ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 112 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ТУРФУОН

Компании Eurofighter, Eurojet Turbo и агентство NETMA (NATO Eurofighter And Tornado Management Agency) 31 июля подписали контракт стоимостью 9 млрд евро на производство 112 истребителей Турфуюн и 241 двигателя EJ200, говорится в сообщении Eurofighter. Это будут самолеты третьей серии (Tranche 3). Они будут поставляться ВВС четырех стран: Герма-

нии, Италии, Испании и Великобритании. Всего на сегодняшний день заказано 559 истребителей Eurofighter Турфуюн, в том числе 15 машин для Австрии и 72 самолета для Саудовской Аравии.

источник: AVIAPORT.RU
04.08.09

ОБЗОР ПРЕССЫ

Реализованные возможности	45
Boeing — оптимист	49
В несалонных выражениях	50
Миллиарды пустили на воздух	51
"Булаву" соберут по-новому	53
К "Руслану" предъявили требования	54
Юрий Ласточкин покинул орбиту "Сатурна"	55
Слишком иностранный	56
"Аэрофлот" рискнул	56
Правила игры	57
Первый пошел	58
SuperJet полетит на российских двигателях	59
Неравный счет	60
НПК "Иркут" рассматривает возможность конвертации А320/А321 в Ульяновске	62
В погоне за "Хищником"	64
"Туполев" отвоевывает небо	65
Торг уместен	66
ОАК не пришла	67
Сотрудничество — эффективное!	68
Активы "Оборонпрома" пошли вразлет	68
"Прогресс" получит кредит на "Аллигаторов"	69
Дирижаблям поддали газу	70
Мы еще летаем?	71
Су-30 улетают в Малайзию	72
Оружие вместо машин	73
Авиация малых форм	74
С выставки — в строй	75
Дайте \$ 1 млрд	77
Ответчик пятого поколения	77
Перспективы корпорации "Иркут"	78

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за август 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

РЕАЛИЗОВАННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Международный авиационно-космический салон "МАКС-2009" завершил свою работу.

В его ходе подписаны контракты на сумму около 10 млрд долларов. Прошло 24 конгрессов, семинаров и форумов, в которых приняли участие более 1300 ведущих российских и зарубежных специалистов авиационной и космической отраслей. Проведено 38 пресс-конференций, пресс-брифингов и презентаций. Работу выставки освещали 3000 журналистов из 910 российских и зарубежных СМИ. МАКС-2009 посетили 550 тысяч человек. Сегодня участники, эксперты и посетители авиационно-космического салона подводят итоги, анализируют полученную информацию, делятся впечатлениями.

ПРАЗДНИК СО СЛЕЗАМИ НА ГЛАЗАХ

Именно таким стал МАКС-2009 для тех, кто любит авиацию и полеты. Премьер-министр России Владимир Путин торжественную церемонию открытия салона начал с печальной, трагической ноты. Все собравшиеся минутой молчания почтили память трагически погибшего накануне начальника 237-го гвардейского Центра показа авиационной техники им. И. Н. Кожедуба полковника Игоря Ткаченко.

"Эта трагедия еще раз напоминает нам о том, что даже сегодня, даже в наши дни, когда, казалось бы, человек может все, даже сегодня небо остается уделом людей мужественных, смелых, дерзких. Людей, которые ничего не жалеют для своего любимого дела — даже жизни", — заявил В. Путин.

Авиация потеряла одного из лучших летчиков мира, и даже небеса, словно скорбя о его гибели, разразились проливным дождем, но жизнь продолжает свое движение.

Говоря о празднике для посетителей выставки, необходимо отметить две тенденции. Первая — по

сравнению с прошлыми салонами нынешний стал лучше оформленным, продуманы все важные организационные вопросы. Вторая — рост цен на предоставляемые услуги.

Образно говоря, рост "монетизации" всего и вся на МАКСах уже давно беспокоит посетителей. Несмотря на финансовый кризис, цена на входной билет по сравнению с выставкой 2005 года возросла в 5 раз и в 2 раза по сравнению с 2007 годом. Стоимость продуктов питания свидетельствовала, что организаторы салона упустили из своего поля зрения владельцев МАКСфудов, не имеющих понятия об уровне жизни за пределами Московской кольцевой автодороги.

Авиационно-космический салон для поклонников авиации, помимо всего прочего, — это возможность сделать фотографии авиатехники в полете. Любители и профессионалы для фото- и видеосъемки уже давно определили и использовали наиболее выгодные места, но в этом году на одном из них появилась медиаплатформа. Специализированная площадка, представляющая собой устойчивую двухэтажную конструкцию высотой 4 метра с навесом, — это прекрасно. Жаль, что посетитель мог попасть на нее, заплатив 13 500 рублей, — и это при средней зарплате по России за первое полугодие 2009 года 23 487 рублей.

ФИНАНСЫ ПОЮТ РОМАНСЫ

МАКС-2009 прошел в период мирового финансово-экономического кризиса и убедительно засвидетельствовал, что отечественная авиационная и космическая отрасли имеют необходимый потенциал для своего дальнейшего развития.

В работе выставки приняли участие более 700 компаний из 34 стран, в том числе более 400 — из России. Отечественные участники выставки демонстрировали 1449 экспонатов, включая 740 натуральных образцов.

Необходимо отметить, что в этот раз зарубежные фирмы, в отличие от предыдущих салонов, были нацелены на сотрудничество. Мировой экономической кризис заставляет их принимать все необходимые меры для участия в той или иной форме в проектах, имеющих финансовые перспективы. Россия привлекла взоры западных компаний выделением денежных ресурсов авиастроительной отрасли.

На МАКС-2009 премьер-министр России В. Путин провел совещание по вопросам развития отечественного самолетостроения и определил приоритеты развития отрасли на ближайшую перспективу. "Начиная с 2004 года объем финансирования авиации со стороны государства увеличился в 20 раз, — подчеркнул В. Путин — Только в текущем году, с учетом антикризисных мер, мы выделили на эти цели еще 80 млрд рублей".

Государство выделяет средства на закупку отечественных самолетов, субсидирование расходов на техническое перевооружение наших предприятий. Порядка 35 млрд бюджетных рублей направлено на увеличение уставного капитала ключевых предприятий отрасли. Вместе с тем правительство России имеет ряд претензий к действиям руководства Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Основные проблемы: недостаточное качество корпоративного управления, высокие издержки и низкая экономическая эффективность производительности труда.

Общая сумма долговых обязательств ОАК и ее дочерних обществ — более 119–120 млрд рублей. Причем порядка 64 млрд — это дефицит, не обеспеченный выручкой или прибылью предприятий. Здесь необходимо сделать отступление и напомнить читателю, что в конце 2008 года Счетная палата РФ огласила результаты проверки деятельности ОАК по реализации "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года". Они были неутешительные.

Корпорация уже третий год находится в стадии формирования, а ведь перед ее созданием на этот этап отводился год. Проводимые ОАК финансовые операции практически не отражаются на задачах, для решения которых она создана, или связаны с распределением бюджетных средств. Эффект от объединения предприятий авиационной промышленности в составе единой корпорации отсутствует. ОАК не выполнила показатели "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года". Программа поставок самолетов в 2007 и 2008 годах фактически провалена. Основная производственная деятельность корпорации признана убыточной. Основу убытков составляют управленческие расходы.

Весной этого года корпорация сообщила о проведенной оптимизации структуры ОАК. Ликвидировано восемь подразделений корпорации и шесть переподчинены, также созданы три структурных подразделения. Должность исполнительного вице-президента по корпоративному развитию ликвидирована.

На совещании по вопросам развития отечественного самолетостроения В. Путин отметил: "Целый ряд контрактов ОАК на поставку самолетов как внутри страны, так и за границу принес, как это ни странно, не прибыль, а одни убытки".

"Мы, конечно, будем поддерживать авиастроение, — заявил Председатель Правительства РФ, — но это не значит, что этими тезисами можно прикрывать расхлябанность, плохую организацию работы. Соот-

ветствующие ведомства должны внимательно следить за тем, как идет работа и на конкретных предприятиях, в компаниях, и в отрасли в целом".

Через два дня на МАКС-2009 произошло событие, выставившее руководство ОАК в нелицеприятном свете и показавшее его отношение к рекомендациям правительства России. Госкорпорация "Ростехнологии" объявила тендер на поставку 50 узкофюзеляжных самолетов с опционом еще на 15. Начало поставок запланировано на 2011 год, завершение — на 2017-й. Стоимость контракта в каталожных ценах — 1,3–2,6 млрд долларов. До конца года аналогичные запросы будут сделаны по поставкам широкофюзеляжных и региональных самолетов. Как заявил гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов, в дочерней компании "Росавиа" планируется до 2015 года обновить авиапарк, иметь в нем 120 машин.

Основными претендентами в тендере стали Airbus, Boeing и ОАК. Окончательные предложения авиастроительные компании должны предоставить до 17 октября, а заключение твердого контракта планируется до конца декабря. Однако на церемонии вручения С. Чемезов смог передать предложения только представителям концернов Airbus и Boeing в России. Представитель ОАК на мероприятие не прибыл. Как говорится, комментарии излишни.

ПРОЕКТЫ И ПРОЖЕКТЫ

На финишную прямую вышел проект регионального самолета Sukhoi SuperJet 100. Он оснащен двигателями SaM146 российско-французской разработки. В производстве других систем и оборудования авиалайнера также участвуют зарубежные компании.

На фоне успехов и полученного опыта при реализации проекта SSJ100 ведется работа по созданию семейства ближне-среднемагистральных пассажирских самолетов. Головной исполнитель программы — ОАО "Корпорация "Иркут". В настоящее время программа MC-21 находится на стадии эскизного проектирования. На МАКС-2009 корпорация назвала выбранных ею поставщиков первого уровня по ряду систем для нового самолета. В подавляющем большинстве это фирмы из Франции и США. Ряд иностранных участников проекта MC-21 рассматривает возможность локализации своих производств в России.

В настоящее время ОАК составляет реестр российских предприятий, которые могут быть поставщиками для всех новых программ — MC-21, SSJ100, Ан-148-200 и Ту-204СМ. ОАК уточнила, что по программе импортозамещения и локализации производства в России эти предприятия могут работать в кооперации с иностранными поставщиками или стать им альтернативой.

По трем системам первого уровня выбрано два лучших предложения и принято решение продолжить переговоры по маршевой силовой установке. Выбраны предложения компаний Pratt & Whitney (США) и Rolls-Royce (Великобритания). Российскими партнерами указанных фирм выступают ОАО "Пермский моторный завод" (Pratt & Whitney) и ФГУП "ММПП "Салют" (Rolls-Royce). Новость вызвала недоумение среди экспертов. Счетная палата отметила, что неудовлетворительное выполнение "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015

года" во многом связано с нерешенностью вопросов авиационного двигателестроения.

Созданная в прошлом году Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) реализует программу по выводу отрасли из кризиса. Участие в проекте МС-21 для ОДК имеет первостепенное значение. Вопрос не в том, как будет развиваться сотрудничество западных компаний с их российскими коллегами, а в том, кто из них реализует свое участие в программе МС-21 в полной мере.

Вице-президент компании Pratt & Whitney по семейству двигателей нового поколения Роберт Сайа заявил, что руководство фирмы не боится политического риска по проекту создания двигателя для самолета МС-21. По его мнению, корпорации будет нетрудно получить экспортную лицензию от правительства США на участие в проекте МС-21. Вместе с тем он предложил не проводить аналогию с программой Ми-38, заявив также: "Мы не выходили из программы Ми-38. Мы просто приостановили работу по этой программе, поскольку было приостановлено действие экспортной лицензии от правительства США. Но получить подобную лицензию по линии гражданских самолетов гораздо проще".

Подобные уверения со стороны Pratt & Whitney у экспертов вызывают грустные улыбки. Производство Ми-38 отброшено как минимум на год назад. Аналогичным образом Pratt & Whitney уже не одно десятилетие, как говорится, металась в программе по модернизации ПС-90 и пыталась установить контроль над "пермским кустом" двигателестроения. Имеется печальный опыт по оснащению самолета Ил-96М авиадвигателями Pratt & Whitney. Тогда американские двигателестроители, несмотря на все заверения, проиграла в противостоянии концерну Boeing. Проект Ил-96М остался нереализованным.

Эксперты подчеркивают, что участие Pratt & Whitney или Rolls-Royce в программе МС-21 целесообразно увязать с государственными гарантиями США и Великобритании при обязательном создании полного цикла совместного производства двигателей на территории России.

ЗАДАЧИ ПОСТАВЛЕНЫ, РАБОТА ВЕДЕТСЯ

Главкомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин на МАКС-2009 провел пресс-конференцию на тему "Состояние и развитие авиационной техники Военно-воздушных сил России". Она вызвала особый интерес у представителей СМИ и экспертов. По оценке российских военных, в период до 2030 года произойдут коренные изменения, связанные с освоением воздушно-космического пространства как единой сферы вооруженной борьбы. Именно в этот период на вооружение основных иностранных государств поступят принципиально новые средства и системы: гиперзвуковые и воздушно-космические летательные аппараты, разведывательно-ударные беспилотные аппараты, оружие на новых физических принципах. Произойдет полная интеграция информационных систем, систем управления, разведки и радиоэлектронной борьбы в целях формирования единого информационно-разведывательного управляющего поля. В результате военно-воздушные силы иностранных государств (в первую

очередь США) получат возможность наносить скоординированные во времени высокоточные удары в глобальном масштабе практически по всем целям на территории Российской Федерации.

Это требует адекватного совершенствования средств и систем вооруженной борьбы для эффективного предотвращения угроз в воздушно-космической сфере и решения задач защиты государства от воздушно-космического нападения противника. Ведущую роль в решении этих задач будут играть Военно-воздушные силы. В настоящее время реализуются программы по разработке, проведению ГСИ, принятию на вооружение и серийному выпуску новых образцов вооружения.

Напомним, что на МАКС-2009 в присутствии Председателя Правительства РФ Владимира Путина подписан госконтракт между Министерством обороны РФ и компанией "Сухой", соглашение о стратегическом сотрудничестве в области военной авиации между Внешэкономбанком и компанией "Сухой".

Как особо подчеркнул генерал-полковник А. Зелин, это позволит АХК "Сухой" реализовать проект Су-35 за счет средств, предоставляемых Внешэкономбанком, а Министерству обороны России не придется изыскивать средства для финансирования программы до этапа закупок. При этом военные имеют всю информацию о проводимых работах по военной тематике и участвуют в принятии решений по авиационным комплексам. Главком заявил, что в рамках нынешней Государственной программы вооружения российские ВВС получат современные машины и у него нет никаких сомнений в успешном выполнении проектов.

Имеющиеся проблемные вопросы по каждому типу авиационной техники известны командованию ВВС. Все необходимые решения по их устранению принимаются своевременно, контролируются Президентом и Председателем Правительства РФ. Вместе с тем не меньше внимания уделяется разработкам на более отдаленную перспективу. В качестве примера главком ВВС назвал проект по созданию перспективного авиационного комплекса Дальней авиации (ПАК ДА). Генеральный директор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук заявил: "Мы в этом году подписали контракт по работам, пока в плане научно-исследовательских и опытно-конструкторских, на перспективный авиационный комплекс Дальней авиации. Это принципиально новый летательный аппарат, который будет основываться на новейших решениях". По его мнению, новый самолет позволит России на рубеже 2020 года удачно конкурировать с лучшими зарубежными образцами.

Генерал-полковник А. Зелин сообщил, что продолжают плановые работы по ПАК ФА. В настоящее время, по его словам, "самолет, который проходит наземные испытания, уже находится здесь, в Москве.

На авиасалоне подписан договор между министерствами обороны Украины и Российской Федерации о завершении испытаний самолета Ан-70. Согласно документу, Россия и Украина продолжат совместную работу по созданию и проведению испытаний военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70 и его модификаций, в том числе для гражданского применения, с двигателями Д-27. "Думаю, в ближайшее время начнем активно решать эту задачу", — сказал А. Зелин.

Украинско-российский военно-транспортный самолет короткого взлета и посадки Ан-70 стал одной из центральных тем обсуждения второго Европейского конгресса по транспортной авиации, прошедшего в рамках авиационно-космического салона в подмосковном городе Жуковском. Специалисты рассмотрели вопросы по его использованию на мировом рынке грузоперевозок.

На МАКС-2009 главком ВВС А. Зелин и гендиректор корпорации "Тактическое ракетное вооружение" (ТРВ) подписали двухлетний контракт на поставку 14 наименований авиационных средств поражения на сумму 6 млрд рублей. В номенклатуре образцов оружия, которое получат боевая авиация, числятся ракеты Х-31 и Х-35 класса "воздух — поверхность", а также ракеты Р-77 класса "воздух — воздух". По словам главкома, это одна из самых значимых закупок оружия для пополнения arsenалов ВВС в новейшей истории России. "Новое оружие будет применяться для уничтожения летательных аппаратов — как пилотируемых, так и беспилотников. Это оружие будет также работать по целям на земле и на море", — сказал А. Зелин.

Кроме того, в текущем году ВВС также готовятся принять более 20 наименований тактического ракетного вооружения от российских предприятий, в том числе и ракеты корпорации "Тактическое ракетное вооружение". В настоящее время на стадии завершения находятся перспективные разработки нового оружия, идет его испытания.

НОВИНКИ РОССЫПЬЮ

МАКС-2009 дал возможность любому желающему ознакомиться с различными новинками и усовершенствованиями различных систем. Образцы продукции, выпускаемые оборонными предприятиями страны, свидетельствуют, что к пожеланиям военных отечественные фирмы относятся с особым вниманием.

В настоящее время наиболее остро стоит вопрос оснащения войск комплексами беспилотных летательных аппаратов. Военные готовы их закупать, но при этом выдвигают вполне обоснованные требования. Беспилотники должны оснащаться современным, новейшим оборудованием и в полной мере отвечать предъявляемым к ним требованиям. Как особо отметил главком ВВС, в военном ведомстве никто не намерен приобретать технику вчерашнего дня и, если потребуются, будут изыскиваться возможности для взаимовыгодного сотрудничества российских производителей с их израильскими или европейскими коллегами. Судя по выставке, разработчики начинают понимать, что Министерство обороны не понизит планку своих требований в данном вопросе.

Компания "Аэрокон" продемонстрировала на выставке свою новую разработку INSPECTOR 301. Беспилотный авиационный комплекс на базе летательного аппарата весом 6 кг предназначен для круглосуточного наблюдения в широком диапазоне метеословий за подстилающей поверхностью в интересах различных ведомств. Он обладает возможностью обнаружения и передачи информации об объекте в реальном масштабе времени. INSPECTOR 301 в зависимости от режимов полета на скорости 55–150 км/ч может выполнять задачу в течение 45–120 мин. Его радиус действия — 25 км при максимальной дальности полета не менее 200 км. Взлет БЛА выполняется с помо-

щью механической катапульты, а посадка — на парашюте или, как говорят летчики, на "брюхо" — в автоматическом либо полуавтоматическом режиме. В качестве полезной нагрузки используется неподвижная низкоуровневая ТВ-камера переднего обзора, стабилизированные по крену и тангажу ТВ-камеры с различным фокусным расстоянием, цифровой фотоаппарат планового обзора (10 мегапикселей) и другое оборудование. В состав комплекса входят два БЛА, наземная станция управления (НСУ), средства обеспечения и транспортировки. Вес контейнера с катапультной — 14 кг, а вес одного кейса с двумя БЛА — 25 кг. Время развертывания комплекса — 10 минут.

На салоне демонстрировалась очередная разработка ОАО "КБ "Луч" под индексом БЛА-08 с V-образным хвостовым оперением. Новинка предназначена для длительной разведки и наблюдения. При стартовой массе не более 90 кг с полезной нагрузкой до 15 кг аппарат может выполнять полет до высоты 4500 метров на скорости до 180 км/ч в течение около 8 часов, вести поиск целей в радиусе до 120 км.

На выставке помимо авиационной компоненты традиционно демонстрировались средства ПВО. На площадке, где постоянно размещает свои образцы ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей", особое внимание посетителей привлек стенд ЗАО "Брянский автомобильный завод" (БАЗ). В качестве действующего образца здесь был представлен седельный тягач БАЗ-6402, который входит в состав унифицированного семейства автомобилей двойного назначения "Воцина-1". Он предназначен для буксировки полуприцепом полной массой около 33 тонн. Тягач обладает высокой проходимостью и способен передвигаться по дорогам всех категорий и бездорожью.

Седельный тягач БАЗ-6402 — одна из наиболее успешных моделей в линейке завода, которая поставляется в рамках гособоронзаказа для Вооруженных сил России под монтаж пусковой установки и транспортной машины зенитно-ракетной системы С-400 "Триумф". На выставочной площадке демонстрировалась схема создания унифицированного семейства специальных колесных шасси и тягачей ЗАО "БАЗ" грузоподъемностью 14–40 тонн. За счет четырех модулей создана конструкторско-технологическая основа, позволяющая варьировать возможности изготавливаемой техники, обеспечивая ее максимальную унификацию.

В заключение остается сказать, что, хотя МАКС-2009 начался с трагичной ноты, закончился он весьма оптимистично. Отечественные компании продемонстрировали свой научный, конструкторский и производственный потенциал. Зарубежные фирмы, прибывшие на МАКС-2009, своим присутствием подтвердили статус авиационно-космического салона. Выставка завершила свою работу, и финальный небесный росчерк в демонстрационном показе МАКС-2009 сделала авиационная группа высшего пилотажа "Русские витязи".

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета «Красная звезда»
26.08.09*

BOEING — ОПТИМИСТ

Авиакомпании России и республик бывшего СССР за 20 лет потратят на новые самолеты \$ 90 млрд, считает Boeing. А российские перевозчики пока лишь откладывают покупку лайнеров.

Потребность рынка России и стран Центральной Азии (по версии Boeing, это все республики бывшего СССР, за исключением прибалтийских) в гражданских самолетах на ближайшие 20 лет — с 2008 по 2028 г. — составит 1570 единиц. Из них 67 % будут новые лайнеры общей стоимостью \$ 90 млрд, говорится в презентации Boeing.

По оценке корпорации, со временем рынок гражданских самолетов должен стабилизироваться вслед за экономикой. Если в 2009 г. спад ВВП в России и странах Центральной Азии ожидается на 5,4 %, то в будущем году прогнозируется рост на 0,9 %, а в 2011 г. — на 3,3 %, указано в документе (прогноз Минэкономразвития по России на 2009 г. — минус 8,5 %, на 2010 г. — плюс 1 %). По крайней мере в краткосрочной перспективе вторая волна кризиса маловероятна, отметил вице-президент по маркетингу подразделения "Боинг — Гражданские самолеты" Рэнди Тинсет: ожидается период "относительной стабильности" и "относительной покупательской уверенности".

Что же касается 20-летнего периода, то рост мирового ВВП Boeing прогнозирует на уровне 3,1 % в год, России и стран Центральной Азии — 3,7 %; ежегодный рост объема пассажироперевозок (пасс./км) — 4,9 и 5,3 % соответственно. В ответ на рост объема пассажироперевозок авиакомпании начнут увеличивать частоту полетов и число беспосадочных рейсов, говорится в презентации Boeing.

Из 1050 новых самолетов, которые, по прогнозам Boeing, могут приобрести авиакомпании России и Центральной Азии, больше всего приходится на узкофюзеляжные (58 %), следом идут региональные (24

%), широкофюзеляжные (16 %) и сверхвместительные (2 %). Задача Boeing — получить половину заказов на лайнеры вместимостью свыше 100 мест, признался Тинсет.

Boeing активно увеличивает присутствие в России: если в 2000 г. в парке перевозчиков на ее самолеты вместимостью свыше 100 кресел приходилось 3 %, то сейчас это 25 %, или 179 лайнеров (у конкурента Airbus — в районе 15 %). Всего у Boeing 23 российских заказчика, в качестве будущего клиента рассматривается и авиахолдинг, создаваемый "Ростехнологиями" (рабочее название — "Росавиа").

Airbus в этом году не предоставляла долгосрочных прогнозов.

Российские авиакомпании не разделяют оптимизм Boeing. По итогам первого полугодия три крупнейших перевозчика — "Аэрофлот", "Сибирь", "Трансаэро" — заработали прибыль. Однако в их планах нет новых покупок. Наоборот, учитывая падающий пассажиропоток и дефицит финансирования, компании отказываются от ранее заказанных лайнеров или переносят сроки поставки. "Аэрофлот" сдвинул поставки пяти самолетов семейства А320 с 2010 на 2011 и 2012 гг. "Сибирь" отказалась от 15 Boeing 787 Dreamliner, а также решила позднее ввести в эксплуатацию заказанные А320. "Поставки новых судов, происходящие на 2010-й и последующие годы, частично сдвинуты на более поздний период", — поясняется в отчете "Сибири". В свою очередь, "Трансаэро" не планирует заказывать новые лайнеры "как минимум до 2012 г.", говорится в ее отчете.

Анастасия ДАГАЕВА

источник: газета «Ведомости»
18.08.09



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

В НЕСАЛОННЫХ ВЫРАЖЕНИЯХ

...раскритиковал Владимир Путин на МАКСе работу менеджеров отечественного авиапрома.

Вчера председатель правительства России Владимир Путин прилетел на авиасалон "МАКС-2009", где за счет мобилизации внутренних ресурсов был подписан 80-миллиардный рублевый контракт — между Минобороны РФ и холдингом "Сухой". При этом Владимир Путин беспощадно раскритиковал деятельность Объединенной авиастроительной корпорации, а специальный корреспондент "Ъ" Андрей Ъ-Колесников даже предположил, что если положение в отрасли в ближайшее время не изменится к лучшему, то из слова "МАКС" может к следующему разу исчезнуть буква "А". Если кто-то думает, что МАКС-2009 — это то, ради чего стоит не то чтобы жить, а хотя бы ехать в будний день в подмосковный Жуковский, — по-моему, должен очень хорошо подумать еще раз.

Масштабный — для города Жуковского — авиасалон представляет собой недлинную цепь шале и павильонов на одной бетонной полосе и неровный строй разнокалиберных самолетов — на другой. Все это богатство покоится в чистом поле, под палящим солнцем, настолько палящим, что все это неминуемо должно закончиться страшным ливнем и, кстати, обязательно закончится в решающий момент совещания о судьбе Объединенной авиастроительной корпорации. И слава богу, что здесь в этот день только пресса. Вернее, это пережить тоже тяжело, потому что прессы столько, что лучше бы все эти газеты вообще не выходили, и тогда была бы надежда, что на авиасалоне в Жуковском будет так же просторно, как в небе над ним. Сотрудники многочисленных предприятий, которые представили свою продукцию на авиасалоне, пока Владимир Путин не сказал приветственного слова и пока в связи с этим не заработал МАКСфуд, мнуты в очереди за мороженым (которое после прошлого МАКСа, когда господин Путин попытался за 500 руб. купить один рогалик, стало культовым продуктом салона) и рассказывают товарищам, что "все, буквально все наши компании сейчас Ту-154 списывают при первой возможности и покупают Boeing и Airbus, только их, упаси господи".

Да и название мероприятия устраивает далеко не всех. Я стою у павильона "Космос", и Александр Воробьев, пресс-секретарь Роскосмоса, говорит мне:

— Вот, Вы слышите: "Дорогие гости, добро пожаловать на авиасалон!" А почему не на авиакосмический салон? Ведь мы тоже здесь! К нам скоро премьер зайдет! Нет, не хотят говорить "авиакосмический"... Хотя ведь он именно авиакосмический!.. И я еще предлагал им МАКС называть не "Международный", а "Московский"... Времена гигантизма же прошли! (И пока опять не наступили. — А. К.). Ле-Бурже... Фарнборо... Берлин... не хотят и слышать...

Губернатор Московской области Борис Громов громко говорит по телефону о том, что читал статью в

"Ъ", где пишут, что область не хочет возмещать населению ущерб от катастрофы двух истребителей "Русских витязей".

— Чтобы завтра же создали комиссию! Чтобы начали восстанавливать заборы... дома, наконец! Чтоб ущерб приехали и оценили на месте!

А через минуту он уже говорит журналистам:

— Оказывается помощь садоводческим товариществам, пострадавшим от авиакатастрофы... Там будет проведена рекультивация земель: все-таки ядовитое топливо разлилось... И помогаем, конечно, людям, у которых сгорели дома. Создана комиссия...

Владимир Путин, прилетевший в Жуковский на модифицированном варианте вертолета Ми-8, говорит, что "сегодня открывается крупный салон", — и одинаково обидно теперь не только Роскосмосу, но наконец-то и авиаторам.

Премьер говорит о том, что накануне погиб Игорь Ткаченко, главный пилот "Русских витязей", один из лучших летчиков России, "человек, который не пожалел для любимого дела ничего, даже жизни"...

Потом он и все остальные становятся свидетелями авиашоу без "Русских витязей", которые готовы были лететь, но в последний момент выяснилось, что руководство против. Не очень, правда, понятно было, что за руководство.

Полеты без "Русских витязей" казались мне вялыми и даже, можно сказать, безжизненными, хотя в них участвовали "Стрижи", сделавшие свое дело без единой помарки (и, строго говоря, вялыми на фоне истребителей можно было назвать только полеты вертолетов). И после такого шоу Владимир Путин зайдет к оставшейся на земле четверке "Русских витязей" в летной форме и скажет им, что, к сожалению, на сто процентов от случайностей не застрахован никто.

— У летчиков есть нюанс, — скажет один из "Витязей", — чем быстрее приступим к работе, тем быстрее все встанет на свои места.

— Нужно все-таки время, чтобы успокоиться, а потом начать работать, — скажет премьер, и будет понятно, какое руководство запретило им вчера вылет.

Потом Владимир Путин долго осматривал экспозицию МАКСа, заходил в шале и павильоны и почти ничего не говорил. В павильоне "Космос" один из разработчиков отечественных спутников связи сказал ему:

— А вот "Экспресс-4000"! Это наш первый спутник, где мы не догоняем!

Так и осталось бы загадкой, чего же это не догоняют разработчики такой сложной техники, если бы Владимир Путин не переспросил, что он имеет в виду.

— А то, — пояснил гендиректор компании "Информационные спутниковые системы" Николай Тестоедов, — что не мы их догоняем, а они нас!

Мне хотелось спросить, как же так: а первый искусственный спутник Земли — он же наш, советский?! Уже тогда они нас только догоняли.

Но, похоже, для тех, кто делает эту технику сейчас, те времена — в таком великом и безнадежном прошлом, что про них уже и захочешь, да не вспомнишь.

В павильоне иностранных самолетостроителей Владимир Путин задержался тоже не очень долго. Один из акционеров концерна EADS стал честно говорить премьеру не о том, что удалось сделать, а о том, чего не удалось.

— Работайте, работайте... — рассеянно сказал ему премьер, прошедший уже пять таких павильонов навзвозь, и пошел к следующему, где свою продукцию представляла компания Boeing.

По пути — стенд немецких авиастроителей, и я вижу, как пробивается к Владимиру Путину и его немецкому собеседнику переводчик, юноша бледный — оттого, что его не пускают и близко к предметам его профессиональной деятельности, а может быть, даже и обожания.

— Я переводчик с немецкого! — кричит он людям, которым его немецкий нужен примерно так же, как и ему — их немецкий.

Владимир Путин приближается к стенду Boeing. Здесь его уже держит за руку и не отпускает один из руководителей российского подразделения этой корпорации.

— Владимир Владимирович, это тренажер для полетов! Сядете? — испытующе заглядывает он в глаза премьеру. — На минуточку! На минуточку!

Он даже перегораживает премьеру пути к отступлению, и я думаю, что у господина Путина нет выхода — ни в каком смысле, а журналисты, похоже, не зря съезжают на МАКС. Мороженого премьер не купит, а над плоскоэкранный Сицилией полетает.

— Нет! — говорит премьер.

— Нет? — недоверчиво переспрашивает собеседник, уверенный, видимо, в том, что премьер очень хочет полетать на тренажере, только стесняется, и его просто надо чуть-чуть подтолкнуть, причем именно в буквальном смысле — чтобы он не чувствовал, что это он сам проявил инициативу.

— Нет! — опять говорит премьер, и теперь уже ясно: "нет" — это и правда "нет".

Только теперь его собеседник отступает, Владимир Путин выходит из павильона, и никто уже никогда не скажет, что председатель правительства России,

приехав на российский авиакосмический салон, летал на американском Boeing.

Через час в пресс-центре МАКСа прошло совещание с участием руководителей авиакосмической отрасли. К этому времени в присутствии премьера были подписаны несколько соглашений, главным из которых стал контракт о закупке Министерством обороны РФ продукции "Сухого": 48 самолетов Су-35С, 12 новых Су-27СМ и 4 Су-30 на сумму больше чем 80 млрд руб.

На совещании премьер неожиданно беспощадно раскритиковал деятельность Объединенной авиастроительной корпорации. Он заявил, что качество корпоративного управления не может устраивать государство.

— Целый ряд военных контрактов ОАК на продажу самолетов за границу и внутри страны принес ОАК, как ни странно, не прибыль, а одни убытки... В гражданской авиации — тоже убытки...

Он заявил, что необходимо разработать программу финансовой стабилизации отрасли, и отвел на создание этой программы полтора месяца.

— И хотелось бы предостеречь от иллюзий, — сказал премьер, заметно раздраженный, казалось, своими собственными словами, — что государство будет и дальше исправлять корпоративные ошибки. Нам говорят, что конкуренты имеют постоянную поддержку своих правительств. Но не нужно повторять чужих дурацких ошибок! И постоянно ссылаться на чужой опыт! Да, мы будем помогать, но отрасль должна работать в рыночных условиях!

После этого разгрома совещание продолжилось в закрытом режиме (то есть, видимо, разгром продолжился), а я подумал о том, что если так пойдет и дальше, то через два года салон, к радости господина Воробьева из Роскосмоса, может утратить приставку "авиа-" и стать наконец безоговорочно и безнадежно космическим.

Андрей КОЛЕСНИКОВ

источник: газета «Коммерсантъ»
19.08.09

МИЛЛИАРДЫ ПУСТИЛИ НА ВОЗДУХ

Авиапром готов проглотить новые бюджетные вливания.

Содержание высокотехнологичных отраслей все дороже обходится стране. Вчера стало известно, что премьер Владимир Путин подписал распоряжение о выделении 3,2 млрд руб. на докапитализацию компании "Сухой". Ранее появились сообщения о том, что корпорация "МиГ" на эти же цели может получить от государства 15 млрд руб. Это не единственный пример, когда государство вынуждено отрывать от себя миллиардные суммы. Достаточно вспомнить Авто-

ВАЗ, для поддержания которого правительство потратило около 30 млрд руб. Эксперты отмечают, что государственная помощь носит предельно неэффективный характер и может стать скорее механизмом стимулирования коррупции.

Согласно опубликованному вчера распоряжению правительства, бюджетные ассигнования в размере 3,2 млрд руб. пойдут на увеличение уставного капитала ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" путем размещения дополнительных акций. В среду глава холдинга "Сухой" Михаил Погосян сообщил журналистам, что деньги поступят в октябре и пойдут

на финансирование оборотного капитала по проекту Sukhoi Superjet 100. РСК "МиГ" на докапитализацию может получить от государства 15 млрд руб. Авиапром получает средства, несмотря на резкую критику со стороны руководства страны. 18 августа на авиасалоне "МАКС-2009" Владимир Путин отметил, что Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и ее дочерние структуры задолжали кредиторам 119 млрд руб. (что почти в 5 раз превышает показатель валовой прибыли за 2008 год), при этом она заключает убыточные для себя контракты.

По словам премьера, все понимают, что ситуация в отрасли сложная и конкуренты имеют прямую финансовую поддержку. "Но, во-первых, не нужно повторять чужих дурацких ошибок, самим нужно работать эффективно, — пояснил Путин. — А во-вторых, не надо все-таки ссылаться постоянно на них". Однако критика закончилась очередной раздачей денег, к тому же выделенных не как кредит, а практически в форме, не требующей возврата.

Опрошенные "НГ" эксперты неоднозначно относятся к росту господдержки технологических отраслей. С одной стороны, поддерживать их надо, с другой — необходимо добиваться повышения эффективности этих вложений.

Отмечая убыточность деятельности авиастроителей, проедающих государственные деньги и продающих продукцию в ущерб своему финансовому положению, эксперты отмечают, что вряд ли ОАК самостоятельно подписывает экспортные контракты, особенно на поставку истребителей. И цены скорее всего в таком случае диктует не она. Другое дело, что корпорация создавала для увеличения производства гражданских самолетов, но оно по-прежнему на низком уровне — примерно десять магистральных машин в год. Цифра смехотворная, а доля России на мировом рынке авиапродукции — менее 1 %.

Долги авиастроители копили с начала 1990-х: с 1995 по 2003 год ВВС не приобрели ни одного самолета и отрасль выжила только за счет экспорта. В производстве гражданских самолетов ситуация оказалась хуже. Российские пассажирские лайнеры не выдержали конкуренции, причем не собственно с "Боингом" и "Аэробусом", а с их поддержанными машинами. Даже при заградительных пошлинах в 40 % их эксплуатация оказывается в 3–4 раза выгоднее, чем использование новых российских самолетов. А простой отечественных авиазаводов — это накопленные убытки, долги, пени, штрафы, невозвращенные кредиты.

Периодически нашу продукцию все же покупали, но по демпинговым ценам. Авиастроители использовали оставшиеся с советских времен корпуса, детали и агрегаты. За счет этого удавалось что-то продать сравнительно дешево, но прибылью и не пахло. Получалось лишь удержать часть работников. Серийное производство гражданской авиатехники перестало существовать. Поэтому сейчас каждый новый лайнер — это штучное изделие, что называется, ручной сборки, с огромными накладными расходами и убытками. Например, широкофюзеляжный Ил-96 приносит убытка до 10 млн долл. А по себестоимости такой самолет никто не купит.

Подготовлена программа реформирования и развития ОАК, предусматривающая госфинансирование в размере 121,8 млрд руб. Половина пойдет на покрытие дефицита в 64 млрд руб., 15 млрд руб. отда-

дут на докапитализацию РСК "МиГ". Прочие средства вложат в реализацию программ производства новых самолетов и реконструкцию аэродромов. Вполне вероятно, что средства расплывутся по множеству проектов и объектов без особого результата.

Стоит вспомнить, что в 2005 году, когда руководство "Сухого" просило ассигнования на производство самолета RRJ, именуемого сейчас Sukhoi Superjet 100, выпуск его первых семи машин намечался на конец 2007 года. Запуск в серийное производство намечался с 1 января 2008 года, в течение которого "Сухой" должен был выпустить 60 среднемагистральных лайнеров. И он получил от государства в 2005 году 1 млрд руб., в 2006-м — 3,8 млрд руб., в 2007-м — 6 млрд руб. Пока же мы видим на МАКС-2009 единственный летающий экземпляр SSJ100, а "Сухой" получает по распоряжению главы правительства 3,2 млрд руб. на докапитализацию. Закрадывается мысль: отсутствие производства может оказаться выгоднее самого производства, если государство берет на себя возмещение убытков и финансирование проектов.

"Государственная помощь носит в целом предельно неэффективный характер, потому что любое действие властей в этом направлении осуществляется с точки зрения интересов чиновников, — уверен директор Института проблем глобализации Михаил Делягин. — Осуществлять докапитализацию акционерного общества бессмысленно — это бред. Нужно либо предоставлять государственный заказ, либо давать льготный кредит, тем более что никаких сложностей с его оформлением нет. В конце концов, дайте кредит под залог менеджмента, а если он ни на что не способен, меняйте его к чертовой матери!"

Судя по всему, сегодня Россия может поддерживать свои высокотехнологичные отрасли лишь прямым безвозвратным вливанием средств государства. Отечественные автостроители, добивавшиеся сначала ограничения ввоза в страну поддержанных иномарок, теперь угрожают социальным взрывом: повышение пошлин эффекта не дало, а остановка производства лишит работы целые города и сотни тысяч человек. Однако совершенно не факт, что даже денежная подпитка серьезно исправит ситуацию.

"Если государство позволяет себя шантажировать, то это происходит "зачем-то", то есть в этом есть чей-то интерес, — предполагает Делягин. — Это не поддержка высокотехнологичных отраслей, это механизм стимулирования коррупции. Товарищ Путин покрывал ОАК, а где результат расследования деятельности руководства и почему деньги раздаются без анализа прошлого? И как тот же АвтоВАЗ дошел до жизни такой?". Глава аналитической службы компании "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмечает, что авиапром решает ряд задач — гражданских и военных. "Разумеется, в каждую отрасль вкладывать бесконтрольно и безгранично государство позволить себе не может, оценивая значимость авиапрома, вполне резонно, что правительство идет и на безвозвратное финансирование, что в принципе нормально и для мировой практики, — полагает аналитик. — АвтоВАЗ тоже получил значительные бюджетные средства, но там основная проблема — социальная, хотя и в авиапроме таких предприятий более чем достаточно". Главная проблема, по его словам, заключается в том, что на протяжении 15 лет государство финансировало ОПК явно недостаточно, для того чтобы обеспечивать не то что

развитие, но и его выживание. "Нужно понимать, что, потеряв гражданский сегмент авиапрома, отказавшись от его финансирования, мы можем потерять и его военную составляющую, — напоминает Пантелеев. — Либо мы обеспечиваем конкурентоспособность отраслей за счет вливаний из бюджета, либо в какой-то момент их прекращаем, хотя американские и европейские власти от этого не отказываются".

Что же касается убыточности, то если бы "Боинг" производил по 10 самолетов в год, его показатели были бы столь же плачевными. "Для того чтобы говорить о рентабельности, необходимо серийное произ-

водство в 50–70 самолетов в год, а для некоторых типов и того больше, — говорит эксперт. — У нас же из всех Ту-204 и Ту-214 разных модификаций построено и эксплуатируется чуть больше 50".

*Сергей КУЛИКОВ,
Виктор МЯСНИКОВ*

*источник: газета «Независимая газета»
21.08.09*

"БУЛАВУ" СОБЕРУТ ПО-НОВОМУ

В неудачных пусках ракеты обвинили завод–производитель.

Россия не откажется от межконтинентальной баллистической ракеты морского базирования "Булава", шесть из 11 запусков которой закончилось неудачами. Вчера Генштаб признал очевидное: переделка новых атомных подлодок с твердотопливной "Булавы" на жидкостную ракету "Синева" обошлась бы бюджету слишком дорого. При этом производство проблемной ракеты решено перенести с Воткинского завода, вызывающего у военных нарекания, на другое предприятие, которым, возможно, станет Красноярский машиностроительный завод, производящий "Синеву". Перенос обойдется дешевле отказа, но тоже влетит в копеечку и сильно отодвинет сроки обновления подводного флота.

"Булава" способна нести десять ядерных блоков и должна стать основой морских стратегических ядерных сил России. Ракетой планируется оснастить строящиеся в Северодвинске подводные ракетные крейсера "Борей". Напомним, последний запуск "Булавы" состоялся 15 июля: из-за нештатного срабатывания первой ступени ракета самоликвидировалась. Основной причиной сбоя назвали нарушения в работе газогенератора. Всего с 2003 года провалились шесть из 11 испытательных пусков. Но если ранее обвинения сыпались в адрес разработчика "Булавы", Московского института теплотехники, гендиректору которого Юрию Соломонову пришлось уволиться после последнего неудачного запуска, то теперь военные недовольны сборщиками ракет.

Новость о переносе производства сообщил вчера начальник Генштаба Николай Макаров. Это решение он обосновал технологическими проблемами на Воткинском заводе, приведшими к неудачным запускам ракеты. Куда именно перенесут производство, глава Генштаба не сообщил. Источник РБК daily в Минобороны рассказал, что окончательного решения по новой производственной площадке еще не принято. Сейчас "Булаву" собирают на ФГУП "Воткинский завод" в Удмуртии. По словам экспертов, другого подготовленного завода для окончательной сборки таких ракет в России нет.

"Единственное предприятие, способное производить морские баллистические ракеты, это Красноярский машиностроительный завод, — указывает эксперт Института политического и военного анализа Александр Храмчихин. — Но если перенести производство туда, пострадают другие ракеты, в частности "Синева". Невозможно производить две совершенно разные ракеты на одном заводе".

"Проблемы "Булавы" надо решать на имеющемся производстве, — считает член Общественного совета при Минобороны Игорь Коротченко. — Перенос повлечет большие финансовые затраты и значительно сдвинет все сроки. Заново придется проходить все циклы, связанные с технологической оснасткой, вводом необходимых производственных мощностей, обучением персонала".

Иван ПЕТРОВ

*источник: газета RBC Daily
27.08.09*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

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

WWW.KSAN.RU

К "РУСЛАНУ" ПРЕДЪЯВИЛИ ТРЕБОВАНИЯ

На международном авиакосмическом салоне "МАКС-2009" между ОАК, АНТК им. О. К. Антонова и ГК "Волга-Днепр" были подписаны технические требования на разработку модернизированной версии самолета Ан-124-100.

Эксперты называют это первым реальным шагом к серийному производству самолета "Руслан", о необходимости возобновления эксплуатанты ведут речь уже с конца 90-х годов. В то же время аналитики говорят, что без господдержки проект, оцениваемый как минимум в 3–4 млрд рублей, будет невозможно реализовать, а возможность финансирования проекта государством сейчас весьма сомнительна.

"Этот документ определил основные потребительские характеристики будущего самолета. Потом, за ними, уже должна будет идти "юбка" из частных технических заданий", — пояснил "Ъ" главный конструктор самолета Ан-124, ныне — технический директор ГК "Волга-Днепр" Виктор Толмачев.

Согласно подписанному документу, грузоподъемность модернизированного самолета будет 150 тонн, дальность полета возрастет на 1500 км и должна составлять 6000 км при загрузке в 120 тонн (15 000 км при нулевой загрузке). Экипаж сокращается до 3 человек (сегодня — 6 человек). Авионика полностью заменяется с аналоговой на цифровую. В соответствии с требованиями, должен быть повышен ресурс самолета, в два раза увеличится ресурс новой модификации двигателей Д18-Т 4-й серии, который станет равен ресурсу планера — 50 тысяч летных часов.

Разработка технических требований велась за счет средств АНТК О. К. Антонова (Киев), дальнейшая работа над подготовкой технических заданий, как полагает господин Толмачев, начнется уже сейчас и тоже пока будет осуществляться за счет участников проекта. Сколько времени займет изготовление конструкторской документации новой модификации самолета, господин Толмачев не берется оценивать. "Но есть технологические циклы, меньше которых время разработки конструкторской документации быть не может", — отметил он. — В данном случае на это потребуются 2–3 года. В СССР обычно в это время разворачивали производственные мощности, готовили оборудование и специалистов. Как будет сейчас, не знаю". Серийное производство самолетов Ан-124 было прекращено в 1994 году. С конца 90-х годов эксплуатанты начали поднимать вопрос о необходимости возобновления производства "Русланов", однако в то время этот проект считался бесперспективным. В 2003 году на авиасалоне "МАКС-2003" "Волга-Днепр" и АНТК им. Антонова договорились о выработке единой программы по производству Ан-124. Требовалось уже политическое решение, которого не было. По данным маркетинговых исследований ГК "Волга-Днепр", спрос на авиационные перевозки

крупногабаритных и сверхтяжелых грузов растет ежегодно на 12–15 %, в некоторые годы — до 30 %. По расчетам компании, к 2030 году возникнет потребность в 100 самолетах Ан-124-100 новой модификации, а ежегодный объем рынка может превысить \$ 1 млрд. ГК "Волга-Днепр" уже подала заявку в ОАК на 40 таких самолетов, из них 20 — твердый заказ и 20 — опцион. Сегодня из 56 произведенных Ан-124 эксплуатируются только 25 самолетов (из них 10 — "Волга-Днепр", 7 — АНТК им. Антонова, 4 — авиакомпания "Полет"). Исполнительный президент авиакомпании "Волга-Днепр" Валерий Габриэль считает, что "проекты подобного масштаба без поддержки государства невозможны, они требуют государственного заказа, тем более что потребуются восстановить всю цепочку поставщиков оборудования и комплектующих изделий". Финансирование проектирования (всего около 2 млрд рублей), по его словам, будет производиться заинтересованными эксплуатантами самолета Ан-124 — авиакомпаниями "Волга-Днепр", "Полет" и АНТК им. Антонова.

В ОАК отказались называть ориентировочную стоимость проекта. Вице-президент ОАК по транспортной авиации Виктор Ливанов пояснил "Ъ", что разработка технических требований позволит более точно определить необходимый уровень инвестиций в восстановление производства "Русланов" и уточнить бизнес-план. Предполагается, что производство самолетов Ан-124-100 будет организовано, как и прежде, в Ульяновске, на площадях ЗАО "Авиастар-СП" (сегодня на МАКС-2009 ожидается подписание меморандума об этом между ОАК и ЗАО "Авиастар-СП"). Однако конкретные сроки и организационные формы реализации проекта в ОАК пока назвать затруднились, отметив, что "для этого требуется политическое решение". По мнению исполнительного директора ЗАО "Авиастар-СП" Сергея Дементьева, на восстановление производства только на площадях "Авиастара" (оснастка, станки, оборудование, обучение) потребуются около 7 млрд рублей. Кроме того, большие средства потребуются на восстановление деятельности поставщиков. По информации господина Габриэля, всего на восстановление производства Ан-124 потребуются около 16 млрд рублей.

Глава аналитической службы компании "Авиа-Порт" Олег Пантелеев считает, что с подписанием технических требований сделан важнейший шаг в возобновлении производства "Руслана", однако помешать реализации проекта может отсутствие государственной поддержки. "На конструкторские работы, я думаю, средства найдутся, но на восстановление и подготовку производства государство вряд ли найдет деньги в ближайшие годы", — отметил эксперт.

Сергей ТИТОВ

*источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
20.08.09*

ЮРИЙ ЛАСТОЧКИН ПОКИНУЛ ОРБИТУ "САТУРНА"

...чтобы баллотироваться на пост мэра Рыбинска.

Многолетний гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, лишившийся контроля над компанией в прошлом году под давлением "Оборонпрома", покидает компанию. Официально отставка объясняется тем, что господин Ласточкин баллотируется на пост мэра Рыбинска. Аналитики отмечают, что все процессы на "Сатурне" были завязаны лично на господине Ласточкине и без него новым акционерам "Сатурна" будет трудно управлять предприятием.

Юрий Ласточкин подал в совет директоров "Сатурна" заявление об отставке с 12 октября 2009 года, говорится в сообщении НПО "Сатурн". Уход господина Ласточкина, занимавшего пост гендиректора "Сатурна" 12 лет, в сообщении объясняется его желанием баллотироваться на пост мэра Рыбинска (там же находится "Сатурн"). Об этом господин Ласточкин заявил еще 14 августа. Участвовать в выборах бывший гендиректор "Сатурна" будет по просьбе губернатора Ярославской области Сергея Вахрукова, подчеркивается в сообщении. До дня проведения выборов, которые назначены на 11 октября сего года, Юрий Ласточкин будет находиться в очередном отпуске. Его обязанности пока будет выполнять замгендиректора Объединенной двигателестроительной корпорации (создается "Оборонпром"), в ОДК войдет в том числе и "Сатурн") Илья Федоров. Он же, скорее всего, станет гендиректором "Сатурна" в случае избрания Юрия Ласточкина мэром.

Высокопоставленный источник в "Оборонпроме" вчера сказал "Ъ", что решение об уходе из "Сатурна" было инициативой самого господина Ласточкина. Между тем, по словам собеседника "Ъ", руководство "Оборонпрома" предлагало гендиректору "Сатурна" новый двухлетний контракт. С самим Юрием Ласточкиным "Ъ" вчера связаться не удалось.

Юрий Ласточкин возглавлял "Сатурн" с момента создания в 2001 году в результате слияния завода "Рыбинские моторы" (его господин Ласточкин возглавлял с 1997 года) и КБ "Сатурн". Господин Ласточкин также был крупнейшим частным акционером "Сатурна": структурам, близким к гендиректору, принадлежало около 60 % акций компании, государству — всего 37 %. В 2006 году, когда "Рособоронэкспорт" принял решение о создании двигателестроительного госхолдинга, господину Ласточкину было предложено продать свой пакет сформированному тогда же "Оборонпрому". Но гендиректор "Сатурна" заявил, что не намерен расставаться с контролем над компанией, и в ответ в 2007 году начал процедуру слияния с Уфимским моторостроительным производственным объединением (УМПО). "Оборонпром" безуспешно продолжал переговоры с Юрием Ласточкиным до конца 2008 года.

Получить контроль холдингу помог только кризис: в ноябре прошлого года у "Сатурна" начались

серьезные финансовые проблемы и компания была вынуждена обратиться в ВЭБ с просьбой о предоставлении кредита на реализацию программы двигателя SaM146, разработанного для нового самолета Sukhoi Superjet 100. Тогда источник в одном из профильных ведомств рассказывал "Ъ", что в качестве условия предоставления кредита господину Ласточкину было сделано предложение о продаже "Оборонпрому" контроля в компании (см. "Ъ" от 1 ноября 2008 года). Всего месяц спустя, в начале января, предприятие перешло к "Оборонпрому". Юрий Ласточкин и его партнер по УМПО Александр Артюхов получили за 48,76 % акций "Сатурна" и 58,65 % акций УМПО 1,6 млрд руб. О заключении сделки объявил лично премьер Владимир Путин во время совещания по авиастроению в Рыбинске.

С одной стороны, господин Ласточкин отдал государству свой пакет "Сатурна" за нерыночную цену и в деньгах потерял, отмечает глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. "С другой стороны, судьба господина Ласточкина пока складывается лучше, чем у других предпринимателей, попавших в сферу интересов "Ростехнологий", например бывшего совладельца "ВСМПО-Ависмы" Вячеслава Брешта, который в ходе сделки по продаже компании не только потерял в деньгах, но и уехал из России", — добавляет господин Пантелеев. При этом гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак не удивлен тем, что "Оборонпром" пытался сохранить господина Ласточкина на посту гендиректора. "После его ухода менеджерам "Оборонпрома" будет трудно удержать "Сатурн" на плаву, весь завод держался на энтузиазме Юрия Ласточкина, без него завод можно было бы закрывать", — уверен господин Рыбак. Лично на господине Ласточкине было завязано очень многое, признает Олег Пантелеев, но при условии хорошего финансирования "Оборонпром" сможет поддержать работу завода.

Петр МИРОНЕНКО

источник: Газета «Коммерсантъ»
18.08.09



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

СЛИШКОМ ИНОСТРАННЫЙ

Новинка отечественного авиапрома Sukhoi SuperJet 100 (SSJ) не подходит для перевозки первых лиц государства.

Для специального летного отряда "Россия" в ближайшие годы необходимо построить новые самолеты: по два Ил-96-300 и Ан-148 и четыре Ту-204/214, говорится в письме руководителя Управления делами президента России Владимира Кожина на имя президента Дмитрия Медведева (копия есть у "Ведомостей", дата — 22 июля 2009 г.). Виза Медведева: "Согласен". Существование письма подтвердил "Ведомостям" пресс-секретарь управделами Виктор Хреков. Об обновлении парка спецотряда Кожин рассказывал в интервью "Ведомостям" в 2008 г., отмечая, что многие самолеты "не отвечают современным требованиям, а многие уже выработали свой ресурс". Если по дальне- и среднемагистральным самолетам вариантов, кроме "илов" и "тушек", нет, то в сегменте региональных лайнеров (всего их планируется закупить шесть) управделами надо было выбирать: Ан-148, Ту-334 или SSJ. Окончательно определиться с региональным самолетом Кожин обещал после тщательного анализа.

Сначала фаворитом был Ту-334. Но он мог обойтись слишком дорого: серийного производства этого самолета не существует, для президентского заказа пришлось бы его специально разворачивать, в итоге шесть бортов обошлись бы в 8 млрд руб., отмечает Константин Лантратов, представитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

После первого полета SSJ весной 2008 г. его шансы стать президентским бортом заметно выросли, рассказал "Ведомостям" источник, близкий к АХК "Сухой". Однако выбор сделан в пользу Ан-148. Это связано с вопросами безопасности, объяснил Хреков: Ан-148 более чем на 70 % собирается из российских комплектующих, их долю планируется увеличить до 90 %, а SSJ строится в рамках международной кооперации, в нем ключевые детали и программы иностранного производства. Это признает и представитель компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова, а вариант с импортозамещением, по ее словам, очень дорогой. Впрочем, получить такой заказ выгодно и престижно, признает она.

Региональный Ан-148 разработан на Украине КБ им. Антонова, по лицензии собирается на Воронежском авиастроительном объединении (входит в ОАК). Первые три российских Ан-148 будут переданы ГТК "Россия" до конца года. Каталожная цена самолета — 750 млн руб.

Два Ан-148, построенных для спецотряда, поступят в 2010 г. и будут использоваться для перевозки тех, кто сопровождает первых лиц (чиновники, журналисты и т. д.), объясняет Лантратов. Контракт на специальные Ан-148 будет подписан в начале следующего года — после утверждения бюджета. Оценить затраты на их строительство Лантратов затруднился.

Анастасия ДАГАЕВА

*источник: газета «Ведомости»
17.08.09*

"АЭРОФЛОТ" РИСКНУЛ

Один из первых заказчиков нового российского самолета Sukhoi SuperJet (SSJ), авиакомпания "Аэрофлот", принял решение начать эксплуатировать самолет с 29 декабря 2009 года.

На сайте авиакомпании уже можно купить билеты на первые рейсы нового самолета в Анапу, Астрахань и Челябинск. С начала весеннего расписания география полетов SuperJet расширится.

Согласно сайту авиакомпании первый рейс SuperJet выполнит 28 декабря 2009 года из Москвы в Челябинск в 7:25 утра. Также самолет начнет полеты в Астрахань с 28 декабря (рейс 16:05). В расписании самолет обозначен не как SuperJet, а как SU9. Несмотря на то что это первый рейс нового лайнера, стои-

мость билетов на него обычная и составляет в Челябинск 2424 руб., а в Астрахань — 3824 руб. Одновременно "Аэрофлот" сохранит на тех же направлениях (на более поздних рейсах) лайнеры А320.

Замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков отметил, что именно в декабре "согласно договоренности с поставщиком" авиакомпания планирует получить первые два лайнера. Однако он затруднился сказать, будет ли первый полет нового лайнера сопровождаться какими-то специальными мероприятиями. По его словам, подобное делается совместно с производителем, с которым будут вестись переговоры. По мнению экспертов, аэропорт Астрахани для первых рейсов SuperJet был выбран неслучайно, так как там одна из лучших взлетно-посадочных полос. Однако выбор аэропорта Челябинск непонятен. Дневная температура в регионе в декабре колеблется от минус 2

до минус 10 градусов, в конце декабря она составляет минус 12–17 градусов. Тем самым самолет может быть проверен на морозоустойчивость. По словам участников рынка, именно после такой проверки холодом в феврале авиакомпания "ЮТэйр" отказалась от эксплуатации лайнеров А320. А размороженный самолет, привезенный для демонстрации, простоял в Сургуте до лета.

"Аэрофлот" — стартовый заказчик SSJ, поэтому получил льготную цену: в среднем авиакомпании каждый лайнер должен был обойтись в 21 млн долл. при каталожных 26,2 млн долл. Однако впоследствии контракт был переписан, так как авиакомпании потребовалась более сложная компоновка. Ранее ожидалось, что поставки SuperJet начнутся с ноября 2008 года по одному самолету в месяц. Однако до сих пор "Аэрофлот" не получил ни одного самолета. В соответствии с подписанным контрактом штрафные санкции в отношении производителя составляли за каждый задержанный лайнер 1,5 млн долл. В настоящий момент применение штрафных санкций не обсуждается, отмечает представитель АХК "Сухой" Ольга Каюкова. По ее словам, все 30 самолетов будут поставлены до 2012 года. Вероятность того, что первая машина будет поставлена в срок, высока, но

вызывает определенные сомнения, что "Аэрофлот" успеет поставить самолет на маршрут в указанный срок, считает глава отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Сейчас идет формирование аптечки запчастей, идет обучение экипажей. Из-за этого авиакомпания в целях подстраховки будет дублировать рейсы самолетами А319", — полагает эксперт.

За рубежом премьеры новых самолетов нередко превращаются в шоу. Первый полет нового самолета А380 авиакомпании Singapore Airlines в октябре 2007 года вызвал немалый ажиотаж. Большинство билетов на первый коммерческий рейс А380 были проданы с аукциона eBay. Вырученные средства в размере 1,3 млн долл. ушли на благотворительность. Многим из тех, кто хотел совершить исторический перелет, пришлось заплатить не номинальные 560 долл., а несколько десятков тысяч долларов. Дороже всего полет обошелся британцу Джулиану Хейварду, который приобрел два места в люксе за 100,38 тыс. долл. Он и стал первым пассажиром, поднявшимся на борт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
05.08.09*

ПРАВИЛА ИГРЫ

Вчера Дмитрий Медведев исключил главу госкорпорации "Ростехнологии" Сергея Чемезова из состава президентской комиссии по модернизации и техническому развитию российской экономики.

Эта одна из двух комиссий, которые президент возглавляет лично (вторая — по военно-техническому сотрудничеству с зарубежными странами), и когда она образовывалась, в ее состав, помимо представителей власти и бизнеса, были введены главы трех госкорпораций, созданных как раз для содействия развитию науки и промышленности: "Ростехнологий" — Сергей Чемезов, "Роснано" — Анатолий Чубайс и "Росатом" — Сергей Кириенко. Теперь место господина Чемезова отдано Игорю Агармизяну, гендиректору Российской венчурной компании.

Состав комиссии по модернизации был утвержден в конце мая. То есть президент всего через два с половиной месяца убедился, что присутствие в ней руководителя "Ростехнологий" не обязательно. Невольно напрашивается вывод, что работа "Ростехнологий" все меньше воспринимается властью как деятельность, способствующая модернизации промышленности. А ведь когда "Ростехнологии" создавались (то есть убеждали Минфин, Минэкономики и премьера в необходимость передать им в управление более 400 предприятий по всей стране), развитие промышленности называлось главной целью госкорпорации. Блокпакет подконтрольного "Ростехнологиям" АвтоВАЗа был продан Renault как раз для того, чтобы завод модернизировался и обновил модель-

ный ряд. Как себя чувствует АвтоВАЗ сегодня, мы все знаем: конвейер остановлен на месяц из-за затоваривания, рабочие вчера провели митинг против остановки. Конечно, не лучшим образом чувствуют себя сегодня и многие другие промышленные предприятия, в том числе те, которые "Ростехнологиям" неподконтрольны. Но исключение господина Чемезова из президентской комиссии заставило вчера усомниться в аппаратном весе главы "Ростехнологий" даже тех, кто последние несколько лет тесно работает с госкорпорацией. Например, эти люди напоминают, что Российская венчурная компания, руководителем которой был заменен в комиссии Сергей Чемезов, была создана по инициативе Минэкономики, относившегося к созданию "Ростехнологий" как минимум скептически.

Сам Сергей Чемезов свое исключение из состава комиссии вчера не комментировал. Он сказал только, что в сложной ситуации на том же АвтоВАЗе виноваты не управленцы "Ростехнологий" и, как это ни удивительно, даже не кризис, а "некие люди, которые когда-то (то есть до прихода госкорпорации на завод. — "Ъ") управляли АвтоВАЗом", потом потеряли над ним контроль и теперь всеми силами (в том числе, видимо, с помощью митингов рабочих конвейера) пытаются вернуться к управлению. Я даже не буду говорить, на кого это намек. Потому что он не имеет к нынешней ситуации на АвтоВАЗе никакого отношения.

Дмитрий БЕЛИКОВ

*источник: газета «Коммерсантъ»
07.08.09*

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ

Самолетостроительный завод "Авиастар-СП" (Ульяновская область, входит в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК) приступил к изготовлению первого серийного самолета Ту-204СМ, сообщила пресс-секретарь регионального министерства промышленности и транспорта Юлия Маркина.

Среднемагистральный самолет Ту-204СМ является новейшей модификацией серийно производимого на ульяновском авиазаводе сертифицированного самолета Ту-204, который был разработан в конце 1980-х годов КБ Туполева для замены среднемагистральных лайнеров Ту-154. Согласно концепции долгосрочного экономического развития России до 2020 года, утвержденной федеральным правительством осенью прошлого года, Ту-204СМ наравне с региональным пассажирским самолетом SSJ100 является приоритетным отечественным авиастроительным проектом. По словам президента компании "Туполев" Игоря Шевчука, Ту-204СМ отличаются от своего прототипа современным бортовое оборудование, вспомогательная силовая установка, новый комплекс авионики, новые материалы и композиты, модернизированная кабина, шасси, двигатель. В новой машине будут созданы более комфортные условия как для пилотов, так и для пассажиров в салоне. Пассажирский салон оснащается современной системой регулирования давления в салоне, кондиционирования воздуха. По желанию заказчика на самолет можно установить дополнительные опции — спутниковую высокоскоростную систему передачи данных (широкополосный Интернет) и GSM-телефонию (для пользования мобильной связью в полете).

При этом авторы проекта утверждают, что Ту-204СМ будет дешевле западных аналогов на 15–20 %, не уступая им по эксплуатационным и потребительским характеристикам. В начале июля ОАК и лизинговая компания "Ильюшин Финанс" (ИФК) подписали стартовый договор о поставке пяти среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-204СМ для авиакомпании Ipan Air Tour. По словам Маркиной, контракт на поставку еще 15 машин в лизинг в августе этого года на МАКС-2009 будет заключен с авиакомпанией правительства Москвы "Атлант-Союз" (предконтрактное соглашение с ней на эту тему уже было заключено на авиакосмическом салоне в Ле Бурже).

Поставку первых серийных самолетов Ту-204СМ планируется начать в 2011 году. "В начале 2010 года должны начаться сертификационные испытания первого Ту-204СМ. Позже будут построены второй и третий самолеты, которые также планируется задействовать в сертификационных испытаниях. Таким образом, с 2011 года мы начнем поставки серийных машин заказчикам", — отметил журналистам заместитель генерального директора ИФК Юрий Островский. По

его словам, на эти самолеты будут установлены двигатели ПС-90А2 разработки пермского "Авиадвигателя", которые имеют более высокие характеристики по ресурсу и надежности (в частности, они имеют европейские сертификаты по шумности и выхлопам). "На сегодняшний день практически все поставщики изделий и комплектующих готовы к началу производства, контракты с ними заключены. Если "Туполев" вовремя выпустит конструкторскую документацию, то Ульяновский авиазавод построит самолеты в указанные сроки", — сказал Юрий Островский.

По мере развития проекта ежегодно в Ульяновске предполагается строить 12–15 среднемагистральных авиалайнеров. Еще шесть–восемь — на Казанском авиапредприятии, которое сейчас тоже входит в ОАК. По словам главы авиастроительной корпорации Алексея Федорова, Ту-204СМ будет выпускаться вплоть до появления на рынке самолета нового поколения МС-21, более эффективного по топливной экономичности. С появлением Ту-204СМ предполагается свернуть производство лайнеров Ту-214 в Казани. "Параллельно две модели на одной базовой платформе мы делать не будем", — подчеркивал Федоров еще в прошлом году на авиасалоне "Фарнборо-2008".

Таким образом, появление на рынке глубоко модифицированного Ту-204 позволит этой модели продержаться в небе еще лет 10–15. Правда, только в том случае, если пермский моторостроительный комплекс окажется способным выпускать достаточное количество двигателей. Иначе "Туполеву" придется вновь возвращаться к идее ставить на Ту-204СМ мотор V2500, выпускаемый канадско-британско-японско-германским консорциумом IAE в составе компаний Pratt & Whitney, Rolls-Royce, Japanese Aero Engines Corporation и MTU Aero Engines, или двигатель CFM56, который совместно выпускают американская корпорация General Electric и французская Snecma.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Нина Гладкова, аналитик ИК "Финанс":

Для ОАК запуск серийного производства Ту-204СМ важен по ряду причин. Во-первых, это позволит расширить линейку предлагаемых отечественным авиакомпаниям современных самолетов российской сборки, способных по качеству сборки и другим характеристикам конкурировать с иностранными аналогами. Во-вторых, стоимость Ту-204СМ окажется существенно ниже стоимости среднемагистральных самолетов зарубежных производителей и их закупка позволит поддержать не только авиапром, но и отечественные авиакомпании. В-третьих, запуск в серию Ту-204СМ важен для ОАК как имиджевый момент, свидетельствующий об эффективности деятельности госкорпорации в вопросе развития отечественной авиационной отрасли. По нашим оценкам, Ту-204СМ является вполне конкурентоспособной моделью

среднемагистрального самолета, причем не только по цене, но и по техническому оснащению и качеству сборки. Мы полагаем, что последнему параметру ОАК будет стремиться уделять ключевое внимание. Мы полагаем, что у государства найдутся деньги и на Ту-204СМ, и на "Сухой Суперджет". В определенной степени, финансируя указанные проекты, государство демонстрирует свою приверженность в вопросе поддержки развития отрасли даже в условиях кризиса. Так почему же тогда, если поддержку получают

все остальные секторы, не найдутся средства на развитие авиаотрасли? Тем более что развитие двух проектов позволит повысить долю отечественной техники на внутренних авиалиниях, вытеснив таким образом самолеты импортных производителей.

Юлия МАРКИНА

источник: журнал «Эксперт»
06.08.09

SUPERJET ПОЛЕТИТ НА РОССИЙСКИХ ДВИГАТЕЛЯХ

"Сухой" не видит альтернативы российско-французским двигателям SaM146 для самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ), несмотря на серьезные задержки в их изготовлении. Об этом корреспонденту "Газеты" заявил Михаил Погосян, глава ОАО "Компания "Сухой", владеющего производством SSJ.

"В России двигатели такого класса больше никто не производит. Украинский двигатель, который стоит на Ан-148 (Д-436-148 производства ОАО "Мотор Сич". — "Газета"), по своим характеристикам существенно уступает нашему двигателю. Использовать двигатель General Electric, который стоит на Bombardier и Embraer (CF-34. — "Газета"), экономически неоправданно. Мы должны довести до конца ту работу, которая уже сделана, куда вложены большие средства", — сказал Погосян.

Напомним, что для регионального самолета SSJ100 были специально созданы двигатели, часть которых собирается французской компанией Snecma, а окончательное изготовление и установку на самолет осуществляет российское научно-производственное объединение "Сатурн".

В минувшую пятницу на совещании в Хабаровске, которое проводил премьер-министр Владимир Путин, Погосян сообщил, что четвертый опытный образец SSJ100 из-за задержки с производством двигателей, скорее всего, удастся собрать только в декабре, поэтому подключить его к испытаниям можно будет лишь в следующем году, а не в этом, как планировалось ранее. К тому же под угрозой оказалось серийное производство самолета.

Путин пообещал "поработать" с "Сатурном", однако указал Погосяну, что программа SSJ должна быть выполнена в срок, то есть к концу 2009 года. Погосян отметил, что для завершения испытаний четвертый образец не обязателен и его программа будет перераспределена на первые три машины. Анализируя причины сложившейся ситуации в интервью корреспонденту "Газеты", он отметил, что заводу в Рыбинске в разное время не хватало то денег, то квалифицированного персонала. Сейчас эти проблемы решены, однако, видимо, не до конца.

"В данном случае работа не может быть сделана на 90 %. Если ты сделал автомобиль на 90 %, все равно ездить на нем нельзя", — пояснил глава "Сухого". Он не стал называть сроки подъема в воздух четвертой машины, построенной еще в мае 2009 года, поскольку в авиастроении такие прогнозы делать не принято. "Boeing объявил за три дня до того, как не поднял самолет, перенес подъем в третий раз, и не назвал, на сколько он сдвинул. Вот и я не буду", — отшутился Погосян.

Вместе с тем он подчеркнул, что пока задержки "Сатурна" на сроки завершения испытаний SSJ никак не влияют. "Проект ни на сколько не сдвинется. Мы принимаем меры, чтобы компенсировать эти задержки", — подчеркнул Михаил Погосян.

Как сообщил "Газете" директор программы SaM146 в научно-производственном объединении "Сатурн" Юрий Басюк, поставка двигателей на четвертый опытный самолет планируется в конце октября 2009 года и переносить эти сроки пока не собираются. Он пояснил, что речь идет о поставке опытных двигателей, которые необходимы для получения сертификата на самолет. Сейчас проводятся испытания двигателя в составе самолета, то есть без пассажиров и с летчиками-испытателями на борту. Параллельно с этим двигатель проходит отдельную сертификацию. При этом если самолет получает сертификат типа AP МАК (Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета), то двигатель — европейский сертификат EASA (Европейское агентство по авиационной безопасности).

"Сейчас проводятся опытные испытания в соответствии с договоренностью между EASA и AP МАК, и по получении сертификатов все эти испытания будут зачтены", — поясняет Басюк. По его словам, получить сертификат на двигатель планируется в ноябре-декабре текущего года, а завершить общий процесс сертификации самолета — к середине 2010 года.

Денис ТЕЛЬМАНОВ,
Екатерина СОРОКОВАЯ

источник: газета «Газета»
05.08.09

НЕРАВНЫЙ СЧЕТ

У российских авиакомпаний остается потребность в самолетах, несмотря на кризис и падение объемов перевозок, поскольку флот надо если не расширять, то, по крайней мере, обновлять. Однако объем производства российской авиапромышленности по-прежнему выглядит скромнее по сравнению с иностранными производителями.

С МЕЧТОЙ О НЕБЕ

Кризис, обваливший мировую экономику в 2008 году, является самым крупным глобальным экономическим потрясением со времен Второй мировой войны, а потому многие аналитики сходятся во мнении, что 2009 год скорее обозначит точку прекращения падения, нежели обнаружит хоть сколько-нибудь значительные признаки роста. По прогнозам МВФ, рост мировой экономики в 2009 году составит всего лишь 0,2 %. В 2010 году мировая экономика начнет медленно выбираться из кризиса, хотя ожидаемый показатель роста в 3 % далек от аналогичных показателей периода экономического бума 2003–2008 годов. В феврале и Минэкономразвития России изменило собственные предыдущие прогнозы, понизив предварительную оценку роста ВВП РФ в 2008 году до 5,6% с прежних 6,0%. МВФ и ОЭСР в своем прогнозе от марта полагают, что в силу чрезвычайно высокой зависимости от сырьевого экспорта Россия станет одной из самых стремительно падающих экономик. Безусловно, такой прогноз привел к значительному изменению планов развития бизнеса всеми без исключения авиакомпаниями.

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) признают факт "сжатия спроса на продукцию гражданской авиационной промышленности, тесно связанного с падением объемов ВВП и потребности в перевозках".

Тем не менее ОАК, объединившая основные конструкторские и производственные активы российской авиапромышленности, исходит в прогнозах в основном из имеющегося портфеля заказов и собственных бизнес-планов. Портфель твердых и предварительных заказов гражданских самолетов ОАК, по данным на июль, состоял из 158 магистральных и региональных самолетов. Осуществить их поставку планируется в 2009–2014 годах; таким образом, в год должно быть произведено в среднем по 31 самолету. Это высокий темп. До сих пор ежегодный объем поставок не превышал десятка единиц. Нужно отметить, что как минимум 63 самолета из этого портфеля предназначены для иностранных заказчиков, а еще 6 – для Управления делами президента и МЧС России.

"Периодические спады закономерны для мировой экономической системы и носят, как правило, среднесрочный характер. Также важно отметить, что

рынок авиационных перевозок и авиапроизводства характеризуется цикличностью, где рост сменяется спадом и наоборот. Принимая во внимание анализ статистических данных по развитию отрасли с учетом негативных факторов, можно сказать, что кризисные явления оказывают лишь временное влияние на снижение темпов роста (либо падение рынка), а затем в течение, как правило, трех лет рынок выходит на прежние темпы развития и рост", – говорит Ольга Каюкова, директор по связям с общественностью "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС).

В портфель заказов ОАК входят магистральные Ил-96-300, Ил-96-400Т, Ту-204-100В и Ту-204СМ и региональный Ан-148, которые производятся или могут производиться Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО), ульяновским авиазаводом "Авиастар-СП" или Казанским авиационно-производственным объединением. Однако большинство заказов – более 70 % – носят предварительный характер. Практика же показывает, что предзаказы в России нередко остаются на бумаге.

Более того, этот план составлен без учета продаж нового реактивного регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ) производства ГСС, дочерней компании госхолдинга "Сухой", и итальянской Alenia Aeronautica. ГСС, судя по отчету за 2008 год, планирует продать 285 самолетов на российском и постсоветском пространстве и 755 к 2024 году – на мировом рынке. Исходя из этого, производственный план предусматривает выпуск не менее 70 самолетов в год. "По нашим оценкам, емкость регионально-ближнемагистрального сегмента от 60–120 кресел до 2028 года составит более 6,5 тыс. самолетов, из которых доля России и СНГ – примерно 6 %. Эти показатели соотносятся и с оценками ведущих мировых авиапроизводителей. Спрос российских авиакомпаний на региональные и ближнемагистральные самолеты оценивается на уровне 350–400 штук, что составляет около 35 % от общей потребности в парке", – говорит Ольга Каюкова.

ДЕНЬГИ РЕШАЮТ ВСЕ

Стимулировать спрос авиастроители предлагают деньгами. В частности, поддержкой лизинговых схем закупок самолетов, в том числе путем увеличения размера субсидий авиакомпаниям. Речь может идти о выделении из бюджета 30 млрд рублей на эти цели.

Такая мера может помочь реализовать амбициозные планы ОАК. В частности, окупить программу выпуска семейства региональных реактивных самолетов Ан-148 на ВАСО. Окупаемость, по подсчетам специалистов корпорации, будет достигнута при выпуске 200–250 самолетов. "При выходе на темп выпуска более 24 самолетов в год проект станет обеспечивать возврат инвестиций", – заявили ВГ в ОАК.

Еще одной своей потенциально успешной программой ОАК считает производство среднемаги-

стрального самолета Ту-204СМ. Завершить сертификацию этой модификации самолета Ту-204, наиболее крупными эксплуатантами которого в настоящее время являются авиакомпания "Владивосток Авиа" и Red Wings, планируется в 2010 году. "Авиастар-СП" в данный момент способен выпускать по одному Ту-204 в месяц. При этом в ОАК признают, что наряду с чисто производственными проблемами помешать реализации планов корпорации может нехватка людских ресурсов. "На пике производственной загрузки "Авиастару-СП" может не хватать до 800 основных производственных рабочих (ОПР)", — говорит представитель ОАК. ВАСО в 2008 году увеличило число ОПР на 120 человек.

ЧУЖИЕ КРЫЛЬЯ

Крупнейшие мировые производители авиатехники американский Boeing и европейский Airbus существенно расширили свое присутствие в России за последние пять лет. Их суда уже занимают, по разным оценкам, от трети до половины парка российских перевозчиков.

По данным Airclaims на середину июля, из 915 коммерческих пассажирских и грузовых самолетов, эксплуатируемых в России, 200 единиц составляют воздушные суда Boeing, 124 — Airbus, 591 единица — самолеты советского и российского производства.

Согласно уточненному прогнозу Boeing, подготовленному к Международному авиационно-космическому салону (МАКС-2009) в Жуковском, России и странам Центральной Азии в ближайшие 20 лет понадобится 1570 коммерческих самолетов. В основном — 1050 штук — так называемых однопроходных самолетов по терминологии специалистов Boeing, к которым относятся прежде всего среднемагистральные Boeing 737 и А320. То есть каждый год авиакомпании должны получать по 78 самолетов, и можно предположить, что уж не меньше половины от этого количества придется на Россию.

Для сравнения: в августе 2005 года Boeing прогнозировал, что России и странам СНГ понадобится 1340 самолетов, из них больше половины придется на воздушные суда типа Boeing 737.

До кризиса Boeing прогнозировал потребность в самолетах в период 2008—2027 годов в 950 единиц на общую сумму \$ 70 млрд. Таким образом, несмотря на кризис и первоначальное удовлетворение потребностей российских авиаторов во флоте, американский производитель прогнозирует рост поставок.

Представители Boeing достаточно оптимистично смотрят на российский рынок самолетов, но признают, что с учетом кризиса речь идет не о ближнесрочной перспективе. "Наш прогноз — это еще одно подтверждение уверенности в том, что экономические трудности будут преодолены и авиакомпании будут наращивать парк современных экономичных и комфортабельных самолетов", — говорит директор по связям с общественностью Boeing в России/СНГ Дмитрий Хрол. По его словам, "Россия и СНГ — это приоритет для Boeing". "По нашим оценкам, в следующие 20 лет в этом регионе заказчикам понадобятся самолеты на сумму около \$ 90 млрд, — говорит господин Хрол. — И у Boeing есть все необходимые составляющие для успешного развития долгосрочных партнерских отношений с заказчиками".

Концерн Airbus, по данным представителя компании, свой подкорректированный в связи с кризисом прогноз представит не ранее сентября. Пока известно только, что Airbus несколько снизил свои ожидания в части роста пассажиропотока в России. По данным концерна, в ближайшие десять лет рост объема внутренних и международных авиаперевозок в среднем составит 5,6 %, что больше, чем в среднем в мире (4,6 %). Хотя еще в прошлом году европейцы прогнозировали среднегодовой рост объема авиационных перевозок в России на уровне 6,2 %. Тогда же, в марте 2008 года, Airbus предполагал, что в ближайшие 20 лет российские авиакомпании приобретут 921 пассажирский лайнер, которые понадобятся им как "для замены устаревающей техники, так и для расширения парка воздушных судов". Среди них около 800 единиц составят узкофюзеляжные самолеты, которые на настоящий момент очень активно эксплуатируются российскими авиакомпаниями, и около 120 — широкофюзеляжные лайнеры, которые позволят удовлетворить растущий спрос на перевозки большой протяженности.

Можно предположить, что осторожный прогноз Airbus ближе к реальному положению дел в отрасли. По прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта, выручка авиаперевозчиков в 2009 году снизится на 15 %, что составит \$ 448 млрд, убытки составят \$ 9 млрд. Для сравнения: после событий "9/11" выручка авиакомпаний снизилась лишь на 7 %, но на восстановление утраченных позиций при довольно стабильной общемировой экономической ситуации ушло практически три года.

В нынешней же ситуации у авиакомпании просто нет денег для обслуживания лизинговых платежей. Они теряют ликвидность и возможность внешних заимствований ввиду их дороговизны. Так что деньги на "стремительную" замену парка придется испрашивать у государства. Все планы по оптимизации парков были сформированы еще до кризиса. Бизнес-планы, включая развитие маршрутных сетей, были составлены еще без учета сегодняшней ситуации. Текущие поставки ВС были спланированы и контрактуются года два-три назад, на фоне бурного роста пассажиропотоков.

В поисках возможных решений, хоть как-то сглаживающих последствия кризиса, сегодня отрасль авиаперевозок проводит глобальную реструктуризацию. В 2008 году произошло три крупных объединения: Delta приобрела Northwest Airlines, Lufthansa договорилась о покупке Austrian Airlines, альянс Air France — KLM присоединил Alitalia. На большом количестве маршрутов снижается частота рейсов. Некоторым авиакомпаниям приходится и вовсе аннулировать маршруты и перестраивать маршрутные сети. А некоторые и вовсе выходят из игры. В ближайшей перспективе эксперты предвидят реструктуризацию существующего портфеля заказов, наиболее радикальные аналитики полагают, что реструктуризация существующих сделок и снижение темпов формирования новых заказов приведет к падению темпов производства у ведущих авиапроизводителей.

НЕТ В НАЛИЧИИ

"На мой взгляд, российским авиакомпаниям нужно три основных типа самолетов", — говорит быв-

ший начальник службы планирования и развития парка воздушных судов "Аэрофлота" Сергей Колтович. Это, во-первых, региональный турбовинтовой самолет вместимостью 50–75 мест и дальностью полета до 1,5 тыс. км. Таких самолетов, по оценкам господина Колтовича, в ближайшие восемь-десять лет нужно "несколько десятков" — от 50 до 100 единиц. "Такие суда особенно нужны для подвоза пассажиров в тех аэропортах и регионах, которые претендуют на звание регионального хаба. В России наберется порядка пяти таких регионов", — считает эксперт.

Во-вторых, перевозчикам требуется новый эффективный реактивный региональный самолет, рассчитанный на перевозку 80–130 пассажиров на расстояние до 3,5 тыс. км.

И наконец, среднемагистральный самолет вместимостью от 120 до чуть более 200 мест. Воздушные суда в данных сегментах нужны российским авиакомпаниям в примерно равных пропорциях, с перевесом в пользу среднемагистральных. Два последних сегмента нужны авиакомпаниям в равной пропорции — 50 на 50, каждого типа — всего около 600 машин (с учетом рынка СНГ). Однако пока закрывает эти потребности не российский авиапром. Сегмент региональных турбовинтовых самолетов представлен только "советским" Ан-24. Иностранные предложения в данном сегменте — это прежде всего современный Q400 канадской компании Bombardier, уже снятые с производства Q200/300 и европейские ATR-42/72.

На сегмент региональных реактивных самолетов как раз делают ставку российские авиастроители и чиновники. Речь отчасти идет о российско-украинском Ан-148, серийное производство которого должно начаться в этом году на ВАСО, и в первую очередь о SSJ, проходящем сейчас летные испытания. Что же касается третьего упомянутого сегмента, то здесь вне конкуренции семейства Boeing 737 и A320. Существующие российские среднемагистральные самолеты Ту-204/214 и перспективный Ту-204СМ экспертов не вдохновляют: по экономике они хуже, чем Boeing 757, а последний уж скоро десять лет как снят с производства. Проект же создания нового "Магистрального самолета XXI века" (МС-21) пока только на стадии реализации, сам самолет должен выйти на рынок не ранее 2015 года.

"Дальнемагистральные самолеты в большом количестве российским авиакомпаниям не нужны. Их

потребителями могут стать максимум три перевозчика — "Аэрофлот", "Трансаэро" и, возможно, S7. Впрочем, нового дальнемагистрального самолета у России тоже нет. Выпускающийся сейчас Ил-96-300 — разработка 80-х годов. К тому же заняться разработкой и выпуском нового дальнемагистрального самолета — значит вступить в жесткую конкуренцию и с Boeing с его Boeing 787 Dreamliner, и с Airbus с A350.

"Все, чего нам не хватает, уже заказано, — говорит представитель "Уральских авиалиний". — В этом году компания должна начать эксплуатацию еще одного A321 в дополнение к одной имеющейся машине этого типа. В 2010 году — трех A320, десять таких машин уже эксплуатируется. Таким образом, компания продолжает политику технического перевооружения, начатую в 2006 году. Одновременно с переходом на западную технику мы постепенно избавляемся от самолетов советского производства".

"Планы по производству воздушных судов (российским авиапромом) не выполняются, — говорится в отчете авиакомпании "Владивосток Авиа". — Выходом из сложившейся ситуации является эксплуатация иностранных воздушных судов". Хотя эта авиакомпания обновляет свой флот наряду с A320 и самолетами Ту-204-300. В прошлом году в компанию поступило два таких самолета.

Впрочем, представители авиапрома уверены, что их трудности временные и заводам удастся обеспечить продукцией как минимум российские авиакомпании. "Как и большинство производителей, в своих прогнозах мы ориентируемся на долгосрочный спрос на мировом рынке. В этой связи вряд ли можно игнорировать тот факт, что, по прогнозам экспертов на ближайшее десятилетие, невзирая на циклические спады и подъемы, рост производства авиатехники составит свыше 30 %. Большая часть рынка по-прежнему останется за гражданскими лайнерами. Причем рынок гражданской продукции в процентном соотношении продолжит наращивать перевес по отношению к рынку продукции военной", — считает Ольга Каюкова.

Валентин СЕРГЕЕВ

источник: Приложение к газете
"Коммерсантъ" № 150 (4205)
18.08.09

НПК "ИРКУТ" РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ КОНВЕРТАЦИИ А320/А321 В УЛЬЯНОВСКЕ

**ОАО "Объединенная
авиастроительная корпорация"
(ОАК) может в третий раз сменить
площадку под проект конвертации
пассажирских Airbus А320/А321 в
грузовые.**

Как рассказал "АвиаПорту" губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, ОАО "ОАК" рассматривает возможность реализовать проект по конвертации А320 в Ульяновске. Окончательное решение, по его

словам, корпорация должна принять до конца года. "Если будет выбран Ульяновск, создание нового производства можно будет начать в марте 2010 года, а конвертацию первого самолета — с 2011 года, таковы обязательства ОАК перед Airbus", — пояснил губернатор. Глава НПК "Иркут" Олег Демченко подтвердил "АвиаПорту" переговоры с губернатором С. Морозовым, отметив, что проект предлагается реализовать на территории планируемой особой экономической зоны портового типа на базе аэропорта Ульяновск-

Восточный (рядом с ЗАО "Авиастар-СП"). В этом случае проект получает льготы по НДС и налогу на имущество. "Мы неоднократно встречались с губернатором Ульяновской области, — отметил О. Демченко. — Сейчас "Иркут" готовит технико-экономическое обоснование проекта конвертации. В конце сентября мы примем решение, где будет площадка под конвертацию — в Жуковском на территории ЭМЗ имени Мясищева или в Ульяновске". Президент ОАО "ОАК" Алексей Федоров не подтвердил, но и не опроверг возможность переноса проекта А320 на ульяновскую площадку, отметив лишь, что "мы расскажем все в свое время".

Если проект будет перенесен в Ульяновск, это будет уже третья площадка, которую ОАК выбирает под конвертацию. Изначально предполагалось, что проект будет реализован в Луховицах (Московская область): НПК "Иркут" вела переговоры с РСК "МиГ" об аренде или передаче под программу конвертации цеха в Луховицах, где существует новый корпус, оставшийся от программы Ту-334, взлетно-посадочная полоса и авиационный техникум для подготовки кадров. Однако в мае прошлого года гендиректор РСК "МиГ" (на тот момент) Анатолий Белов сообщил, что площадка в Луховицах может понадобиться самому "МиГу". Тогда глава ОАК А. Федоров уведомил EADS, что конвертация будет вестись на заводе имени Мясищева с возможностью привлечения площадки ЛИИ имени Громова.

При заключении соглашения о реализации проекта между Airbus и "Иркутом" в марте 2007 года объявлялось, что работы в Германии и России начнутся одновременно. Однако в июне 2008 года президент ОАК А. Федоров объявил, что конвертация на российской площадке начнется только через полтора-два года после начала работ в Дрездене, то есть в 2012 году. В июне прошлого года НПК "Иркут" и две дочерние структуры EADS — Airbus S.A.S. и Elbe Flugzeugwerke — подписали контракты стоимостью около \$ 360 млн на проектные работы и поставку российских комплектов для конвертации в Дрездене. Проект реализует немецко-российское СП Airbus Freighter Conversion GmbH, в котором российская доля составляет 50 % и

разделена поровну между ОАК и НПК "Иркут". Со стороны EADS 50 % распределены между Airbus (18 %) и Elbe Flugzeugwerke GmbH (32 %). Под переделку берутся 15–20-летние пассажирские машины А320, А321 остаточной стоимостью около \$ 10 млн. Сама переделка оценивается примерно в \$ 3–5 млн в зависимости от технического состояния самолета, рентабельность такого рода производства после выхода на серийный масштаб может достигать 15 %, что выше средней рентабельности обычного производства самолетов.

На авиасалоне Фарнборо в июле 2008 года СП Airbus Freighter Conversion GmbH объявило о контракте на конвертацию 30 пассажирских лайнеров А320/А321, принадлежащих компании AerCar (Нидерланды), в грузовые версии (А320/А321P2F). Первый самолет будет передан заказчику в конце 2011 — начале 2012 года.

Вчера "АвиаПорту" сообщили в российском представительстве EADS, что первая поставка с российской площадки должна пройти в 2013 году. Глава EADS и Airbus в России Вадим Власов подтвердил, что "Иркут" уведомил Airbus о возможности выбора площадки в Ульяновске. "Мы приветствуем любой из двух вариантов (в Ульяновске или Подмоскowie. — "АвиаПорт") в случае, если российская сторона будет уверена в своих заключениях", — пояснил В. Власов.

Вместе с тем источник "АвиаПорта" в авиационной отрасли, знакомый с ситуацией, выразил сомнение, что проект конвертации на российской площадке состоится. "ОАК этот проект был интересен, когда велась большая политика с EADS. Для НПК "Иркут" сейчас приоритетны другие проекты — МС-21 и Як-130, по которым есть госфинансирование. Таким образом, по-настоящему заинтересованы только Ульяновск, которому нужно привлечь инвестора, и ЭМЗ имени Мясищева, который находится в сложном финансовом положении", — полагает собеседник "АвиаПорта".

Алиса ГРИЦКОВА

источник: AVIAPORT.RU
21.08.09



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **93**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр.
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

В ПОГОНЕ ЗА "ХИЩНИКОМ"

Россия создает свой истребитель пятого поколения в ответ на американский F-22 Raptor.

Гиперзвуковые, высотные, недоступные для средств ПВО самолеты со скоростью, как выражаются профессионалы, 6М (это значит в шесть раз быстрее звука), беспилотные летательные аппараты — вот ближайшее будущее нашей военной авиации. Об этом во вторник рассказал главком ВВС Александр Зелин в преддверии открывающегося аэрокосмического салона "МАКС-2009". Главком пообещал, что уже в ноябре-декабре в небо поднимется первый образец истребителя пятого поколения. Его еще называют перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА). Это наш ответ американскому F-22 Raptor ("Хищник").

— В Комсомольске-на-Амуре в рамках гособоронзаказа созданы три образца боевого самолета пятого поколения, — заявил главком. — Строительство летающего образца уже завершается. Думаю, в этом году мы поднимем машину в воздух.

На МАКСе истребителя пятого поколения нам не покажут. Компания "Сухой" сосредоточена на продвижении своего нового среднемагистрального самолета Sukhoi SuperJet. Так что не до перспективных авиационных комплексов фронтовой авиации (ПАК ФА). А вот смежники, напротив, готовы повсюду рекламировать свои достижения в его разработке. И их можно понять. Концепция новой боевой машины предполагает модульность оборудования, то есть возможность его интеграции не только в перспективном истребителе, но и в тех, что уже летают.

ВНЕШНОСТЬ ЗНАЧЕНИЯ НЕ ИМЕЕТ?

О пятом поколении говорят не один год, но до сих пор его точных технических характеристик никто не назвал. Главком Зелин лишь туманно намекает, что машина будет обладать сверхманевренностью, высокой интеллектуализацией, иметь круговое информационное поле, малую заметность и обладать возможностью всеракурсного обстрела целей. Среди других боевых качеств — многоканальность применения оружия, возможность одновременной атаки нескольких воздушных целей и наземных объектов высокоточным оружием, мощный бортовой комплекс обороны, высокая эффективность и безопасность полетов.

Как выглядит это чудо техники — загадка. Впрочем, специалисты говорят, что аэродинамика — весьма хитрая наука и неожиданностей в ней нет. Посмотрите на американский истребитель F-22. Если "скрестить" его с Су-35, то вы, скорее всего, получите вполне адекватное представление об облике ПАК ФА. В Интернете много подобных рисунков, но, как нам кажется, дизайнер Александр Дульцев ближе и точнее всех нарисовал перспективную машину. Причем

сделал это сразу в двух видах: обычный вариант с нормальным крылом, как у Су-35 и F-22, и тот, что мог бы получиться, если бы фирма "Сухой" взяла за образец истребитель Су-47 "Беркут", имеющий крылья с обратной стреловидностью.

ГЛАЗА И УШИ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

— На салоне мы впервые покажем активную фазированную антенную решетку (АФАР) X-диапазона для перспективных истребителей, — рассказал "Известиям" глава НИИ приборостроения имени Тихомирова Юрий Белый. — До этого ни одна страна мира реально работающую технику нигде не показывала.

Откровенность наших конструкторов понятна. Новый радар на основе АФАР должен стать главным экспортным товаром страны в ближайшее время. Россия — один из лидеров в разработке подобной техники, и сегодня важно показать потенциальным заказчикам, что это именно так. Юрий Белый говорит, что антенна создается в первую очередь под истребитель пятого поколения, но по своим возможностям и характеристикам может быть интегрирована в любой другой современный российский истребитель, будь то Су-30 или МиГ-35. И будет, как уверен гендиректор, не хуже тех антенн, что стоят на американских F-22 и F-35.

Решетка НИИ Тихомирова — это более тысячи объединенных в единое поле с высокой мощности сигналом на выходе миниатюрных приемопередающих модулей. Радар с АФАР видит все, что делается в воздухе и на земле на расстоянии нескольких сотен километров. Может вести множество целей, одновременно наводя вооружение истребителя на них. И, как говорят конструкторы, одновременно их все обстрелять, буквально веером выпустив ракеты из самолета.

В аэродинамике не бывает чудес, "скрестите" американский F-22 и российский Су-35, и можно получить представление, в каком направлении движется конструкторская мысль.

ВИРТУАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

— Истребитель пятого поколения, — говорит глава концерна "Авионика" Гиви Джанджгава, — должен обрабатывать огромный объем информации. Человечек самостоятельно не в состоянии ее даже адекватно воспринять. Поэтому мы создаем высокоинтеллектуальную боевую информационную машину, которая самостоятельно будет обрабатывать данные и выдавать пилоту только самое необходимое.

Концерн "Авионика" уже показывал на предыдущей выставке "МАКС" прообраз кабины истребителя пятого поколения. Сейчас она активно отработывается в составе истребителя Су-35. Главная особенность — отсутствие аналоговых стрелочных приборов. Вме-

сто них — две цветные жидкокристаллические панели. На истребителе пятого поколения будет так же.

На них, как в обычном телевизоре в режиме "картинка в картинке", будет выдаваться вся необходимая пилоту информация. Причем, как говорит Джанджгава, из-за ее сложности не в обычном виде "цифры" показания высоты, дальности и т. д., а образная индикация. То есть пилот сможет включить режим трехмерного отображения окружающей обстановки: рельеф местности, расположение целей. Прямо как в компьютерном авиасимуляторе. Причем часть этой информации может транслироваться на защитное стекло шлема пилота.

— Не потеряет ли человек ощущение реальности от такого "компьютерного" полета? — спрашиваю конструктора.

— Нет, стекло шлема будет прозрачным, — говорит Гиви Джанджгава. — Так что он будет видеть и показания приборов, и то, что вокруг него происходит в реальности.

Одна из главных концепций концерна "Авионика" состоит в открытости и модульности архитектуры бор-

тового оборудования самолетов. Поэтому наработки по пятому поколению найдут применение и на истребителях Су-35, МиГ-35, вертолете Ка-52 и даже перспективном гражданском дальнемагистральном авиалайнере МС-21. На базе этих разработок можно будет провести модернизацию и пассажирских самолетов Ту-204, Ту-334 и других проектов.

Россия отстает в создании истребителя пятого поколения от американцев. Их "Хищник" уже летает. Но так ли это страшно? Многие из того, что нужно отечественной новой машине, уже создано, модернизируется и совершенствуется в соответствии с требованиями времени. А значит, к моменту взлета наш "пятопоколенник" будет на уровне, а может, и лучше своих конкурентов.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: газета «Известия»
12.08.09*

"ТУПОЛЕВ" ОТВОЕВЫВАЕТ НЕБО

В Ульяновске приступили к сборке первого лайнера Ту-204СМ.

Несмотря на кризис, ульяновский завод "Авиастар-СП", входящий в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), приступил к сборке первого лайнера Ту-204СМ. Воздушное судно обещают закончить к апрелю 2010 года. После этого самолет будет передан конструкторам для проведения испытаний, а с середины 2011 года уже серийные машины должны начать выполнять регулярные рейсы.

В ОАК возлагают на новый лайнер большие надежды. Ту-204СМ должен стать основным российским среднемагистральным самолетом до появления перспективного МС-21, который сейчас находится в стадии проектирования. В госкорпорации полагают, что модернизированная "тушка" вполне конкурентоспособна и будет востребована как минимум на внутреннем рынке.

— По сути, это новый вид самолета, — пояснил президент ОАО "Туполев" Игорь Шевчук. — Лайнер получил новое бортовое оборудование и вспомогательную силовую установку. Двигатели, шасси и кабина подверглись серьезной модернизации. А благодаря использованию современных легких композиционных материалов самолет стал легче более чем на тонну и значительно экономичнее.

Как говорят сами конструкторы, лайнер получился "человеколюбивым". Чтобы снизить нагрузку на экипаж, на "тушку" установили современную систему управления самолетным оборудованием. Благодаря ей значительно повышается надежность лайнера и снижается влияние человеческого фактора. Пассажирский салон оборудован новыми системами кондиционирования воздуха и регулирования давления

в салоне. В качестве опций на новый Ту-204 устанавливается спутниковая система передачи данных и GSM-модуль. Пассажиры лайнера смогут во время полета привычно пользоваться Интернетом и сотовой связью.

Как отмечают эксперты, по большинству характеристик модернизированный "двестичетвертый" не уступает "Боингам" аналогичного класса, а кое в чем даже превосходит зарубежный аналог. При этом российский лайнер более доступен по цене. Первые полтора десятка самолетов уже забронированы авиакомпанией "Атлант-Союз".

— Предварительное соглашение было заключено в Ле Бурже, — пояснил генеральный директор авиакомпании Евгений Бачурин. — Окончательный контракт с ОАК и "Ильюшин Финанс" мы планируем подписать во время авиасалона "МАКС-2009".

Кроме того, на МАКСе ожидают еще одной сенсации в мировом авиастроении. В Жуковском ОАК планирует объявить о начале работ по восстановлению производства уникальных "грузовиков" "Руслан". Знаменитые самолеты-гиганты будут собирать на стапелях в Ульяновске. Однако пока сложно сказать, когда первый модернизированный "Руслан" поднимется в небо. Как пояснили в ОАК, прежде чем начнется производство, необходимо решить массу технических и организационных вопросов, в том числе и с украинской стороной.

Станислав ИКОННИКОВ

*источник: газета «Российская газета»
05.08.09*

ТОРГ УМЕСТЕН

Истребители из Европы и США вступили в борьбу за бразильский тендер.

В начале июля 2009 года шведская компания Saab, участвующая в тендере военного ведомства Бразилии с истребителем Gripen NG, заявила о готовности наладить в этой стране производство самолетов, рассчитывая таким образом повысить свои шансы на победу в конкурсе. Спустя примерно месяц с похожим предложением выступила и американская корпорация Boeing, продвигающая в тендере последнюю версию F/A-18E/F Super Hornet. Представители властей объявили, что США готовы сделать Бразилии "беспрецедентное предложение" о передаче технологий производства. Третий участник тендера — французская компания Dassault со своим самолетом Rafale — уже давно предложил потенциальному заказчику похожие условия. Очевидно, что борьба за бразильский рынок вооружений ожидается как никогда жесткая.

Говоря о бразильском самолетном тендере FX-2, большинство СМИ в основном упоминает о партии из 36 истребителей, которые ВВС этой страны намереваются закупить у победителя на первом этапе. Тем не менее его условия предусматривают куда более выгодное развитие сотрудничества, поскольку в конечном итоге бразильские военные планируют довести парк новых машин до 120 единиц. Такой заказ может стать лакомым куском для американского авиагиганта с его Super Hornet, а для шведов и французов — так и вовсе настоящим спасением оказавшихся на задворках индустрии самолетов.

Российской оружейной экспансии на латиноамериканский рынок, о которой в последнее время все чаще говорят и пишут, на этот раз не будет. Перспективный многоцелевой истребитель Су-35, на начальном этапе участвовавший в конкурсе, по каким-то причинам выбыл из него вместе с самолетом Турбооп европейского консорциума Eurofighter. Не устроило бразильцев и предложение Lockheed Martin с очередной модификацией F-16 (хотя, по некоторым данным, вместо этого самолета они запрашивали перспективный F-35).

Мотивы решения об исключении российского самолета из тендера, впрочем, не совсем понятны, поскольку, по оценкам большинства экспертов, Су-35 будет существенно превосходить других участников конкурса. Как и один из финалистов конкурса Gripen NG, он находится в заключительной стадии разработки и проходит испытания. Тендер FX-2 стал продолжением аналогичной инициативы бразильских военных, получившей обозначение FX. Запрос о предложениях потенциальным участникам конкурса на поставку самолетов в рамках этой программы был направлен еще в конце 1996 года, однако позже она была заморожена из-за недостатка финансирования. В 2005 году бразильцы отменили тендер, хотя в то же время парк французских истребителей Mirage F-2000, стоящих на вооружении ВВС страны, превысил обозначенные разработчиком сроки эксплуатации.

Новый тендер на поставку самолетов, объявленный в 2008 году, стал более многообещающим. Да и сами затраты латиноамериканского государства на оборонные нужды за последнее время значительно увеличились, что сделало Бразилию еще более значимым игроком на региональном рынке вооружений. Сегодня эта страна не только собирается строить собственные атомные подводные лодки, но и рассматривается как потенциальная площадка для производства перспективного российского истребителя пятого поколения. Последний фактор, впрочем, вполне объясним. Бразильская авиастроительная корпорация Embraer сегодня считается одним из лидеров мирового рынка и воспринимается иностранными производителями как перспективный партнер. С учетом последних заявлений, прозвучавших с обеих сторон Атлантики, у нее может появиться выбор, какой именно самолет выпустить на своих мощностях.

Предложение шведов в этом плане действительно выглядит выгодным как для военных, так и для бразильской промышленности. Saab, как утверждают некоторые источники, планирует фактически переместить в Бразилию половину производства своих самолетов, что автоматически снизит их стоимость примерно на 20 процентов. Цена технического обслуживания также уменьшится на треть.

Кроме этого, как заявил директор Saab по маркетингу Боб Кемп (Bob Kemp), компания рассчитывает, что за счет Бразилии можно будет расширить географию поставок истребителей в латиноамериканском регионе. В частности, в качестве потенциальных заказчиков своего самолета Saab рассматривает Аргентину, Эквадор и Мексику. Тот фактор, что Gripen NG будет собираться в Бразилии, сделает его более доступным и привлекательным для соседних государств.

Желание шведской компании продвинуть свой самолет в бразильском тендере вполне понятно, поскольку для Saab предполагаемая сделка может стать выходом из затянувшейся полосы неудач. В последнее время Gripen терпит на рынке одно фиаско за другим, проигрывая своим конкурентам, а статистика поставок свидетельствует, что пока компания ориентирована в основном на внутренний рынок. Так, из 250 уже заказанных самолетов 204 проданы своей же армии, а часть экспортных машин находится в лизинге из-за того, что заказчики вынуждены ограничивать свои оборонные затраты.

Американцы предложили Бразилии партию из 28 одноместных истребителей F/A-18E и восьми двухместных самолетов в F-модификации, а также сопутствующие услуги и дополнительную продукцию за 7 миллиардов долларов. В случае победы в тендере самолеты будут комплектоваться двигателями F414-400, бортовыми РЛС с активными фазированными антенными решетками, а также получат широкий спектр вооружений, включая ракеты AIM-120C7 AMRAAM, AIM-9M Sidewinder, AGM-154 и AGM-88B HARM, управляемые авиабомбы GBU-31/32.

В том случае, если бразильцы остановят свой выбор на продукции Boeing, они также смогут получить право производить на своих мощностях последнюю модификацию знаменитого американского боевого самолета. В таком случае латиноамериканское государство будет вторым экспортным покупателем F/A-18E/F Super Hornet. Первым стала Австралия, лишь недавно получившая одну из 23 заказанных машин. Интерес к новинке американской корпорации на мировом рынке пока также не слишком большой. Причем весьма маловероятно, что в будущем ситуация может сильно измениться к лучшему — развитые страны вряд ли купят его, поскольку ожидают поставок новых истребителей F-35, а небогатым государствам в большинстве своем этот самолет все равно окажется не по карману.

Лидером в тройке финалистов еще раньше негласно называли Францию с ее истребителем Rafale. Это мнение основывалось на том, что у двух стран и так уже существуют довольно тесные отношения в военно-технической сфере. Даже первая бразильская атомная подводная лодка будет строиться при участии Парижа, не говоря уже о том, что на вооружении ВВС Бразилии до сих пор стоят французские Mirage F-2000. Тем не менее, как отмечает издание Flight Global, у

Rafale есть и очевидные минусы, которые могут сказаться на решении бразильцев. В частности, французы пока не готовы предложить столь же широкий спектр вооружений, как их конкуренты. Кроме этого, бортовая РЛС с активной фазированной антенной решеткой для Rafale должна быть разработана лишь к 2012 году.

Для сравнения, те же американские Super Hornet уже обладают подобными радиолокационными станциями APG-79 производства Raytheon. И хоть в бразильском тендере наличие данной составляющей не значится как обязательное, это обстоятельство может сыграть свою роль.

Прогнозировать, чем завершится столь привлекательный для мировых авиационных гигантов бразильский тендер, пока трудно. Каждый из претендентов постарался максимально задобрить потенциального заказчика, предложив ему наиболее выгодные условия. Но победитель будет лишь один. А подобные решения, как известно, принимаются, исходя не только из технических, но и из политических оснований.

Андрей ФЕДОРОВ

*источник: LENTA.RU
13.08.09*

ОАК НЕ ПРИШЛА

"Ростехнологии" объявили тендер на поставку 65 среднемагистральных самолетов для будущей "Росавиа". Условия корпорация вручила Boeing и Airbus, а представители ОАК на церемонию не пришли.

Недавно проект "Росавиа" похоронили — а зря, он есть и развивается, заявил гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов. К 2017 г. авиакомпания понадобится 120 лайнеров всех типов, к этому времени ее суммарный пассажиропоток составит около 20 млн человек. Сначала "Росавиа" закажет среднемагистральные лайнеры. Коммерческое предложение на них Чемезов должен был передать "ведущим российским и иностранным авиапроизводителям" — так было заявлено в программе второго дня авиасалона "МАКС-2009". Представители Boeing и Airbus условия тендера торжественно приняли. А вот представителя Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в зале не оказалось. Чемезов несколько раз спросил, есть ли кто от ОАК, но ответа не услышал. "Нашим позднее передадим", — не расстроился он.

В приглашении "Ростехнологий" на церемонию от ОАК значится президент "Иркут" Олег Демченко. Пресс-секретарь "Иркут" Елена Федорова отсутствие Демченко назвала "технической накладкой": в этот момент он проводил пресс-конференцию, другого времени для нее не было, сокрушалась она.

ОАК без заказов от "Росавиа" не останется, уверен сотрудник корпорации: весной было подписано соглашение с "Ростехнологиями" о поставках для перевозчика среднемагистральных Ту-204. Вполне возможно,

ОАК предложит "Росавиа" и МС-21, продолжает он: пока лайнер лишь проектируется, а на рынок поступит к 2016 г. Открывавшая МАКС-2009 российская новинка Sukhoi SuperJet в поле зрения "Росавиа" пока не попала. Это региональный самолет. "Ростехнологии" сформируют коммерческие предложения по ним, а также дальнемагистральным широкофюзеляжным лайнерам до конца года, заверил Чемезов.

Ответы от авиапроизводителей по вчерашнему тендеру "Ростехнологий" ждут к 17 октября, уточнил Чемезов. На 50 самолетов будет сразу же заключен твердый контракт, на 15 — опцион. Поставки ожидаются в 2010—2016 гг. Лайнеры могут быть куплены или взяты в лизинг, добавил Чемезов. По каким характеристикам будет отобран поставщик, он не сказал, но уточнил, что госкорпорация может выбрать больше одного производителя.

Чемезов рассчитывает, что новые самолеты обойдутся "Росавиа" в \$ 35—40 млн. Значит, общая сумма заказа может достичь \$ 2,6 млрд. В названные рамки укладывается Ту-204, однако иностранным производителям придется дать хорошую скидку, отмечает аналитик "Авиапорта" Олег Пантелеев: их каталожная цена выше, плюс авиакомпании придется уплатить импортные пошлины и НДС, из-за чего самолеты подорожают еще примерно на 40 %. Однако покупать морально устаревшие Ту-204 "Росавиа" не стоит, считает Пантелеев.

Анастасия ДАГАЕВА

*источник: газета «Ведомости»
20.08.09*

СОТРУДНИЧЕСТВО — ЭФФЕКТИВНОЕ!

Как уже сообщала "Коммуна", на базе ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" состоялась торжественная церемония запуска в серийное производство новейшего самолета Ан-148.

Первый Ан-148-100 уже "встал на крыло", его передадут авиакомпании ГТК "Россия" до конца этого лета. В цехе окончательной сборки продолжается работа над двумя следующими самолетами Ан-148-100В. Всего в 2009 году предусмотрен выпуск четырех машин, в том числе трех — серийных.

Напомним, в церемонии принимали участие президент Объединенной авиастроительной корпорации А. Федоров, генеральный директор "Ильюшин Финанс Ко" А. Рубцов, генеральный директор ОАО "ВАСО" В. Зубарев, депутат Государственной Думы С. Гаврилов, представители прессы и представители филиала ОАО "Банк ВТБ" в Воронеже, предоставившего финансирование данной программы.

Подготовка к запуску в производство нового самолета Ан-148 была начата на ОАО "ВАСО" еще в 2007 году. Именно тогда на предприятии запустили масштабную программу технического перевооружения, был сформирован пакет заказов на приобретение высокотехнологичного зарубежного оборудования. ВТБ предоставил предприятию кредитные средства в размере более одного миллиарда рублей на приобретение необходимого оборудования и 500 миллионов рублей на пополнение оборотных средств. Финансирование велось банком с учетом специфики авиастроительной отрасли: срок кредитования соответствовал параметрам окупаемости про-

екта и составил семь лет. Кроме того, банк ВТБ согласился выступить консультантом в части защиты интересов предприятия при проведении сделок с зарубежными партнерами и обеспечить проведение расчетов с использованием аккредитивных продуктов банка. Присутствующий на презентации депутат Государственной Думы, заместитель председателя Комитета по транспорту Сергей Гаврилов отметил, что в условиях мирового финансового кризиса особую значимость приобретают поддержка и развитие высокотехнологичных отечественных производств, которые помогут российской экономике выйти из кризиса.

"То, что именно государственный банк — ВТБ — продолжает финансировать такие производства, как ВАСО, на долгосрочной основе, говорит не только о способностях руководства банка находить эффективные механизмы бизнеса, но и о его высокой социальной ответственности. На примере Ан-148 хорошо видно, что большая совместная работа, проведенная заводом и банком при нашем содействии в Думе, была не напрасной. Результат, как вы видите, уже пошел в отрыв от взлетной полосы", — заключил депутат.

Запуск производства нового регионального самолета Ан-148 позволит сохранить уникальную научно-производственную базу ОАО "ВАСО", тысячи рабочих мест на заводе и обеспечить долгосрочными заказами значительное число отечественных производителей авиационных комплектующих.

Андрей УЛАНОВ

*источник: газета «Коммуна»
07.08.09*

АКТИВЫ "ОБОРОНПРОМА" ПОШЛИ ВРАЗЛЕТ

Пермский моторный завод пока не будет объединяться с "Авиадвигателем".

ОПК "Оборонпром", владеющая блокпакетами двух крупнейших предприятий пермской моторной площадки — ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Пермский моторный завод", отложила процесс их объединения в единое НПО, как это предполагалось ранее. По словам участников процесса, в этом нет необходимости: оба предприятия нормально работают по отдельности. Отраслевые аналитики полагают, что процесс объединения застопорился из-за того, что пока не определены стратегические задачи, стоящие перед управляющей компанией предприятий — Объединенной двигателестроительной корпорации

ей (ОДК). Как стало известно "Ъ", подготовка к слиянию активов ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) в единое НПО фактически остановилась. Эту информацию подтвердил "Ъ" глава пермского представительства УК ОДК Владимир Сатюков, а также управляющий директор "Авиадвигателя" Александр Иноземцев. "Объединение отошло на задний план, — сказал "Ъ" господин Сатюков. — Пока отрабатывается технология по присоединению к Пермскому моторному заводу пяти вспомогательных обществ (с осени 2008 года ПМЗ управляет "Металлистом-ПМ", "Инструментальным заводом-ПМ", "РЭМОС-ПМ", "Энергетиком-ПМ", "Железнодорожником-ПМ", с которыми он связан единой технологической цепочкой. — "Ъ"). В пресс-службе ОПК "Оборонпром" письменный

запрос "Ъ" с просьбой пояснить ситуацию оставили без комментариев.

С весны 2008 года контрольными пакетами в пермских моторных компаниях бывшего холдинга "Пермские моторы" владеет корпорация "Оборонпром". Ей принадлежит 71,63 % акций ПМЗ, 56,7 % "Авиадвигателя", 14,25 % "Пермских моторов", а также около десятка пакетов вспомогательных и сервисных АО. United Technologies Corporation через свое авиационное подразделение — Pratt & Whitney — контролирует по 25,1 % "Авиадвигателя" и ПМЗ. Эти активы управлялись с помощью ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК), но весной этого года были включены в состав формируемой "Оборонпромом" ООО "Объединенная двигателестроительная корпорация". Помимо пермских активов, в нее включены моторные компании Уфы, Самары и Рыбинска.

Решение о разработке концепции по объединению "Авиадвигателя" и ПМЗ в НПО "Пермские моторы" совет директоров УК ПМК принял в начале февраля этого года. Оба АО являются крупнейшими предприятиями пермской моторной площадки: "Авиадвигатель" занимается НИОКР, ПМЗ — производством авиадвигателей и наземных газотурбинных установок. Как пояснили тогда в ПМК, объединив ПМЗ и ОАО "Авиадвигатель", корпорация в первую очередь облегчит себе управление этими активами. Сам вариант объединения предполагалось разработать до конца марта, между тем эксперты уже в феврале высказывали мнение, что создание НПО будет происходить путем присоединения "Авиадвигателя" к ПМЗ как к более крупному производству. По данным Владимира Сатюкова, сейчас в ОДК, которая управляет "Авиадвигателем" и ПМЗ, другая концепция по поводу слияния двух крупнейших моторных активов: "А надо ли это?". Источник "Ъ" в "Авиадвигателе" пояснил, что "оба предприятия

раздельно работают нормально и зачем что-то менять?". Собеседник пояснил, что процесс слияния в единое НПО заглох после того, как минувшей весной структуры Пермского моторостроительного комплекса покинули два топ-менеджера — Ольга Федонюк и Николай Никитин. Именно они являлись основными лоббистами слияния.

Источник "Ъ" также сообщил, что "Оборонпрому" не удалось найти топ-менеджера, который бы смог объединить оба предприятия: "Нет такого менеджера, который смог бы заменить Александра Иноземцева на "Авиадвигателе" и Михаила Дическула на ПМЗ". Отметим, что ранее в ПМК прогнозировали наличие и других проблем при объединении. Так, у "Авиадвигателя" есть более мелкие акционеры, на выкуп акций которых понадобятся средства. Во-вторых, возможные споры по интеллектуальной собственности: часть разработок "Авиадвигатель" создает в долевом участии с государством или с частными инвесторами. Также ставился вопрос, сможет ли ПМЗ содержать "Авиадвигатель".

Ведущий эксперт УК "Финам Менеджмент" Дмитрий Баранов отмечает, что в двигателестроении России сейчас все подчинено одной идее — созданию ОДК: "Объединение или необъединение входящих в ОДК предприятий отходит на второй план, потому что все они будут подчиняться одной управляющей компании". Аналитик предполагает, что процесс объединения двух пермских предприятий решено было отложить до того момента, когда будут сформулированы стоящие перед ОДК стратегические задачи.

Артем ВОРОНЕНКО

источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
07.08.09

"ПРОГРЕСС" ПОЛУЧИТ КРЕДИТ НА "АЛЛИГАТОРОВ"

Оборотные средства пополнят под гарантии правительства.

Минфин РФ выдал госгарантии на 2,17 млрд руб. ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина" — это 70 % от суммы кредита, предоставляемого предприятию Сбербанком России. Кредит необходим для пополнения оборотных средств "Прогресса", по госзаказу выпускающего боевые вертолеты Ка-52 ("Аллигатор"). По мнению экспертов, предоставление госгарантий означает, что государство выполнит обязательства по загрузке "Прогресса" заказами для нужд ВВС.

Вчера пресс-служба Минфина сообщила о принятом ведомством решении о предоставлении государственных гарантий Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" в рамках правительственных антикризисных мер по поддержке стратегических организаций оборонно-промышленного комплекса. Приказ издан в минувшую пятницу. Как сообщила пресс-служба

министерства, ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина" предоставляется государственная гарантия на сумму до 2,17 млрд руб., что составляет 70 % от суммы кредита. Бенефициаром по договору о предоставлении госгарантии является ОАО "Сбербанк России". Срок действия кредита определен до 7 марта 2013 года.

ОАО "Арсеньевская авиакомпания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" выпускает боевые ударные вертолеты Ка-50 ("Черная акула"), Ка-52 ("Аллигатор"), ракеты ЗМ-80, ЗМ-82 противокорабельного ракетного комплекса "Москит". В 2008 году вошла в состав корпорации "Оборонпром" и находится под управлением входящего в "Оборонпром" ОАО "Вертолеты России". Согласно данным Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ), в 2008 году выручка "Прогресса" от реализации продукции составила 3,335 млрд руб., чистая прибыль — 17,5 млн руб. Продукция выпускалась только в рамках госзаказа.

Ка-52 — двухместная модификация известного ударного вертолета Ка-50 "Черная акула", который управляется одним пилотом. Максимальная взлетная масса Ка-52 — 11,3 т, вооружение — 12 противотанковых управляемых ракет "Вихрь", 30-миллиметровая пушка 2А42 (460 снарядов), 4 управляемые ракеты "воздух — воздух" "Игла", 80 неуправляемых ракет типа С-8 в блоках Б8В20. Скорости: максимальная при горизонтальном полете — 310 км/ч, крейсерская — 270 км/ч, при пикировании — 350 км/ч. Статический потолок — 3,6 км, динамический — 5,5 км. Дальность полета — 275 км.

Серийное производство Ка-52 началось на "Прогрессе" в конце прошлого года. Напомним, судьба Ка-52, который разработчик, ОАО "Камов", предлагал как основной перспективный боевой вертолет для ВВС РФ, долгое время была неясной. В 2003 году решением командования ВВС на вооружение был принят конкурент "Аллигатора" — ударный вертолет Ми-28Н "Ночной охотник" (сейчас производится Ростовским вертолетным заводом), позже Минобороны объявило о необходимости закупки порядка 20 вертолетов Ка-52 для использования при проведении спецопераций. По некоторым данным, в 2009 году российские вооруженные силы должны получить 12 "Аллигаторов", а суммарный заказ государства Арсеньевской авиационной компании на период до 2013 года составляет около 30 единиц. Кроме того, рассматривается вопрос экспортных поставок этих машин, среди вероятных покупателей — Турция, Индия, а также предположительно Венесуэла.

В настоящее время, по данным пресс-службы "Прогресса", завод работает только по госконтрактам по производству Ка-52, Ка-50 и "Москитов". По словам заместителя директора департамента транспорта и промышленности Приморского края Виктора Старченко, госзаказ обеспечил "Прогрессу" достаточный для загрузки предприятия объем. Однако у ОАО есть сложности с оборотными средствами из-за накопившейся кредитной задолженности в период с 2000 по

2006 год, когда завод был загружен на 30—40 % мощностей. "Прогрессу" остро необходимы финансовые средства для выполнения гособоронзаказа, а с точки зрения производственных и кадровых ресурсов он полностью готов к работе", — отметил чиновник.

Весной 2009 года совет директоров ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина одобрил решение об открытии кредитной линии в Сбербанке РФ для пополнения оборотных средств, необходимых для исполнения госзаказа. Вчера в ОАО сообщили, что "указанная сумма в 2,17 млрд руб. действительно может соответствовать одному из кредитов в рамках кредитной линии, открытой Сбербанком России для предприятия на срок до 2013 года". Однако комментировать ситуацию на "Прогрессе" пока не стали в связи с тем, что "до настоящего времени никаких официальных документов о выдаче госгарантии на предприятие еще не поступило". Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко отметил, что госгарантии для получения кредита — это сейчас "стандартный механизм поддержки оборонных предприятий". Он считает, что если Минфин издал приказ о госгарантиях, а Сбербанк согласился кредитовать "Прогресс" на таких условиях, значит, "по гособоронзаказу предприятие не бросят".

Виктор Старченко считает, что нынешний и будущий годы являются "переходными" для "Прогресса". "Когда предприятие раскрутится, обязательства по этим кредитам будут исполнены. В рамках диверсификации производства в будущем предполагается загрузка "Прогресса" военной и гражданской (Ка-62) продукцией поровну", — пояснил господин Старченко.

Марина КРАВЧЕНКО

*источник:
газета «Коммерсантъ — Хабаровск»
05.08.09*

ДИРИЖАБЛЯМ ПОДДАЛИ ГАЗУ

В России может появиться новый воздушный флот — из дирижаблей. Минпромторг и Минобороны уже готовят для этого законодательную базу.

Дирижабли могут быть эффективны в труднодоступных районах нефтяных и газовых разработок. Промышленники готовы начать их серийный выпуск в 2014 году. Дело за инвестициями.

Концепцию дирижаблестроения, разработкой которой сейчас занимаются Министерство обороны и Минпромторг, планируется принять уже в конце этого года. По словам источника Интерфакса в оборонно-промышленном комплексе, рассчитана она будет до 2020 года. "Общая потребность в дирижаблях в мире оценивается примерно в 5 тысяч экзем-

пляров. В России — в 200—250 дирижаблей грузоподъемностью от 5 до 200 тонн", — говорит источник агентства в ОПК. На основе каких технологий будут строиться грузовые дирижабли и, главное, во сколько обойдется создание нового воздушного флота, чиновники пока не уточняют.

Все семь транспортных дирижаблей, ныне летающих в России, построены компанией "Авгурь". "То, что транспортные дирижабли нужны, в этом нет сомнения", — говорит президент "Авгура" Геннадий Верба. Хотя, по его мнению, потребность в них чиновниками завышена. "В мире в ближайшие годы потребуются 300—500 аппаратов грузоподъемностью 10—15 тонн, половина из них придется на Россию, мы знаем, как делать такие машины", — говорит Г. Верба. Больше всего дирижабли будут востребованы при

перевозке грузов в Сибири и на Дальнем Востоке. Грузоподъемными дирижаблями интересуется МЧС. Им они нужны для тушения лесных пожаров, эвакуации пострадавших и завоза грузов в районы стихийных бедствий.

Приятно удивились новостям о концепции еще в одной дирижаблестроительной компании — "Локомоской". "Мы эту новость давно ждали, и это не фантастика", — радуется гендиректор компании Виктор Прохоров. Компания собирается реанимировать проект "Термоплан" академика Рыжова. Проектом занималось Минобороны.

Военные рассчитывали создать термоплан грузоподъемностью 2 тыс. тонн и с его помощью перебрасывать дивизии вместе с техникой. Но из-за отсутствия финансирования в 1991 году проект заморозили. Компания не построила ни одного дирижабля.

Дирижаблю "Локомоской" не нужен балласт: две трети объема дирижабля заполнено гелием, оставшаяся треть — это воздух, регулируя температуру которого можно обеспечить полную посадку и загрузку-выгрузку на земле. Сгореть, как в 1937 году дирижабль "Гинденбург" компании Zeppelin, "Локомоской" не сможет. "От водорода уже давно отказались", — говорит Прохоров. "Это даже не совсем классический дирижабль, похожий на сигару или сосиску, а, скорее, летающая тарелка, смахивающая на НЛО из фантастических фильмов", — говорит Прохоров. Классическая форма дирижабля для транспортировки тяжелых грузов не подходит — слишком плохая устойчивость. А вот форма тарелки в самый раз.

Дирижабль "Локомоской", оснащенный восемью авиационными двигателями, позволит обеспечить необходимую грузоподъемность 200 тонн. И это не предел. Компания рассчитывает делать дирижабли грузоподъемностью 600 тонн. "Для нефтяников, занимающихся разработкой месторождений в труднодоступных местах, это реальный выход", — говорит Прохоров. — Ведь буровая установка очень тяжелая. Такую установку не перевезет даже самый грузоподъемный самолет Ан-124 "Руслан" (грузоподъемность 120 тонн). Самый тяжелый вертолет Ми-26 поднимает максимум 20 тонн груза. Правда, Г. Верба из "Авгура" проект "Локомоской" считает несерьезным — "пока это

лишь прожектёрство". "Эти люди не построили ни одного дирижабля, рисуют на ватмане. Да и нет в природе таких материалов, которые смогли бы длительно выдержать жесткий температурный режим, создаваемый горячим воздухом. У нас более реальный проект", — считает он.

Опрошенные же "Газетой.Ru" эксперты считают, что и "Авгурь", и "Локомоской" делят шкуру неубитого медведя". Идея с дирижаблями красивая, но сырая.

"У нас пока количество дирижаблей исчисляется единицами, опыта их коммерческой эксплуатации в целях перевозки грузов, по сути, нет. Без такого опыта развивать транспортную систему на базе дирижаблей преждевременно", — говорит Олег Пантелеев из "Авиапорта". "Проблемы дирижаблей связаны не только с самой конструкцией дирижабля", — соглашается главный редактор "Авиатранспортного обозрения" Алексей Синицкий. "Понятно, что сейчас она будет лучше, чем 60 лет назад, когда на дирижабли махнули рукой", — говорит он. — Но все равно остается зависимость от погоды". В "Локомоской" нападки отвергают: "От погоды дирижабль зависит ровно так же, как обычный самолет: в грозу лучше не летать".

По словам самих дирижаблестроителей, проблема только в финансировании. У того же "Локомоской" есть производственная площадка в Ульяновске. Это завод "Авиастар". Над проектом там уже работают 40 человек. Дирижаблем интересуется "Роснефть".

Но денег на строительство даже одного полноценного дирижабля ни у "Авиастара", ни у "Локомоской" нет. А ведь стоить дирижабль на первых порах будет не дешевле "Руслана" — примерно \$ 150 млн. Именно поэтому, по словам Прохорова, "шансов на успешную реализацию концепции пятьдесят на пятьдесят". В "Авгуре" планы более приземленные. "На сегодняшний момент вполне реально заключить порядка 60 опционов, 10 у нас уже подписано, это компании из нефтегазового сектора, начнем серийное производство в 2014 году", — делится секретами Г. Верба.

Андрей КОВАЛЕВСКИЙ

*источник: сайт «Газета.Ru»
04.08.09*

МЫ ЕЩЕ ПОЛЕТАЕМ?

Прямая речь.

Андрей Хазин, зампред комитета Совета Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности:

— Полетаем. Конечно, нынешнее отечественное самолетостроение неконкурентоспособно, но поставить на нем крест было бы ошибкой. Мы были сильны в советское время в этой области, и сейчас есть шансы поднять авиапромышленность на уровень. Для этого нужно найти молодых, амбициозных людей, которые помогут вытянуть отрасль и привлекут инвестиции. Нет смысла оставлять на ключевых постах лиц

советской эпохи, которые не понимают законов конкуренции и тормозят развитие.

Александр Лебедев, владелец Национальной резервной корпорации:

— Конечно, российское самолетостроение показывает неглые результаты для периода кризиса. И не стоит противопоставлять отечественные самолеты зарубежным. В идеале нужно одновременно развивать свой авиапром и недостающие самолеты закупать за границей. Но для этого надо создавать хорошие условия не только для российской авиапромышленности, но и для ввоза иностранных самолетов. В

реальности не делается ни того ни другого, и работа ОАК, в которую вложили так много денег, неудовлетворительна. Отечественному самолетостроению не помогут такие меры, как 20-процентные пошлины на иностранные самолеты.

Андрей Нечаев, президент банка "Российская финансовая корпорация", в 1992—1993 годах министр экономики:

— У нашей авиации есть серьезный шанс не просто выжить, а занять достойное место на мировом рынке. В военной области это факт. И технологии не потеряны — надо только перенести и применить их в гражданском секторе. Впрочем, не надо, как в советское время, стремиться все делать самим: и заклепки, и приборы ночного видения. Весь мир идет по пути кооперации. И если мы отстаем в электронике и двигателях, надо включать кооперацию. Но не просто покупать двигатели, а заманивать иностранцев в совместные производства. И не обязательно в России.

Анатолий Лисицын, депутат Госдумы, бывший губернатор Ярославской области:

— Смотря где. На сверхмагистралах мы свою нишу давно потеряли. "Боинги" ее заняли всерьез и надолго. На этот рынок уже не вернуться никогда. А вот со своим Superjet мы вполне можем занять нишу на средних магистралах. Сейчас уже никто не говорит о выпуске старых отечественных самолетов — их век уже давно прошел. Но современные Superjet мы должны выпускать, хотя бы для использования на внутренних перевозках.

Владислав Тетюхин, один из основателей корпорации "ВСМПО-Ависма":

— Обязательно. В мире всего две общепризнанные школы авиапрома — США и России. Есть еще суммарные школы — в Англии, Германии, Франции и Италии, но они не имеют такого веса авторитета, как российская или американская. Безусловно, позволив "Боингам" зайти на наш рынок, мы получили мощный удар в спину. Но это не значит, что мы обязаны сдаться и ничего не предпринимать. Свои 10 % на авиарынке мы вполне можем занять.

Владимир Гусев, первый зампред комитета Совета федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности:

— Еще как летаем! Отечественный авиапром крайне необходим. Во-первых, для обеспечения безопасности страны. Во-вторых, для обеспечения населения недорогими перевозками. А без выпуска отечественных самолетов этого добиться невозможно.

Елена Панина, зампред комитета Госдумы по промышленности:

— И летаем, и поедем! Развивать промышленность, в том числе и авиастроение, необходимо всегда, а в кризисное время — особенно. Те специалисты, которые говорят обратное, либо дилетанты, либо лоббисты, преследующие собственные политико-экономические цели. В России всегда была высококлассная авиастроительная школа, которая утратила лидирующие позиции лишь последние 10—15 лет. Сейчас самое время наверстать упущенное, используя для этого лучший зарубежный опыт.

Борис Вольпе, исполнительный директор SAP СНГ:

— Полетаем, и на своих самолетах. Россия — авиадержава с колоссальными традициями, которые нужно развивать независимо от экономического кризиса. Развивая авиапромышленность, мы так или иначе будем развивать экономику в целом. Ведь об уровне развития страны судят по трем критериям — наличию своих банков, автомобилестроения и авиапромышленности. Последней мы можем по праву гордиться, но развивать ее нужно, не жалея средств.

Борис Титов, председатель правления группы компаний SVL, председатель "Деловой России":

— Дешевле и безопаснее будет летать на самолетах нового поколения, до которых нам самим никогда не добраться. Даже в лучшие времена, когда за год американский Boeing производил несколько сотен самолетов, у нас появлялось шесть Ил-96. А в некоторых областях, таких как моторостроение, электроника и навигация, мы отстали навсегда. Поэтому лучше сохранять то, что есть, например военную авиацию, а в области гражданской идти на интеграцию с иностранными компаниями, строить некоторые детали для общих самолетов.

*источник: Приложение к газете
"Коммерсантъ" № 150 (4205)
18.08.09*

СУ-30 УЛЕТАЮТ В МАЛАЙЗИЮ

"Иркут" переключится на индийский заказ.

Иркутский авиазавод (ИАЗ), входящий в состав корпорации "Иркут", в августе завершает поставки самолетов Су-30МКМ Королевским ВВС Малайзии в рамках подписанного в 2003 году контракта на сумму

\$ 910 млн. Сборочные мощности ИАЗа с этого времени будут задействованы на постройку Су-30МКИ для Индии в рамках контракта двухлетней давности.

"Иркут" вчера сообщил об очередной поставке двух Су-30МКМ для Малайзии. В августе ИАЗ, на котором ведется сборка машин, отправит в страну еще четыре самолета — таким образом, контракт, под-

писанный в 2003 году, на поставку 18 машин для Малайзии будет выполнен. Тем не менее в рамках договоренностей российская сторона продолжит работу с Малайзией в части обслуживания "сушек" в сервисном тренажерном центре на базе Королевских ВВС. Стоимость малайского контракта "Иркут" составила \$ 910 млн. Су-30МКМ для Малайзии является одной из версий Су-30МКИ, в 2002–2004 годах поставлявшегося в Индию и сейчас собирающегося в этой стране по лицензии. Внешне оба самолета похожи, имеют двигатели с отклоняемым вектором тяги и цифровую систему управления. Однако малайзийский вариант "Су" отличается от индийского бортовым оборудованием. Несмотря на это, по оценкам экспертов, и индийский, и малайзийский варианты семейства "Сухого" стоят примерно одинаково — около \$ 40–50 млн за один самолет. Представитель Объединенной авиастроительной корпорации сообщил "Ъ", что по окончании сборки "сушек" для Малайзии завод сосредоточится на производстве 18 самолетов Су-30МКИ для Индии в рамках контракта, подписанного в 2007 году в ходе визита в эту страну тогдашнего Президента РФ Владимира Путина. Стоимость контракта не разглашается, но известно, что поставка будет проходить по системе trade-in: Индия обменяет ранее поставленные Су-30К на новые Су-30МКИ. Кроме этого, в портфеле заказов "Иркута" значатся 28 многоцелевых Су-30МКИ(А) и 16 Як-130 для Алжира.

ОАО "Корпорация "Иркут", в состав которой входит ИАЗ, контролируется Объединенной авиастро-

ительной корпорацией. Чистая прибыль "Иркута" за 2008 год — 315,7 млн руб. Кроме модификаций самолетов "Су", ИАЗ производит учебно-боевые Як-130 и самолеты-амфибии Бе-200, производство которых сейчас передается ТАНТК им. Г. М. Бериева.

Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов полагает, что "Иркут" будет иметь рынок для Су-30 в Юго-Восточной Азии как минимум до 2020 года: азиатские страны следуют примеру Индии, которая успешно эксплуатирует эти машины и ко всему прочему собирает их по российской лицензии. Севастьян Козицын из ИК "Брокеркредитсервис" добавляет, что Малайзия может впоследствии договориться с Россией о лицензионной сборке Су-30МКМ на своей территории. После 2020 года внешний рынок военных самолетов для "Иркута", скорее всего, будет закрыт. ОАК продвигает на экспорт Су-35, который сейчас испытывает АХК "Сухой". Его планируется собирать только на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КНА-АПО), входящем в АХК. В свою очередь, "Иркут" вместе с ИАЗом в будущем сосредоточится на производстве гражданских самолетов МС-21.

Алексей КОПЫЛОВ

*источник:
газета «Коммерсантъ — Хабаровск»
13.08.09*

ОРУЖИЕ ВМЕСТО МАШИН

Минпромторг заберет часть средств у программы стимулирования спроса на автомобили, чтобы поддержать экспортеров промышленной продукции, главным образом — оборонку.

Из всех одобренных в апреле антикризисных мер правительства самой эффективной с точки зрения скорости расходования средств стало выделение 25 млрд руб. "Ростехнологиям" для "АвтоВАЗа" — они уже получены целиком. Почти столь же эффективной оказалась идея поддержать экспортеров промышленной продукции: из запланированных по этой статье 6 млрд руб. на 1 июля, по данным отчета правительства, потрачено уже 5,7 млрд руб. — 95 % от годового плана. Для сравнения: средства на поддержку оборонного комплекса выбраны на 81 %, на развитие малого и среднего бизнеса — на 68 %, на субсидирование ставок по кредитам для предприятий агропрома — на 47,7 % от плана.

Популярность господдержки у экспортеров побудила Минпромторг перераспределить в пользу этой меры 2,5 млрд руб. от других антикризисных статей. Министерство предлагает сократить поддержку автопроизводителей: с 2 млрд до 1 млрд руб. — по программе субсидирования процентной ставки по льготным автокредитам, с 2,5 млрд до 1,5 млрд руб. — на субсидирование кредитов автопроизводителям на

технологическое перевооружение и с 1 млрд до 0,5 млрд руб. — на субсидии лизинговым компаниям.

Уже в апреле, когда были одобрены меры поддержки автопрома, было понятно, что деньги в полном объеме до конца года израсходованы не будут, объясняет чиновник Минпромторга, поэтому министерство и предлагает довести господдержку экспорта до 8,5 млрд руб. Желание Минпромторга нарастить бюджетные затраты на субсидирование кредитов экспортерам де-факто разделяет и Минфин, хотя в ведомстве официально еще не получали предложений из Минпромторга. В Минфине обсуждается возможность еще большего увеличения затрат, чем предлагает Минпромторг, а именно на 3 млрд руб., рассказывает чиновник Минфина. Где взять дополнительные 500 млн руб., он не сказал.

По словам чиновника Минпромторга, возможностью получить субсидию на покрытие части затрат по выплате экспортного кредита в основном пользуются предприятия оборонного комплекса, металлургии и аграрии. В Минпромторге официально заявили, что среди получателей субсидий по экспортным кредитам есть ФГУП "ММПП "Салют", ФГУП "Базальт", ОАО "Сухой", ОАО "Иркут", ОАО "Окская судостроительная компания" и ОАО "АвтоВАЗ".

Гендиректор "Салюта" Юрий Елисеев предложение Минпромторга выделить дополнительные средства на субсидирование процентной ставки по экспортным кредитам считает разумным. "Экспортная

составляющая — основной источник доходов для нас. Большую часть прибыли от экспорта инвестируем в развитие, например серьезно продвинулись в разработке двигателя пятого поколения", — радуется Елисеев.

Представители "Сухого" и "Иркут" не смогли прокомментировать идею Минпромторга. С представителями "Окской судовой верфи" и "Базальта" связаться не удалось. Доходы "АвтоВАЗа" от экспортных поставок в первом полугодии — 4,4 млрд руб., или 11 % от выручки. Официальный представитель "АвтоВАЗа" от комментариев отказался.

Сверхпопулярность субсидий по экспортным кредитам объясняется тем, что работать на экспорт в начале года из-за слабевшего рубля было выгодно, полагает Михаил Пак из ИФК "Метрополь", число подобных кредитов во втором полугодии будет меньше и субсидий Минпромторг станет раздавать тоже меньше. В следующем году Минпромторг хотел бы сохранить объем поддержки экспортеров на уровне 6 млрд руб., а на три другие программы — автокредито-

вания, субсидий лизинговым компаниям и субсидирования ставок по кредитам на техническое перевооружение — добавить снятые в 2009 г. 2,5 млрд руб., говорит чиновник Минпромторга.

Даже после двукратного сокращения затрат на субсидирование ставок по автокредитам нехватка средств программе в этом году не угрожает, уверен Пак: если темпы не увеличатся, государство потратит не более 600 млн руб.

В "ВТБ 24" отмечают повышение спроса на льготные автокредиты — после того, как цена подпадающих под программу автомобилей была повышена с 350 тыс. до 600 тыс. руб. "С апреля мы выдали льготных автокредитов на 3,3 млрд руб., из них 1,4 млрд руб. — в июле", — сообщает представитель банка.

Максим ТОВКАЙЛО,
Алена ЧЕЧЕЛЬ

источник: газета «Ведомости»
18.08.09

АВИАЦИЯ МАЛЫХ ФОРМ

Для большинства посетителей авиасалона "МАКС" она осталась почти незамеченной.

Статическая экспозиция авиасалона "МАКС-2009" вызвала чувства несколько противоречивые. С одной стороны, от радно было видеть новую технику в окраске ВВС РФ, с другой стороны, состав показанных "вживую" машин навевал мысли о том, что на летное поле ЛИИ большую часть из них выкатили в основном для придания натурной экспозиции свойств массовости и масштабности. Действительно, Ту-95МС, Ту-160, Ан-124 "Руслан" или Ан-22 "Антей" было видно фактически с любой точки салона, однако никакими новинками они, естественно, не являются. Вместе с тем под гигантскими плоскостями этих машин почти незамеченными остались летательные аппараты, относящиеся к сегменту малой авиации.

Два биплана 30-х годов под крылом воздушного гиганта "Руслана" выглядели сущими стрекозами. Да и присутствие их на МАКСе вряд ли заметил кто-то из специалистов. Между тем воссозданные энтузиастами до летного состояния краснозвездные истребители конструкции Николая Поликарпова — явление для нашей страны уникальное. Камуфляжный И-15бис и учебная модификация этого самолета — ДИТ (двухместный истребитель тренировочный) — были представлены на МАКС-2009 некоммерческим фондом "Крылатая память Победы". Проект "Крылатая память Победы" — это идея создания коллекции летающих самолетов, которые в предвоенные и военные годы внесли наибольший вклад в дело победы над фашистской Германией. Долгое время отношение к подобного рода начинаниям в нашей стране было, мягко говоря, прохладным. Советский авиапром был устремлен в будущее, в результате чего многие архивные документы, чертежи были уничтожены или поте-

ряны, а сами старые самолеты, некогда находившиеся на острие авиационной мысли, обречены на списание в металлолом или в лучшем случае на медленную смерть на статической площадке авиационного музея в Монино.

В настоящее время общая численность раритетных самолетов в России не превышает 20 экземпляров, а подняться в воздух способны всего четыре образца. Между тем за границей насчитываются десятки живых антикварных самолетов, регулярно принимающих участие в различных авиашоу. Довольно много среди них и советских истребителей: в Новой Зеландии есть целая эскадрилья воссозданных в Новосибирске И-16 и И-15, в США и Европе летают несколько Як-3, также заново построенных в нашей стране. Работа по воссозданию авиационного прошлого в России только начинается. И сейчас очень важно не упустить время, в противном случае мы потеряем реальную историю авиации страны.

Что касается современных самолетов малой авиации, то они также остались на периферии МАКСа. Эксплуатация легких самолетов в России ограничена из-за отсутствия соответствующей нормативно-правовой базы, кадастра воздушного пространства и целого ряда других проблем. Тем не менее рынок легких самолетов существует и за него борются как отечественные, так и зарубежные фирмы. Из новостей прошедшего МАКСа можно узнать, что челябинская авиакомпания "ЧелАвиа" продвигает на российский рынок итальянские самолеты малой авиации Tecnam. Возможно, что четырехместный Tecnam P2006 Twin, сертификация которого в России должна состояться в конце 2009 — начале 2010 года, может найти применение в качестве учебного тренажера в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации, а также в Уральском учебно-тренировочном центре ГА.

Свой самолет DA42 привезла на МАКС-2009 австрийская компания Dimond Aircraft. Эта машина позиционируется как многоцелевая платформа для установки различных систем дистанционного зондирования. На ее базе одна из российских компаний планирует создать средневысотный беспилотный комплекс с продолжительностью полета не менее 24 часов, предназначенный для контроля ледовой обстановки на сибирских реках, наблюдения за лесными массивами, мониторинга магистральных трубопроводов в отдаленных регионах и выполнения других задач в малонаселенных северных и дальневосточных регионах страны.

Надо отметить, что обширные малолюдные просторы России как нельзя лучше предназначены для успешного развития малой авиации. По всей видимости, со временем имеющиеся сейчас препоны будут устранены, и тогда спрос на рынке легких самолетов резко возрастет. На Западе это отлично понимают. Поэтому канадская фирма Expedition Aircraft представила на МАКС-2009 свой новый пятиместный самолет Expedition E350, всего полгода назад сертифицированный в США, и начала работу по поиску дистрибьютора в России. По мнению канадцев, для российских заказчиков Expedition E350 может быть интересен своей способностью садиться на грунтовые взлет-

но-посадочные полосы в северных широтах и сравнительно легкой конвертацией в поплавковый вариант. В Expedition Aircraft надеются, что заказчиками E350 могут стать как коммерческие организации, так и государственные структуры.

В то время как зарубежные компании, работающие в сегменте авиации общего назначения (АОН), активно осваивают российский рынок, наши фирмы аналогичного профиля, наоборот, продвигают свою продукцию на экспорт. Так, воронежская компания "ВираЖ", демонстрировавшая на МАКС-2009 свой легкий двухместный самолет "Сигма-Классик" в новом облике, имеет более 30 заказов на эту машину, большая часть из которых — от иностранных эксплуатантов, в частности из Турции и Великобритании.

В России регулярно проводятся региональные выставки АОН, однако, возможно, настало время создания общенационального салона малой авиации, который стал бы своего рода стимулом развития этого сегмента авиационной промышленности.

Илья КЕДРОВ

источник:

*газета «Военно-промышленный курьер»
26.08.09*

С ВЫСТАВКИ — В СТРОЙ

"Оборонка" приступает к масштабным поставкам ВВС новой техники.

Очередной, девятый авиасалон "МАКС-2009", состоявшийся в Жуковском с 18 по 23 августа, обошелся без громких премьер международного масштаба. Хотя, например, именно здесь российская публика, интересующаяся авиацией, впервые увидела новый региональный самолет Sukhoi SuperJet 100. Однако прошедший МАКС ознаменовался не менее важным, чем демонстрация новинок, событием. Впервые за постсоветскую историю ВВС РФ заключили крупный контракт на закупку новой авиационной техники и средств поражения. Другими словами, самолеты и ракеты, которые до сих пор летчики ВВС России могли видеть лишь на выставках, уже скоро начнут поступать в строевые части.

В первый день работы салона Министерство обороны Российской Федерации и АХК "Сухой" подписали три государственных контракта на поставку авиатехники, согласно которым холдинг произведет и передаст ВВС России в период до 2015 года 64 боевых самолета. Это крупнейшая сделка по поставке новых самолетов ВВС РФ за всю новейшую историю страны. До сих пор летчикам приходилось довольствоваться в основном модернизацией выпущенных еще в советские времена самолетов. Перелом наступил лишь в последние годы, в частности в 2008 году был подписан контракт на производство в интересах российских ВВС 32 бомбардировщиков Су-34. Согласно же новым контрактам ВВС в период с 2010 по 2015 год

включительно должны получить 48 новейших многофункциональных сверхманевренных истребителей Су-35С, в 2009–2011 годах — двенадцать Су-27СМ, а до конца 2011 года — четыре Су-30М2.

Надо отметить, что в случае с Су-27СМ речь идет не о модернизации строевых машин, а о достройке машин из советского задела Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина. Весьма важно, что Россия стала первым покупателем истребителя поколения "4++" Су-35, хотя создавался он в основном в расчете на экспортные контракты. Это своего рода знаковое событие, свидетельствующее о том, что кончилась эпоха преимущественно экспортной ориентации российского ОПК, когда "оборонка" в условиях минимального или вообще отсутствующего госзаказа вынуждена была активно снабжать самым современным оружием армии иностранных государств. В ВВС РФ Су-35 будет самым совершенным многофункциональным истребителем до появления самолета пятого поколения (ПАК ФА). Важно отметить и тот факт, что поставку ВВС 64 новых самолетов планируется осуществить в дополнение к существующему гособоронзаказу.

С точки зрения экспорта принятие на вооружение ВВС РФ Су-35 — событие также весьма позитивное. Ведь на мировом рынке продукции военного назначения традиционно лучше воспринимаются образцы, уже имеющиеся в собственной армии страны-экспортера. Строго говоря, подписание контрактов на 64 самолета между ВВС и АХК "Сухой" не является сенсацией. О том, что фронтовая авиация пополнится

этими машинами, Владимир Путин заявил еще в мае этого года в ходе посещения Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина, которому и предстоит построить все 64 новые машины. Однако официальное оформление этой сделки решили приурочить к авиасалону "МАКС-2009", что следует признать вполне удачным ходом.

А вот подписание 21 августа главкомом ВВС Александром Зелиным и генеральным директором корпорации "Тактическое ракетное вооружение" Борисом Обносовым ряда двухлетних контрактов на поставку 14 наименований авиационных средств поражения оказалось действительно неожиданным. Сумма сделки составляет 6 млрд рублей. Как сообщил генерал-полковник Зелин, оружие, которое получит ВВС, предназначено как для новых самолетов Су-35С, так и для модернизированных строевых машин — перехватчиков МиГ-31БМ. По словам главкома, ВВС приобретает ракеты Х-31 и Х-35 класса "воздух — поверхность" и Р-77 класса "воздух — воздух", а также другие изделия, названия которых не разглашаются. Борис Обносов уточнил, что средства поражения, которые в ближайшие два года получит ВВС, имеют боевые части с повышенной мощностью, их можно применять в любых погодных условиях.

Надо сказать, что и натурная экспозиция ВВС РФ на МАКС-2009 оказалась наиболее представительной и интересной. Здесь в боевой окраске и с красными звездами на плоскостях можно было увидеть те летательные аппараты, которые специалисты долгие годы наблюдали лишь в заводской окраске. На стоянке ВВС, в частности, представлены многоцелевой истребитель МиГ-29СМТ, который российские летчики получили после отказа Алжира от этих машин, учебный самолет Як-130, заказанный ВВС РФ в количестве 62 штук, вертолет "Ансат", который также будет использоваться в учебных целях. Здесь же продемонстрированы и некоторые новые образцы авиационных ракет, которые начинают получать строевые части. Все эти факты свидетельствуют о том, что государство наконец начало уделять самое серьезное внимание повышению боеспособности Вооруженных сил и поддержке ОПК.

Однако в ходе совещания по развитию авиастроения, проведенного на МАКСе в первый день его работы, Владимир Путин в ответ на меры государственной поддержки потребовал от отрасли более эффективной работы. Так, по словам премьера, не выполняются планы производства гражданских самолетов, ряд заключенных ОАК контрактов на поставку самолетов как внутри страны, так и на экспорт принес не прибыль, а прямые убытки. По его информации, ОАК и ее дочерние структуры задолжали кредиторам 119 млрд руб., порядка 64 млрд из них — это дефицит, не обеспеченный выручкой или прибылью предприятий. "Прошу ОАК и заинтересованные ведомства детально проанализировать такую ситуацию и представить предложения, которые впредь исключили бы повторение подобных ошибок", — заявил Владимир Путин. Подчеркнув всю важность авиастроения для экономики и национальной безопасности России, премьер в то же время отметил, что государство не будет бесконечно покрывать убытки предприятий отрасли и вытаскивать их из долговой ямы. Владимир Путин потребовал от участников совещания к 1 октября

разработать программу финансовой стабилизации авиастроения. Премьер напомнил, что за последние пять лет объемы финансирования отрасли со стороны государства выросли более чем в 20 раз и только в 2009 году с учетом антикризисных мер она получила 80 млрд рублей. Около 35 млрд из них были направлены на увеличение уставного капитала ключевых предприятий отрасли. Так, буквально накануне МАКС-2009 правительство выделило на докапитализацию АХК "Сухой" 3,2 млрд рублей.

Однако одними финансовыми вливаниями повысить конкурентоспособность отечественного авиастроения невозможно, предприятиям необходимо активно заниматься самосовершенствованием. Как отметил Владимир Путин, системными проблемами отрасли остаются недостаточно качественное корпоративное управление, высокие издержки, низкие экономическая эффективность и производительность труда. Это значит, что предприятиям необходимо обратить самое серьезное внимание на подготовку кадров, реструктуризацию производства, техническое перевооружение.

Отвлечемся, однако, от высоких государственных материй и посмотрим, что просто интересного на МАКС-2009. По традиции весьма обширную натурную экспозицию на салоне развернул концерн ПВО "Алмаз-Антей". Здесь представлены элементы зенитной ракетной системы С-300ПМУ2 "Фаворит" разработки ГСКБ концерна ПВО "Алмаз-Антей" имени академика А. А. Расплетина, боевая машина из состава ЗРК "Тор-М2Э", самоходная огневая установка из состава ЗРК "Бук-М2Э", ЗРПК "Тунгуска". На статической экспозиции салона представлены самолеты стратегической авиации Ту-160 и Ту-95МС. Также здесь можно увидеть во многом уникальный транспортный самолет Ан-22 "Антей", произведенный в количестве 68 экземпляров. На МАКСе демонстрируется "Антей" из состава 8-го военно-транспортного авиаполка, единственный из всех Ан-22 имеющий камуфляжную раскраску.

Однако самый зрелищный элемент любого авиасалона — это, естественно, летная программа. Уже в первый день работы салона в небе над ЛИИ им. Громова свои летные качества продемонстрировали транспортный самолет Ил-96-400Т, региональные лайнеры Sukhoi SuperJet 100 и Ан-148-100В, ближнемагистральный Ту-334, учебно-тренировочный Як-130, истребители Су-35, Су-30МКИ, МиГ-35Д, МиГ-29М ОВТ. Перед посетителями салона в едином строю прошли вертолеты Ми-28Н, Ка-52, "Ансат", Ми-17, Ми-34. В ходе работы салона свое летное мастерство продемонстрировали пилотажные группы "Соколы России" из Липецкого центра боевого применения и переучивания летного состава на самолетах Су-27 и Су-30, "Стрижи" на самолетах МиГ-29, а также иностранные гости — французская пилотажная группа "Патруль де Франс" и итальянская "Фречче Триколоре". В полетах помимо российских летательных аппаратов приняли участие французский истребитель Rafale и итальянский военно-транспортный самолет С-27J Spartan.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
26.08.09*

ДАЙТЕ \$ 1 МЛРД

Долги "Оборонпрома" превышают 100 млрд руб. и холдингу необходимо 33 млрд руб. от государства для развития, заявил гендиректор компании Андрей Реус. Средства предприятие просит в виде вклада в уставный капитал. Банки продолжают кредитовать компанию, но ставки слишком высоки (до 22 %), объясняет он, и если не произойдет докапитализации, то "вся наша деятельность будет направлена на погашение процентов".

ОАО "ОПК "Оборонпром" — промышленно-инвестиционная группа. Акционеры: Росимущество (69,5 %), РСК "МиГ" (12,74 %), Республика Татарстан (11,88 %), "Рособоронэкспорт" (4,88 %), "Роствертол" (0,98 %). Выделение госпомощи оборонному комплексу вчера обсуждалось на совещании с премьером Владимиром Путиным, рассказали представитель "Оборонпрома" и менеджер самолетостроительной компании. Было ли решение — они не говорят. Представитель правительства не ответил на вопросы "Ведомостей".

"Оборонпром" просит больше, чем получил весь оборонно-промышленный комплекс с начала кризиса (30 млрд руб.). Самой компании в этом году было выделено 2,9 млрд руб.

Большую часть денег (21 млрд руб.) "Оборонпром" хотел бы получить в качестве компенсации расходов на скупку активов, сказал Реус. В этом году компания увеличила долю в НПО "Сатурн" с 37 % до более чем 85 %, за последние годы потратилась на приобретение Пермского моторостроительного комплекса, УМПО, "Моторостроителя" и СНТК им Н. Д. Кузнецова, перечисляет представитель "Оборонпрома".

Вернуть деньги, потраченные на покупку активов, планировалось за счет IPO, но из-за кризиса его провести не удалось и вряд ли удастся в ближайшие годы, добавляет Реус. Остальная часть вливаний (12 млрд руб.) должна помочь разобраться с плохими долгами Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) и "Вертолетов России", входящих в "Оборонпром", объясняет топ-менеджер. Просьба о компенсации ставит вопрос, а была ли оправданной столь интенсивная скупка активов, отмечает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Слава богу, что не успели купить все, что хотели, до кризиса!" — говорит Реус.

*Денис ВАРАКСИН,
Алексей НИКОЛЬСКИЙ*

*источник: газета «Ведомости»
19.08.09*

ОТВЕТЧИК ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Миллиардный контракт на модернизацию МиГ-29 для Индии под угрозой срыва. Разработчику и производителю радара для истребителя "Фазотрон-НИИР" не хватает денег: он не может расплатиться по кредиту и задолжал сотрудникам.

Седьмого августа в Арбитражном суде Москвы был зарегистрирован иск Сбербанка к корпорации "Фазотрон-НИИР" о взыскании с нее \$ 21,06 млн из-за просроченных платежей по кредиту. Гендиректор "Фазотрона" Вячеслав Тищенко подтвердил факт подачи такого иска. Кредит, по его словам, был выдан два года назад, пролонгирован, но второй раз Сбербанк не согласился продлевать договор.

ГЛАЗ СКРЕСТИЛИ С КУЛАКОМ

"Фазотрон" разработал первый в России работоспособный радар с активной фазированной антенной

решеткой (АФАР), которые производят только в США. Он может использоваться и для радиоэлектронной борьбы. Индия требует установки АФАР на машины, которые намерена закупить в ходе тендера на 126 истребителей ценой \$ 10 млрд.

Кредит был выдан под залог экспортной выручки "Фазотрона" по контракту на модернизацию 63 индийских истребителей МиГ-29, рассказал менеджер предприятия авиапрома, близкого к РСК "МиГ". Этот контракт ("Фазотрон" производит радиолокатор "Жук-МЭ", расширяющий боевые возможности самолета) объемом более \$ 1 млрд, заключенный "МиГом" в 2008 г., считался крупным успехом России на индийском рынке, конкуренция на котором растет, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Индия до сих пор не заключила похожего контракта на сумму более \$ 2 млрд по модернизации 51 французского истребителя Mirage 2000, отдав приоритет российским машинам, напоминает Макиенко. Для исполнения контракта "Фазотрону" не хватает средств. Основной заказчик — РСК "МиГ" — не

заплатил корпорации более \$ 40 млн за поставленные радиолокаторы, рассказывает Тищенко, сам "Фазотрон" задолжал работникам около 78 млн руб. на 1 августа. По его словам, "ситуация с зарплатой находится на контроле у московских властей" и поэтому "Фазотрон" был вынужден 2 июня предъявить два иска к РСК "МиГ" на общую сумму 757 млн руб., требуя оплатить поставленное оборудование. Одно из этих дел начнет слушаться по существу сегодня в Арбитражном суде Москвы.

Сейчас "Фазотрон" живет за счет заказов ОАО "Камов" по созданию в рамках гособоронзаказа радиолокатора "Арбалет" для вертолета Ка-52 "Аллигатор", рассказывает Тищенко, и если государство не поможет корпорации, исполнение индийского контракта окажется под угрозой. Он надеется на мирное разрешение споров с "МиГом" и Сбербанком.

Представители "МиГа", Сбербанка и военного атташата посольства Индии в Москве от комментариев отказались. Представитель Генпрокуратуры не стал комментировать ситуацию на "Фазотроне", в том числе долги компании по зарплате. По словам представителя "Рособоронэкспорта" Вячеслава Давиденко, госпосредник полагает, что, несмотря на трудности, обязательства по этому важному контракту будут выполнены.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

источник: газета «Ведомости»
17.08.09

ПЕРСПЕКТИВЫ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

По материалам пресс-конференции президента корпорации "Иркут" О. Демченко на Парижском авиасалоне 2009 г.

28 марта 1932 г. Наркомат тяжелой промышленности СССР издал приказ о строительстве нового авиационного завода в Иркутске. Всего через два года завод, который получил номер "39", приступил к производству истребителя И-14, созданного под руководством Павла Сухого. В 1975 г. предприятие было переименовано в Иркутский авиационный завод (ИАЗ), а в 1992 г. прошло приватизацию и на его базе было создано ОАО "Иркутское авиационное производственное объединение" (ИАПО). Позднее оно стало основой для образованной в декабре 2002 г. "Научно-производственной корпорации "Иркут". С ноября 2006 г. компания становится частью ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). С августа 2008 г. более 90 % акций находятся в собственности ОАК. Президент компании — Олег Демченко. Председатель совета директоров компании — Алексей Федоров.

Корпорация "Иркут" сегодня занимает лидирующие позиции среди российских авиастроительных предприятий. Это вертикально интегрированный холдинг, который объединил ведущих отечественных производителей и разработчиков авиатехники — Иркутский авиационный завод, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК) им. Г. М. Бериева, ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева", ЗАО "БЕТА ИР". В современной истории корпорации неоднократно звучит слово впервые. Еще в 1997 г. ИАЗ первым среди российских предприятий авиационной промышленности получил сертификат на соответствие системы качества международным стандартам ISO 9002. С января 2006 г. завод сертифицирован по стандартам ISO 9001. В марте 2004 г., опять же впервые в истории российского авиастроения, "Иркут" успешно провел первичное публичное размещение (IPO) 23,3 % своих акций на фондовой бирже

среди российских и иностранных частных и институциональных инвесторов. На предприятиях корпорации трудятся более 14 000 человек. Буквально накануне авиасалона Президент РФ Дмитрий Медведев подписал указ о награждении медалью ордена "За заслуги перед Отечеством II степени" восьми сотрудников корпорации "за большой вклад в развитие авиационной промышленности и многолетний добросовестный труд". Кроме того, ряд работников получил звания "Заслуженный изобретатель" и "Заслуженный машиностроитель".

Портфель заказов корпорации превышает \$ 3,8 млрд. В 2008 г. выручка за поставленную продукцию составила около \$ 1,3 млрд (по МСФО), что почти на 24 % выше, чем в 2007 г. На долю корпорации приходится свыше 15 % рынка российского оружейного экспорта. По результатам 2008 г. Министерство промышленности и торговли наградило ОАО "Корпорация "Иркут" почетным дипломом "Лучший российский экспортер 2008 года" в номинации "Авиастроение". В течение последних пяти лет "Иркут" входит в рейтинг 100 мировых лидеров ВПК по версии авторитетного американского издания Defense News. По итогам 2007 и 2008 гг. "Иркут" признан компанией года в номинации "Промышленность. ВПК".

Су-30

Основным продуктом корпорации являются самолеты семейства Су-30. "Иркут" является головным исполнителем программы производства Су-30МКИ для ВВС Индии, выполнен контракт по поставкам 18 самолетов в Малайзию, в 2009 г. завершается поставка истребителей в Алжир.

Как отметил президент корпорации Олег Демченко, начаты переговоры о глубокой модернизации самолетов Су-30МКИ. Прежде всего речь идет о вооружении самолета сверхзвуковой крылатой ракетой BrahMos. В этом году планируется завершить технические переговоры по интеграции ракеты

в состав вооружения самолета. Таким образом, появится совершенно новый самолет с такими возможностями, каких нет ни у одного истребителя в мире, подчеркнул он.

ЯК-130

Это вторая по значимости программа корпорации "Иркут". Самолет прошел первый этап государственных совместных испытаний в качестве учебно-боевой машины (УБС), то есть с оружием. Завершается второй этап этих испытаний.

Как учебно-тренировочный самолет (УТС) Як-130 уже состоялся — ВВС подписали акт по результатам испытаний самолета в варианте УТС в ноябре 2007 г., напомнил президент корпорации. Первый УБС Як-130 из двенадцати самолетов, заказанных ВВС России по государственному контракту, проходит с 19 мая 2009 г. летные испытания в ОАО "НАЗ "Сокол". В соответствии с государственной программой вооружений ВВС РФ планируют купить 62 таких машины.

На Иркутском авиационном заводе развернуто производство экспортного варианта самолета Як-130. Первым заказчиком этой машины стал Алжир — 16 самолетов. Первый полет такой машины состоится в августе 2009 г. На салоне "МАКС-2009" можно познакомиться поближе с опытным Як-130, имеющим "английскую" кабину. Есть интерес к самолету и в других странах. В настоящее время "Рособоронэкспорт" ведет переговоры о поставках примерно 150 самолетов этого типа, отметил О. Демченко.

КОНВЕРТАЦИЯ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА A320

Президент "Иркута" поставил эту программу на третье место.

21 декабря 2004 г. был подписан первый контракт на производство ряда комплектующих для пассажирских самолетов семейства A320 компании Airbus на мощностях ИАЗ. В 2008 г. было поставлено 28 комплектов, в нынешнем планируется изготовить около 120. Подготовительная работа к выполнению контрактов совпала с коренным перевооружением технической базы Иркутского авиазавода, персонал прошел стажировку на заводах-партнерах в Германии и Франции. В итоге Иркутский авиационный завод стал первым предприятием России, получившим сертификаты соответствия стандартам Airbus. Компания Airbus включила Иркутский авиационный завод в список своих официальных поставщиков и признала его соответствие стандартам Airbus и международным стандартам для авиационной промышленности EN 9100. Этот вывод закрепил в 2007 г. независимый международный орган по сертификации "Бюро Веритас Сертификейшн — Россия".

Сегодня речь идет также о конвертации пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые варианты. О. Демченко отметил, что в рамках проекта с корпорацией Airbus создано совместное предприятие (50 на 50), которое будет осуществлять конвертацию самолетов Airbus A320 и A321 в грузовой вариант. Конвертация будет осуществляться на мощностях Экспериментального машиностроительного завода имени Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева), расположенных в подмосковном городе Жуковском, в то время

как комплектующие для выполнения этих работ будут изготавливаться "Иркутом". Все работы идут по графику, дополнил президент корпорации. При этом ФГУП "ЭМЗ им. Мясищева" в этом году будет акционировано, предполагается, что 100 % акций предприятия будут переданы корпорации "Иркут".

БЕ-200

Бе-200 — первая гражданская программа корпорации "Иркут". Этот самолет-амфибия разработан специалистами ТАНТК им. Г. М. Бериева. Все опытные и серийные самолеты построены в цехах ИАЗ. Первым заказчиком стало МЧС России, в 2008 г. один самолет поставлен МЧС Азербайджана.

Корпорация продолжает активную работу европейской сертификации машины с "английской" кабиной. В 2009 г. ожидается получение сертификата на выполнение пожарных работ, а в 2010 г. — на грузовые перевозки.

Сегодня производство Бе-200 передано в Таганрог. "Мы вынуждены были передать производство самолета в Таганрог, поскольку в Иркутске будет развернуто производство пассажирских самолетов МС-21", — сказал О. Демченко.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Это пока самая скромная ниша работ корпорации, причем "Иркут" работает в области аппаратов массой до 1000 кг в основном гражданского назначения. "Они вполне конкурентоспособны, мы начинаем их продавать", — отметил президент корпорации.

Корпорация "Иркут" разработала семейство авиационных комплексов дистанционного зондирования земной поверхности на базе беспилотных и опционально пилотируемых летательных аппаратов в составе "Иркут-2М", "Иркут-10", "Иркут-200", "Иркут-850", А-002М. Комплексы, разнообразные по составу и решаемым задачам, представляют собой универсальный ряд летательных аппаратов, бортовых средств наблюдения, а также наземных средств управления, приема и обработки данных. Пользователи комплексов получают возможность решения широкого спектра задач — от наблюдения с высоким разрешением и мониторинга чрезвычайных ситуаций, поиска, обнаружения и определения координат объектов до доставки грузов. Достоинством комплексов является возможность использования различной полезной нагрузки в зависимости от решаемой задачи, а также низкая стоимость эксплуатации и жизненного цикла. Кроме того, комплексы отличаются высокой степенью автономности вследствие минимальных потребностей в средствах аэродромного обеспечения.

МС-21

Его называют самым амбициозным проектом российского авиапрома. К производству этой машины корпорация тщательно готовится уже сегодня. Проект действительно амбициозный как по срокам, так и по техническим решениям. В МС-21 закладывается экономия топлива на уровне 25 %, эксплуатационные расходы на 15 % ниже по сравнению с А320.

Это наше будущее. Трудно прогнозировать рынок, но руководству корпорации "Иркут" рассчитывает к 2020 г. увеличить долю гражданской техники в портфеле заказов до 50 %. Сегодня эта доля составляет 2–5 %. Сроки очень жесткие. "В 2015 г. МС-21 должен получить российский сертификат типа, а в 2016 г. — европейский. С этого же года планируется начать поставки заказчикам", — сказал О. Демченко.

В настоящее время объявлены тендеры на поставку двигателей, авионики и агрегатов самолета МС-21. "Получены заявки, тендерный комитет начал их рассмотрение, в августе 2009 г. будут объявлены первые победители, а к концу года планируется выбрать основных поставщиков", — сообщил О. Демченко. Одним из условий тендеров для иностранных участников является то, что они должны найти себе российского партнера. При этом взаимоотношения могут быть самыми разными — от совместного предприятия до работы по субподряду. "Никто из иностранцев не отказался участвовать в тендере на таких условиях", — отметил О. Демченко.

При разработке проекта МС-21 обобщены пожелания 42 авиакомпаний. В 2010 г. планируется подписать "мягкие" контракты с авиакомпаниями. "Это будет очень тяжело. Авиакомпании должны в нас поверить. В том, что мы способны сделать конкурентоспособный самолет, сомнений нет", — сказал глава корпорации.

В июле 2007 г. правление ОАК определило главным исполнителем программы корпорацию "Иркут". Ровно два года назад комиссия ОАК рассмотрела результаты первого этапа работ по программе МС-21, проведенных корпорацией "Иркут", одобрила их и приняла решение о дальнейшем развитии проекта.

МС-21 — это семейство ближне-среднемагистральных самолетов, способных перевозить 150–200 пассажиров. МС-21 должны прийти на смену Ту-154, воздушным судам иностранного производства со вторичного рынка в парке российских авиакомпаний и должны занять достойное место на мировом рынке. Говоря о доле этого рынка, глава корпорации отметил, что "мы заберем столько, сколько сможем". Анализируя деятельность корпорации в последние годы, сомневаться в этом не приходится.

"Поступления от экспорта боевых самолетов позволили компании развернуть разработку и подготовку производства пассажирского лайнера МС-21. Этот самолет — главный перспективный проект не только для корпорации "Иркут", но и для всей российской авиационной промышленности", — подчеркнул руководитель компании.

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
13.08.09*

ДЛИННАЯ РУКА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

НИИ приборостроения имени Тихомирова создал АФАР для перспективных многофункциональных истребителей.

Посетителей авиакосмического салона в Жуковском, который открывается 18 августа, и специалистов, которые побывают на МАКС-2009, ожидает сенсация. Встретиться с нею они смогут на стенде НИИ приборостроения им. Тихомирова в павильоне № F-1, что займет Объединенная авиастроительная корпорация. Сразу между экспозициями "Сухого" и "МиГа", рядом с тренажерами кабин наших знаменитых самолетов. И гвоздем экспозиции НИИП, о котором, конечно же, обязательно напишет мировая пресса, будет натуральный образец активной фазированной антенной решетки (АФАР) X-диапазона, разработанной для перспективных многофункциональных истребителей.

ОЧЕВИДНАЯ СЕНСАЦИЯ

Почему появление этой АФАР — сенсация? Ответ для авиационных экспертов очевиден. Еще ни одна страна, ни одна фирма, в том числе и знаменитые Northrop Grumman или Raytheon, где делают подобную продукцию для F-22A, F-16E/F Block 60 или F/A18E/F, ни на одной выставке не демонстрировали "живую" АФАР. И в Фарнборо, и в Ле Бурже, и в Берлине, и в Дубае — везде, где проходят крупнейшие меж-

дународные авиационные салоны, на стендах самых раскрученных зарубежных компаний всегда демонстрировали только муляжи и макеты такой антенны. Но никогда — действующий образец. По многим понятным причинам. В том числе и опасаясь конкурентов.

НИИП имени Тихомирова решил действовать в открытую. Зачем? Не только для того, чтобы подчеркнуть высокий уровень российской конструкторской мысли, которая, слава богу, еще сохранилась на некоторых отечественных оборонных предприятиях, в НИИ и КБ, но и для того, чтобы показать следующее. Благодаря унификации элементов ее конструкции и выбранным конструктивным решениям на базе того образца, который будет представлен на МАКС-2009, полагают в институте, могут быть созданы АФАР для модернизации различных радиолокационных систем. В том числе и для истребителей семейства Су-27 и Су-30, а также для их собратьев под маркой "МиГ", для наземных систем военного и гражданского назначения. Специалисты НИИП в разговоре с автором этих строк подчеркивают, что представленная ими в Жуковском АФАР выполнена, что принципиально, на отечественной элементной базе на основе наногетероструктур GaAs и передовых технологий антенных систем с электронным управляемым лучом (АС ЭУЛ). Тихомировцы уже более 40 лет занимаются проблемами электронного сканирования. И первые в мировой практике авиационные фазированные антенные решетки (ФАР), которые они разработали, были установлены в системе управления вооружением "Заслон"

на дальних истребителях-перехватчиках МиГ-31, принятых на вооружение еще в 1981 году.

Но, конечно же, представленный образец далеко обогнал своего прародителя по энергетической эффективности и широким возможностям управления формой луча, а также по режимам работы. Перед встречей со специалистами НИИП я прочитал в одном из специальных изданий, что АФАР — основа интеллекта современных и будущих истребителей, которая позволяет решать целый комплекс различных боевых задач, эффективную реализацию различных режимов "воздух — воздух" и "воздух — поверхность". И может обеспечить существенные преимущества по таким показателям, как излучаемая мощность, коэффициент шума, диапазон сектора сканирования и т. д.

Как объяснили мне специалисты, эти качества БРЛС с АФАР не только способствуют обнаружению одновременно нескольких воздушных целей на максимальной дальности (раньше увидел — раньше поразил), но и, что особенно трудно, позволяют постоянно вести эти цели, невзирая на их маневры, уход вверх-вниз от нашего истребителя, вправо-влево или совершение различных виражей по курсу, крену и тангажу. А если радар может непрерывно держать цель "в прозе прицела", то, считай, она обречена.

— Если говорить об АФАР совсем просто, — рассказывал мне генеральный директор НИИП Юрий Белый, — то надо понимать, что традиционный локалокатор — это отдельные антенна, приемник, передатчик, а в АФАР приемник с передатчиком и антенна рассыпаются на мелкие части, на модули. И множество этих модулей составляют АФАР. То есть каждая маленькая ячейка, а их тысячи, содержит в себе и передатчик, и приемник. В антенну "сливается" вся высокочастотная часть локалокатора. Кроме того, радар с АФАР в потенциале должен обеспечить высокую надежность. В том числе и при применении СВЧ-излучения. Раньше, если, например, вышел из строя передатчик, самолет становился слепым. А тут поражены одна-две ячейки, даже десяток, а остальные тысячи продолжают работать.

БОРТОВОЙ ИНТЕЛЛЕКТ

БРЛС с АФАР — это основа "интеллекта" современного истребителя, которая обеспечивает выполнение всего круга многочисленных и разноплановых задач, стоящих перед его пилотом, а также системой управления вооружением. Она призвана помочь летчику решать очень многие проблемы воздушного боя — от завоевания господства в воздухе и борьбы с ракетами противника до поражения малоразмерных наземных и надводных целей. При этом предполагается резко увеличить уровень автоматизации системы управления вооружением (СУВ), максимально освободить пилота от функций управления бортовыми системами, сосредоточив его внимание на решении тактических задач. Это важно для многофункционального боевого самолета, особенно для одноместного.

— На перспективных истребителях, — говорит Юрий Белый, — ставится уже не просто локалокатор в обычном понимании, а интегрированная радиоэлектронная система, включающая в себя радары в нескольких диапазонах волн, а также системы опознавания, РЭБ и другое необходимое оборудование. И все это увязывается в единую идеологию, единую концеп-

цию, будет давать, как теперь модно формулировать, "синергетический боевой эффект".

У тихомировской АФАР есть и еще одна особенность, о которой вскользь сказано в начале этого материала: основные комплектующие для нее — модули — выпускаются на автоматизированных линиях, способных обеспечить серийное изготовление. Специалистам известно, что сделать любую "железку" в единственном экземпляре, в том числе и для международной выставки, что называется, на коленке, — не проблема. Советский Союз славился своими выставочными изделиями, изумлявшими публику на всемирных выставках, но встретить их в магазинах или на улицах отечественных городов было невозможно. И для того чтобы такого не случилось с АФАР, государство обеспечило колоссальное технологическое перевооружение одного из подмосковных предприятий — фрязинского "Истока", где сегодня делают приемо-передающие модули, из которых, как соты в улье, и собирается АФАР. Построили две производственные линии. Одна — кристалльного производства, где делаются чипы. Другая — сборочная, там эти чипы собирают в микросхемы, а затем они интегрируются в элементы антенны. Это специализированные микрочипы сверхвысоких частот (СВЧ). Монолитные интегральные схемы СВЧ-диапазона — МИС СВЧ. Мировой уровень специализированной элементной базы. Чем больше таких элементов, тем мощнее радар. А количество модулей в антенне может доходить до нескольких тысяч.

Гендиректор НИИП Юрий Белый подчеркнул, что это максимально автоматизированное производство, в котором почти исключен человеческий фактор. Оборудование в основном зарубежное, в том числе и японское. То, которое в нашей стране не производится. Да и вообще такой технологии, которая сегодня применяется в создании наших АФАР, раньше в России не было. Юрий Иванович не сказал мне, сколько локалокаторов они выпускают.

— Все делается под конкретные заказы, — пояснил он. — Но есть мощности "Истока", есть мощности НИИП, мы тоже участвуем в производстве, есть мощности нашего серийного Рязанского приборного завода, который в перспективе будет собирать БРЛС с АФАР. Мы сейчас передаем туда необходимую документацию и технологию. Там под эту программу строится новый производственный корпус с новым оборудованием...

— В принципе мы готовы до 50 самолетов в год оснащать своими локалокаторами, — заверил Юрий Белый. Руководитель НИИП отметил, что в перспективе АФАР они собираются выпускать не только для локалокаторов перспективных истребителей, но и для других видов вооружений. Технология производства антенных фазированных решеток должна и может быть унифицирована. Они могут использоваться во всех видах вооруженных сил. В том числе и в перспективных зенитных ракетных комплексах больших дальностей, которые создаются в корпорации ПВО "Алмаз-Антей" (здесь тот же принцип: "первым увидел — значит победил"), а также в ЗРК средней дальности типа "Бук". Максимальная унификация как раз и даст максимальный эффект по стоимости. Чем больше локалокаторов, тем дешевле они для потребителя. Американцы на чем выигрывают? Они подобную технологию запустили в гражданское производство — в

системы связи и навигации, системы предупреждения столкновения на дорогах и на железнодорожном транспорте...

— Конечно, наш локатор в "Жигули" не поставишь, — рассуждает Юрий Иванович, — на импортные автомобили — тоже, они закрыты для нас авторским правом. Но на метропоезд — пожалуйста. На тепловозы — тоже. Пытаемся заинтересовать железнодорожников такими перспективами повышения безопасности движения и пассажиров. Хотя на пути к этому много искусственных бюрократических препон.

БУДУЩЕЕ ПРИНАДЛЕЖИТ МОЛОДЫМ

Я не мог, конечно, не спросить о том, кто принимал участие в создании новой АФАР и какое отношение к этой системе имеет та молодежь, которая, как мне рассказывал генеральный директор НИИП, пришла на работу в институт.

— Эти ребята, — ответил Белый, — имеют самое непосредственное отношение к созданию АФАР. Я бы сказал, определяющее. Молодые радиоинженеры и конструкторы, которых мы набрали 4–5 лет тому назад из МАИ, Бауманки, Рязанского радиотехнического, Таганрогского университета, технологи из Тольятти, из Ивановского технологического (у нас широкая кооперация, стараемся набирать лучших, естественно) поработали, набрались опыта на пассивных фазированных решетках и занялись активными. В целом в нашем институте примерно 400 человек, которым еще нет 30 лет. А непосредственно проблемой АФАР занимались человек тридцать–сорок этого возраста. И когда надо было собрать антенну к определенному сроку, они даже ночевали у стенда, как в военное время, работали круглосуточно. Не вылезая. Самое главное, поскольку это новые технологии, новая техника, — это их среда и молодежь очень здорово все это осваивает.

И на самом деле, я с коллегами-журналистами был в институте год назад и тогда заметил: куда ни придешь — везде молодые лица, на моделирующих стендах, на сборке, на настройке модулей... Это вселяет надежду, что у института есть будущее. Но гендиректор все равно недоволен — мало еще молодежи, "стариков" гораздо больше. Директор отважился — в наши-то кризисные времена — ввязаться в возведение общежития для молодых специалистов. Правда, возмущен тем, что наша "разрешительная" система строительства жутко забюрокрачена (здание можно построить за год, а добиться разрешения на строительство — и двух лет мало). Да и со свободными финансами проблемы. Вот бы где нужна помощь государства! А то говорили на всех уровнях о критическом положении с кадрами ОПК хватает, а реальных дел что-то не видно. Хочется надеяться, что нииповцы справятся и с этой задачей, как они справлялись до сих пор со всеми своими техническими проблемами

Да, чуть не забыл. На авиасалоне "МАКС-2009" на стенде НИИ приборостроения имени Тихомирова будет демонстрироваться еще и АФАР L-диапазона, предназначенная для установки в отклоняемые носки крыла истребителя. Она тоже выполнена на современных гибридно-интегральных отечественных технологиях и обеспечивает электронное сканирование лучом в широком секторе углов по азимуту и в широкой полосе частот. Этот локатор, как и АФАР X-диапазона, собрали в НИИП, где создана для этого уникальная лабораторно-испытательная база, в том числе оборудованные по последнему слову современной техники безэховые камеры.

Виктор ЛИТОВКИН

источник:

газета «Независимое военное обозрение»
14.08.09

БОЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ КА-52 ПРОЙДЕТ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ В 2010 ГОДУ

Государственные испытания боевого вертолета последнего поколения Ка-52 "Аллигатор" завершатся в 2010 году, сообщил журналистам в среду главнокомандующий Военно-воздушными силами (ВВС) России генерал-полковник Александр Зелин.

"Государственные совместные испытания (ГСИ) вертолета Ка-52 проводятся в два этапа со сроками завершения первого этапа в 2009 году, второго этапа — в 2010 году", — сказал главком. По его словам, в рамках первого этапа ГСИ в декабре 2008 года было выдано предварительное заключение о возможности выпуска первой партии вертолетов и их опытной эксплуатации.

"Это позволит сократить сроки испытаний за счет привлечения к ГСИ вертолетов установочной партии и

в установленные сроки завершить ОКР (опытно-конструкторские работы) и начать поставки вертолетов Ка-52 в войска", — отметил Зелин.

"Аллигатор" имеет взлетную массу 10,4 тысячи килограммов, максимальную скорость — 310 километров в час, дальность действия — 520 километров, практический потолок — 5,5 тысячи метров. На вооружении находятся 30-мм пушка 2А42 (460 снарядов), боевая нагрузка — 2,8 тысячи килограммов на четырех узлах подвески, 12 ПТУР "Вихрь", или четыре УР "Игла-В" класса "воздух — воздух", или контейнеры с пушками или пулеметами. По своим летным и боевым характеристикам "Аллигатор" не уступает американскому AH-64 "Апач".

"При решении традиционных огневых задач вертолет Ка-52 имеет такие новые боевые свойства, как круглосуточность боевого применения и высокая оперативность поиска наземных и воздушных целей,

высокая точность выхода на цель, расширенные возможности по уничтожению воздушных целей, а также возможность реализации автоматизированного маловысотного полета", — пояснил главноком.

По его словам, отличительной особенностью Ка-52 является возможность его использования для решения специальных задач. Например, для передачи информации о тактической обстановке в районе боевых действий, для лазерного подсвета целей взаимодействующим спецподразделениям, для организации связи и передачи разведывательной информации. Как сообщил в январе этого года генеральный директор Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" ("ААК Прогресс"), производящей данные боевые машины, Юрий Денисенко, Россия уже получила от трех иностранных государств заявки на поставку вертолетов Ка-52 "Аллигатор", которые находятся на стадии проработки. Денисенко не стал пока называть эти страны. Приоритетные направления перевооружения вертолетной авиации ВВС на новую технику включают в себя, помимо вертолета Ка-52, также создание нового боевого вертолета Ми-28Н, добавил Зелин.

МИ-28Н: "НОЧНОЙ ОХОТНИК"

ГСИ боевого вертолета Ми-28Н были начаты в мае 2005 года и проводились в два этапа, завершившись в декабре прошлого года.

"Ночной охотник" предназначен для круглосуточного ведения боевых действий и поражения наземных, надводных и воздушных целей противника, постановки минных заграждений, а также для оказания огневой поддержки сухопутным войскам. Вертолет оборудован тепловизионными и ТВ-каналами наблюдения, лазерным дальномером, системами навигации по спутнику и по физическим полям Земли.

Помимо пушки вертолет может использовать противотанковые ракеты, ракеты класса "воздух — воздух", бомбы и другое оружие. Максимальная боевая нагрузка — 2,3 тысячи килограммов.

СМИ ранее сообщали, что официальные заявки на поставку за рубеж боевого вертолета Ми-28Н российской стороне уже прислали семь стран.

источник: РИА «Новости»
05.08.09

БУМАГИ НЕВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Объявлены параметры выпуска облигаций Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП), которыми Кабмин намерен расплатиться с его кредиторами.

Условия выпуска более чем невыгодны банкам, но, судя по всему, правительству удалось убедить кредиторов в том, что другого варианта получить свои средства у них не будет.

Размещение облигаций ХГАПП на сумму 1,62 млрд грн запланировано на 17 августа, говорится во вчерашнем сообщении предприятия. Номинал облигаций — 1 тыс. грн. Выпуск будет разбит на серии: облигации серии А на сумму 300 млн, серии В и С — по 70 млн грн каждая, D и E — по 220 млн грн, F — на 357 млн грн и G — на 383 млн грн. При этом процентная ставка для облигаций серий А—F устанавливается в размере 11 % годовых на все периоды, а ставка для облигаций серии G — на уровне 16,5 % годовых на первый и четвертый процентный периоды. Проценты по облигациям ХГАПП довольно низкие — ставка в 11 % ненамного превышает учетную ставку Нацбанка — 10,25 %.

Окончание размещения облигаций назначено на 16 августа 2010 года. Погашение бумаг серий А—С будет осуществляться с 10 по 11 ноября 2014 года, серий D и E — с 9 по 10 февраля 2015 года, серии F — с 11 по 12 мая 2015 года, серии G — с 10 по 11 августа 2015 года. При этом выпуск не предусматривает оферты, а значит, покупатели облигаций не смогут предъявить их к досрочному выкупу. Правительство организовало выпуск облигаций, чтобы предприятие смогло расплатиться с кредиторами. Его общий долг перед банками (крупнейшие кредиторы — Проминвестбанк,

Альфа-банк, ПУМБ и Мегабанк) составляет 1,196 млрд грн, перед партнерами — 491 млн грн. В Кабмине решили, что предприятие рассчитается с кредиторами этими облигациями и подпишет соглашение об отсрочке платежей минимум на пять лет, заявлял ранее министр промышленной политики Владимир Новицкий. В частности, 1,237 млрд грн будет направлено на погашение кредиторской задолженности перед банками и 0,383 млрд грн — на достройку самолетов. Несмотря на достаточно непривлекательные условия выпуска, банки готовы к выкупу облигаций авиазавода.

"Мы планируем участвовать в выкупе облигаций ХГАПП, — сообщил "Ъ" директор по корпоративному бизнесу Альфа-банка Евгений Березовский. — Нам устраивают условия, предложенные правительством, учитывая сложное финансовое положение Харьковского авиазавода, и замену долга государственного предприятия на его облигации под госгарантии мы считаем приемлемой". На выкуп согласны и в Проминвестбанке, которому ХГАПП задолжал 360 млн грн. "Безусловно, процентные ставки по облигациям крайне низкие. Они ниже, чем какие-либо другие бумаги. Но музыку заказываем не мы. Это прорыв, что государство вообще выпускает эти бумаги", — отметил первый заместитель председателя правления Проминвестбанка Вячеслав Юткин. По его словам, банк не будет перепродавать эти бумаги, так как в нынешней ситуации на них вряд ли найдется покупатель: "Но облигации будут у нас в портфеле и будут приносить доход. Это лучше, чем формировать резервы банка под проблемный кредит". Получить комментарии Укрэксимбанка вчера не удалось. В Мегабанке согласились прокомментировать этот вопрос позже, отметив, что банк обратился в Хозяйственный суд Харь-

ковской области с просьбой снять арест со счетов ХГАПП, который мог помешать выпуску облигаций (см. "Ъ" от 28 июля). На удачное размещение облигаций надеются и в ХГАПП. Ранее гендиректор предприятия Анатолий Мяслица говорил, что без финансовой поддержки со стороны государства предприятие не сможет выжить. ХГАПП и "Авиант" уже сорвали

поставки самолетов минимум четырем иностранным государствам — Ливии, Лаосу, Египту и Ирану, а также заказчикам из Украины.

Елена СИНИЦЫНА

источник: газета «Коммерсантъ — Украина»
12.08.09

МИНПРОМТОРГ ОПУСКАЕТ КРЫЛЬЯ

Руководитель Минпромторга России Виктор Христенко заявил, что производство дальнемагистрального широкофюзеляжного лайнера Ил-96 в пассажирской версии бесперспективно и в ближайшие годы будет свернуто.

В Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО) действительно уже сосредоточились на выпуске машин в транспортной версии. Источники в авиапроме подтверждают, что заказов на Ил-96-300 и Ил-96-400 нет, а единственная организация, которая за последнее время проявляла к ним интерес, — Управление делами администрации президента.

Виктор Христенко, анонсируя на днях предстоящий в середине августа авиасалон "МАКС-2009" в Жуковском (Московская область), заявил, что у лайнеров Ил-96 производства ВАСО "перспективы нет". "Самолеты будут некоторое время летать. Но в семействе широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов останется только транспортная конфигурация машины", — пояснил министр. По его словам, одновременно российским правительством принято решение об отмене пошлины на ввоз в Россию зарубежных лайнеров вместимостью более 300 человек. Также "ведется большая работа по сотрудничеству с США в производстве их дальнемагистральной широкофюзеляжной пассажирской версии Boeing". Господин Христенко уточнил, что российская сторона поставляет для иностранных партнеров "значительный объем титановых конструкций".

Отметим, что заявления Виктора Христенко, в сущности, вписываются в тот радикальный план оптимизации производства в ВАСО, который обсуждался минувшей весной в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В нем, в частности, предлагалось свернуть выпуск Ил-96 после 2012 года и превратить авиазавод в сборочное производство только региональных лайнеров Ан-148 и военно-транспортного самолета Ил-112. Источники в авиапроме, знакомые с ситуацией, тем не менее утверждают, что интерес к Ил-96-300 проявляло Управление делами администрации президента России. Соответствующая заявка есть на рассмотрении лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко". "Объективности ради, конечно, надо отметить, что заказов на пассажирские дальнемагистральные суда в условиях кризиса по сути нет, а Ил-96-400 потребляет меньше топлива, чем "трехсотый", и с экономической точки зрения он более выгоден, — пояснил источник. — Но в принципе, если объяснить

на пальцах, оба борта несильно отличаются. Условно говоря, если от Ил-96-400 отрезать "болгаркой" пять-шесть метров, то получится Ил-96-300. И авиазавод, если будут заказы, сделает и тот и другой борт".

"Ничего такого, что бы кардинально меняло ситуацию, в заявлениях Виктора Христенко не прозвучало. По крайней мере, ничего критичного я в них не вижу, — пояснил представитель лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" Андрей Липовецкий. — Реальных заказов на Ил-96 в пассажирской версии нет. Но если появятся, сделаем". "Ил-96 и ранее собирался максимум по лайнеру в год, что нельзя назвать серийным или мелкосерийным производством, — отметил гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. — Поэтому решение прекратить выпуск Ил-96 ожидаемо". По его мнению, для вывода производства в серию нужны заказы и более низкая себестоимость.

В ОАК заявления министра не комментируют. Ранее президент ОАК Алексей Федоров, комментируя разговоры об оптимизации производства в ВАСО, говорил, что Ил-96 имеет государственное значение, "такими самолетами пользуются первые лица государства". По его словам, в случае с дальнемагистральными широкофюзеляжными лайнерами речь идет об исключительно штучном производстве под заказчика.

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт управляющей компании "Финам Менеджмент", полагает, что конкуренции с Западом в сегменте уже давно нет. "Многие наши перевозчики пользуются для таких рейсов продукцией Boeing или Airbus. Эксплуатируется Ил-96-300 "Аэрофлотом", а также AirUnion, — объяснил господин Баранов. — Некорректно говорить, что Россия отказывается от конкуренции с Западом. Если на самолет нет заказов, то о какой конкуренции может идти речь?" По словам эксперта, вариантов решения проблемы не так уж много — если бы удалось снизить себестоимость самолета, упростить лизинговую схему и удешевить кредитные ресурсы, то, возможно, можно было бы вызвать интерес к машине. "Однако, если заказов на Ил-96 действительно не предвидится и не будет, встанет резонный вопрос о перепрофилировании ВАСО, потому что такой гигантский комплекс не может простаивать без дела, а сотрудники — не получать зарплату", — резюмировал аналитик.

Константин ВЛАДИМИРОВ

источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
12.08.09

ВЗЛЕТ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ

Отечественная авиационная промышленность пытается догнать время, но время уходит быстрее.

Как и в большинстве других отраслей российской экономики, в отечественном авиапроме с началом кризиса наступил глубокий спад. Однако в этой отрасли он имеет некоторые специфические черты. Их комментирует для ОРЕС заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Игорь Фролов.

– Российский премьер Владимир Путин недавно заявил, что финансирование отечественного авиастроения за последние пять лет увеличилось в 20 раз. Неясно, откуда такая цифра. В рамках ФЦП "Развитие гражданской авиатехники" в 2009 году госбюджет должен выделить 19,4 млрд рублей. В 2004 году его расходы на те же цели составили чуть более 3 млрд рублей. Т. е. номинально финансирование приобретения гражданской авиатехники было увеличено в 6,5 раз, или, в реальных ценах, менее чем вчетверо. Конечно, дополнительно государство поддерживает отрасль закупками Минобороны и развитием лизинга авиатехники. Косвенно поддержка осуществляется и путем выкупа допэмиссий акций предприятий в рамках формирования Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Это разные по целевому назначению деньги, у них разный срок реализации, суммировать их некорректно. Например, не факт, что средства, выделяемые на выкуп акций у акционеров авиапредприятий, вернутся в отрасль. Реальность такой опасности подтверждает отчет Счетной палаты о проверке ОАК за 2008 год. Но даже если просуммировать все, что выделяется для развития отечественного авиастроения, по экспертным оценкам, это на порядок меньше необходимого. Для сравнения отметим, что в поддержку производства на одном только "АвтоВАЗе" за год из федеральной казны было вложено около 1 млрд долларов.

Правительство сейчас пытается стимулировать спрос на новую авиатехнику с помощью кредитов ВЭБа и с помощью пиара. Именно в этом ключе было выстроено последнее авиашоу "МАКС-2009". Так, Министерство обороны в присутствии премьера подписало здесь контракт о закупке до 2015 года 64 боевых самолетов на общую сумму 80 млрд рублей. Шум в прессе был велик, но, к сожалению, новых самолетов – Су-35 – в этой сделке предусмотрено всего 48, а это четыре эскадрильи. Кроме того, планируется довести еще 12 Су-27 до модификации СМ и закупить 4 Су-30М2. Других столь же масштабных сделок на МАКСе не было, хотя правительство пыталось про-

стимулировать заключение контрактов на поставку Ан-148 и "Суперджет 100".

– Пресса сообщает, что "Суперджет 100" вызвал на Западе огромный интерес. Зачем стимулировать его закупки, если все и так хорошо?

– ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" утверждает, что обладает заказами на изготовление 130 самолетов. Однако эта цифра дана с учетом заказов обанкротившихся AiRUnion и "Дальавиа". Серьезного интереса к "Суперджет 100" нет и за рубежом, хотя его характеристики лучше, чем у аналогичного бразильского самолета Embraer ERJ 145 или канадского Bombardier CRJ900. Проблема в том, что в 2001 году, когда стартовал проект "Суперджет", утверждалось, что самолет взлетит в 2006 году. С 2007 года должны были начаться его серийные поставки. В целом до 2025 года предполагалось выпустить 800 самолетов, однако сроки были сорваны. ОКБ Сухого до этого гражданских самолетов не выпускало, и реализация проекта затянулась. В итоге серийные поставки начнутся в 2010 году. Трехлетнее отставание стало критичным, так как "Суперджет" теперь вынужден конкурировать с самолетами того же класса: китайским ARJ21 и японским Mitsubishi Regional Jet. Поэтому китайский рынок, на который делался главный расчет, мы практически потеряли. В итоге твердых контрактов у Авиационной холдинговой компании (АКХ) "Сухой" – менее чем на 100 самолетов. Это не окупает проект. На внутреннем рынке конкурентом "Суперджета" является Ан-148. При этом "Суперджет 100" – низкоплан, ему нужны аэродромы, взлетно-посадочная полоса (ВВП) которых отвечает высоким стандартам. В России таких немного. Поэтому в рамках ФЦП "Модернизация транспортной системы России" в стране стали модернизировать ВВП и инфраструктуру аэропортов. Но реально, поскольку заказов на самолет в России мало, получается, что за счет гигантских госинвестиций мы готовим аэродромы для европейской и американской техники.

– Неужели маркетологи АКХ допустили такой просчет?

– Скорее, разработка этого самолета была не совсем коммерческой. Свидетельство тому – технологическое переоснащение авиазавода в Комсомольске-на-Амуре для сборки "Суперджетов" импортной техникой. Теперь ее задействуют для выпуска Су-35, а затем – истребителя пятого поколения.

– Значит, самолет, на разработку которого было затрачено столько сил и времени, оказался мертворожденным? Может быть, конкуренты Погосьяна оказались более удачливыми?

– Думаю, что первый вице-президент ОАК Михаил Погосян сделал для запуска "Суперджета" все, что мог. Что касается конкурентов, в рамках ОАК реально существуют две крупные группы, которые пытаются консолидировать в своих руках финансовые и материальные потоки. Погосян, имевший мощную поддержку со стороны ныне бывшего директора департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрия Коптева, объединил вокруг АКХ технологический кластер, занятый разработкой и производством фронтовой авиации. Создание кооперации, консолидирующей разработку и производство боевой техники, и есть реальная цель этой группы, а "Суперджет" – дополняющий проект.

Вторая, конкурирующая с Погосяном группа – выходцы с НПК "Иркут". Ее лидер – Алексей Федоров, президент ОАК. Группа контролирует НПК "Иркут", ОАО "Таганрогский АНТК им. Г. М. Бериева", ЗАО "Техсервисавиа", ЗАО "БеТа-Ир", ЗАО "ОКБ "Русская авионика", ЗАО "Итела", ЗАО "ИркутавиаСТЕП", ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева", ОАО "АК им. С. В. Ильюшина", Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) и Ульяновский авиастроительный комплекс.

Выпускная Ан-148, ВАСО будет конкурировать с АКХ "Сухой". В отличие от "Суперджета", этот самолет может эксплуатироваться даже на плохо подготовленных аэродромах. Пока выпущен его первый серийный экземпляр. С 2011 года планируется выпуск 6 самолетов в год.

Однако самой серьезной проблемой авиационных КБ и заводов является нехватка персонала, способного собирать самолеты по нужным регламентам и технологиям. Подготовка таких кадров занимает до 7 лет. При этом рабочим, на которых сейчас лежит основная тяжесть производства, перевалило за 60. Подготовить им на смену молодежь, учитывая низкую зарплату в авиапроме, проблематично. Та же проблема может поставить крест и на следующей перспективной российской разработке. По планам ОАК, к 2016 году на основе новейших технологий должен быть спроектирован и сертифицирован среднемагистральный самолет МС-21. В следующем году определится, какими двигателями и авионикой оснастят этот самолет, кто будет поставлять комплектующие и какой кооперации потребует его производство.

– К этому времени производство в России уже начнет развиваться и новый самолет будет весьма кстати.

– Этот проект упрется в те же проблемы, с которыми в свое время столкнулся "Суперджет". Серийное его производство требует крупносерийного производства комплектующих и авиадвигателей. Только при этом условии выгодно вкладываться в технологическое перевооружение соответствующих заводов. Поскольку придется преодолеть двадцатилетнее отставание, разработка отечественного двигателя обойдется вдвое дороже, чем модификация подходящего западного. Выбор, вероятно, будет сделан в пользу импорта.

Напомню, что "Суперджет" по стоимости комплектующих на 60 процентов состоит из импортных деталей. Если МС-21 в этом смысле повторит его судьбу, его можно будет считать не отечественным самолетом, а созданным в рамках международной кооперации.

– Год назад эксперты расценивали перспективы авиапрома гораздо оптимистичнее. Неужели экономический кризис все так фатально изменил?

– В течение 5 последних предкризисных лет пассажиро- и грузопотоки быстро росли. Компании закупили новые лайнеры, осваивали новые линии, боролись друг с другом. Наиболее агрессивно вел себя на рынке "Аэрофлот", была даже предпринята попытка создания Росавиации. Тогда капитал из отрасли не уходил.

С началом кризиса денег на покупку новых самолетов у наших авиакомпаний не стало. Зато цены на авиакеросин упали почти вдвое, причем, по мнению экспертов, эта тенденция сохранится до 2012 года. Себестоимость авиаперевозок сократилась процентов на 10, что значительно увеличило прибыли авиакомпаний. Однако те, видимо, вложат ее не в свое развитие, а в краткосрочные высокоприбыльные проекты на стороне. Капитал из отрасли может уйти. Косвенным признаком того, что это уже происходит, стало требование авиакомпаний, чтобы государство помогло им покрыть образовавшиеся долги. В том же ряду стоит недавний отказ объединения "Атлант-Союз" от вступления в планируемую авиакомпанию гендиректора ГК "Ростехнологии" Сергея Чемезова. Таким образом, видно, что получение прибыли за счет увеличения пассажиропотока в среднесрочной перспективе авиакомпаниями не планируется, хотя еще год назад считалось, что она будет получена.

Зато низкая себестоимость авиаперевозок сделала вновь рентабельной эксплуатацию советских самолетов, не столь экономичных по расходу топлива, как западные. Комплектующие для них на складах имеются. При этом безопасность Ту-154, собранного из качественных комплектующих, еще высока. Это позволяет с успехом использовать старые машины для выжимания из них остатков прибыли. С другой стороны, в среднесрочной перспективе это подрывает спрос на новую отечественную технику.

– Т. е. перспектив у российского авиастроения, по-вашему, никаких?

– Это зависит от государства. К сожалению, в отрасли нет хозяйствующих субъектов с долгосрочными интересами. Программы развития отечественной промышленности на 10–15 лет вперед не являются реальными планами. Бюджетный горизонт господдержки составляет 3 года, но бюджет из-за кризиса разработан только на год. Производственный цикл авиапрома гораздо длиннее. Из-за этого у производителей техники на внутреннем рынке возникают проблемы с госконтрактами. Их нереально заключить так, чтобы на следующий год они автоматически пролонгировались. Постоянное участие в новых конкурсах и, соответственно, задержка финансирования приводит к недопустимой для производства неритмичности. Долгосрочные планы можно реализовать только в рамках международной кооперации, поэтому многие предприятия переориентировались на экспорт. Для авиатехники, учитывая мировую конъюнктуру, это не выход, поэтому рост производства российской гражданской авиации будет ниже, чем в планах ОАК и новой ФЦП развития авиатехники, которую правительство планирует принять этой осенью.

Беседовал Андрей ВЕЙМАРН

источник: Общественно-экономический сервер «Открытая экономика»

28.08.09

"МЫ ВИДИМ ПЕРВЫЕ ПРИЗНАКИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ"

Интервью с вице-президентом "Боинг — гражданские самолеты" по продажам в Европе, России и Центральной Азии Альдо Базиле.

В отличие от большинства отечественных аналитиков эксперты американской авиастроительной компании Boeing не считают, что осенью российской гражданской авиации угрожает новый виток кризиса. В дни авиасалона "МАКС-2009", проходящего сейчас в Жуковском, вице-президент "Боинг — гражданские самолеты" по продажам в Европе, России и Центральной Азии Альдо Базиле объяснил обозревателю газеты "Время новостей" Михаилу Кукушкину, почему американцы смотрят в будущее российской авиатранспортной отрасли с оптимизмом.

— Объемы пассажирских перевозок в России в первой половине 2009 года уменьшились на 18–20 % по сравнению с аналогичными месяцами 2008 года. Однако прогноз Boeing на следующие 20 лет для России и Центральной Азии обещает рост перевозок в этом регионе в среднем на 5,1 % в год. На чем основано такое оптимистическое предсказание?

— Мы считаем, что уровень авиаперевозок прочно привязан к общему состоянию экономики страны, к показателю ее уровня ВВП. Все показатели российской экономики приводят нас к заключению, что "дно" кризиса уже достигнуто. Нам кажется, что сейчас единственный вопрос, который стоит себе задавать, — какова будет динамика восстановления экономики, ожидающего нас в ближайшем будущем. Будет ли это резкий рост или же ВВП остановится более-менее на уровне, достигнутом в результате кризисного падения. Дальнейшее падение ВВП России представляется нам маловероятным.

Разумеется, эксперты высказывают различные мнения и дают разные прогнозы на будущее. Однако нам кажется, что мы уже видим первые признаки восстановления экономики. И это заставляет нас весьма оптимистично оценивать перспективы увеличения спроса на воздушные перевозки. Разумеется, это не произойдет немедленно. Возвращение спроса на докризисный уровень займет несколько лет. Однако в принципе мы считаем, что возврат к докризисному уровню произойдет, а затем последует дальнейший рост авиаперевозок. Такой вывод мы делаем, опираясь на наш 20-летний прогноз состояния авиационного бизнеса в мире. По предыдущему опыту мы убедились, что модели, используемые нами в прогнозировании, весьма точно соотносят уровень авиаперевозок с размером ВВП. Поэтому сейчас, когда мы видим, что торговля продолжается, а экономика восстанавливается, мы уверены, что и рынок гражданской авиации будет расти. В общем, мы считаем, что в обозримом будущем выйдем из кризиса, хотя я бы не брался судить, когда именно это произойдет.

— Из-за кризиса вы уже потеряли как минимум одного важного клиента в России. Это авиакомпания "Сибирь", которая отменила заказ на 15 самолетов Boeing 787 Dreamliner. Не опасаетесь ли вы, что этому при-

меру может последовать ваш главный российский заказчик на эти самолеты — "Аэрофлот", который подписал контракт на 22 лайнера?

— Прежде всего "Сибирь" не потеряна для нас. Она остается очень хорошим клиентом. Ее контракты на самолеты Boeing 737 остаются в силе, и они это подтвердили. Что касается отказа от "787", то у "Сибири", видимо, были на это свои причины. Мы не видим связи между поведением "Сибири", поведением нашего старейшего заказчика в России — "Аэрофлота" и поведением других компаний, которые стали нашими клиентами позднее. У каждой из них своя ситуация, и каждая принимает решения самостоятельно. В целом я считаю, что мы имеем прочную клиентскую базу в России. Мы постоянно ведем переговоры с нашими заказчиками и рассчитываем развивать контакты с ними в будущем.

— Еще одним из последствий кризиса в России стал ускоренный вывод из эксплуатации самолета Ту-154. Российские компании заменяют его среднемагистральными самолетами западного производства, в частности Boeing 737. Заметили ли вы рост заказов на новые самолеты этого типа из России или же наши потребности покрываются со вторичного рынка?

— Российские компании получают "737" обоими путями. Говоря о новых самолетах, надо отметить, что продвижению их на российский рынок не способствует существующий в России уровень импортных пошлин на авиатехнику. Поскольку новые самолеты стоят дороже, соответственно и размер таможенных платежей за них больше.

Пошлины на некоторые категории самолетов (вместимостью более 300 кресел) были отменены в прошлом году. Однако в общем сохраняющийся уровень пошлин на самолеты не комфортный для потребителей. НДС и импортная пошлина на самолет вместе составляют прибавку почти в 42 % к цене самолета для потребителя. Разумеется, любой потребитель стремится получить авиатехнику максимально дешево, учитывая разные факторы, такие как стоимость самого самолета, эксплуатационные расходы. В России важным обстоятельством, которое приходится принимать во внимание, являются еще и таможенные платежи. Именно из-за них российские авиакомпании часто склоняются к приобретению подержанных воздушных судов.

Однако должен сказать, что целый ряд компаний купил у нас Boeing 737 самых современных модификаций. Мы очень довольны, что в России уже сформирован сильный, современный флот "737", и мы очень надеемся, что эта тенденция сохранится в будущем.

— Вы упомянули об отмене пошлин на самолеты вместимостью более 300 кресел. В этой категории в России эксплуатируется только одна модель самолета — Boeing 747. Однако отмена пошлин не повлекла взрывного роста поставок этой машины в нашу страну. До сих пор только одна авиакомпания ("Трансаэро") летает на пассажирской версии этого лайнера и только одна (Air Bridge Cargo) — на грузовой. Не говорит ли этот пример о том, что влияние пошлин на объем продаж ваших самолетов в России преувеличено?

— Не всякая компания может использовать "747". Все зависит от сегмента рынка, в котором она работает, структуры ее маршрутной сети. Если компания специализируется на местных или региональных линиях, "747" просто слишком велик для нее.

Россия, кстати, исключение из этого правила, потому что здесь внутренние маршруты могут быть дальнемагистральными из-за размеров страны. Поэтому, если развитие рынка достигнет определенного уровня, если возникнут аэропорты-хабы и будет достигнут соответствующий объем пассажиропотока, можно будет подумать об использовании самолетов размера Boeing 747

на внутрироссийских маршрутах. В общем, использование больших самолетов определяется текущим состоянием рынка. Если "747" пока не пользуется большой популярностью в России, значит, рынок просто не достиг еще того уровня, на котором эта машина может стать популярной.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
20.08.09

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ОЛЕГ БАРМИН: "ПРИОРИТЕТОМ ВВС СТАНЕТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНО- ИНФОРМАЦИОННОГО ПОЛЯ"

На открывшемся на этой неделе Московском авиакосмическом салоне (МАКС) был подписан стратегический для российских ВВС контракт.

До 2015 года военные летчики получают 64 новых истребителя общей стоимостью 80 млрд рублей. Это будет крупнейшая поставка новых самолетов в истории российских ВВС. О других планах корреспонденту "Газеты" Денису Тельманову рассказал врио начальника вооружения ВВС генерал-майор Олег Бармин.

— По какому принципу будут развиваться ВВС в ближайшие годы? Проводимая в настоящее время военная реформа призвана кардинально изменить облик Вооруженных сил Российской Федерации, обеспечить создание группировок войск (сил), способных парировать угрозы военного характера, а в случае развязывания агрессии — успешно нейтрализовать военные конфликты на любом стратегическом направлении.

— В развитии авиации до 2020 года приоритетными концептуальными направлениями определены обновление парка современной техникой не ниже 80 %, массовое производство и применение беспилотной техники и средств радиоэлектронной борьбы, создание единого разведывательно-информационного управляющего поля. При этом действия авиации будут строиться по принципу интегрирования в единую систему всех средств вооруженной борьбы на стратегических направлениях, независимо от их видовой принадлежности, с охватом огневого, информационного, радиоэлектронного и специального воздействия на объекты противника на суше, на море, в воздухе и космосе на всю глубину их дислокации.

— Эти планы уже согласованы с правительством?

— Благодаря предпринятым усилиям руководства Минобороны и ВВС на сегодня складывается достаточно хороший стартовый потенциал для перехода к новому облику авиации ВВС. Мы разработали новый документ, который будет регулировать взаимоотношения ВВС с представителями промышленности, то есть взаимоотношения госзаказчика с исполнителем, — "Положение о порядке создания авиационной техники и технологий военного назначения...". Этот документ уже

согласован с ведущими авиационными фирмами (в том числе с Объединенной авиастроительной корпорацией) и проходит согласование в Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ.

Мы считаем, что в этом документе будет решена значительная часть проблемных вопросов, возникающих в процессе взаимоотношений госзаказчика с исполнителем. Кроме того, за последнее время проведен целый ряд опытно-конструкторских работ по созданию авиационной техники и средств поражения, которые либо уже запущены в производство, либо в ближайшее время начнут производиться. Данные образцы, по сути, составят основу боевой авиации ближайшего будущего.

— Что это будут за самолеты ближайшего будущего?

— Приоритеты в развитии авиации ВВС на среднесрочную перспективу определены. Важнейшими из них являются глубокая модернизация самолетов дальней авиации — Ту-95МС, Ту-160, Ту-22МЗ, создание и производство перспективного истребителя пятого поколения (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, ПАК ФА), производство фронтового бомбардировщика Су-34, истребителей поколения "4++" Су-35С, МиГ-35С, тяжелого (Ил-76МД-90А), среднего и легкого (Ил-112В) военно-транспортных самолетов, боевых вертолетов Ми-28Н и Ка-52, транспортно-боевого вертолета Ми-8МТВ-5, учебно-боевого самолета Як-130, учебно-тренировочных вертолетов Ка-60 и "Ансат", разведывательных и специальных самолетов и вертолетов. В прогнозируемый период планируется также создание и развертывание массового производства беспилотных комплексов различного назначения.

Всего для обновленных ВВС планируется получить около 2 тыс. самолетов и вертолетов и более 500 беспилотных летательных аппаратов малой, средней и большой дальности.

Таким образом, в составе перспективных Военно-воздушных сил к 2020 году почти весь авиационный парк будет представлен современными типами авиационных комплексов. В дальней авиации это модернизированные Ту-160М, Ту-95МСМ, Ту-22МЗМ; в военно-транспортной и транспортной авиации — Ил-76МД-

90А, Ил112В; во фронтовой авиации — Су-34, ПАК ФА, Су-35С, МиГ-35С, МиГЗ1БН, Су-25УБМ, Як-130; в армейской авиации — Ми-28НМ, Ка-52, Ми8МТВ-5, Ми-26М, Ка-60, "Ансат".

— А когда ПАК ФА поднимется в воздух?

— Самолет пятого поколения разрабатывается в соответствии с планами. Сейчас создан наземный образец, на конец текущего года запланировано завершение первого летного экземпляра, который мы планируем поднять в воздух уже зимой. Но это не значит, что он сразу же пойдет в войска. Программа испытаний очень обширная, мы рассчитываем получить первую партию этих самолетов только в 2015 году.

— А вертолеты Ка-52 и Ка-60 когда начнете закупать?

— О Ка-52 могу сказать, что установочная партия этих вертолетов сейчас изготавливается на ОАО "ААК "Прогресс", государственные испытания этой машины планируются завершить в начале следующего года, после чего серийные вертолеты начнут поступать в части армейской авиации. Что касается Ка-60, на предварительных испытаниях этот вертолет показал требуемые для машины своего класса характеристики и в дальнейшем может быть использован ВВС в качестве многофункционального, многоцелевого легкого десантно-транспортного вертолета. Еще одна машина фирмы "Камов" — "Ансат" — уже в этом году поступит в Краснодарское училище летчиков и в дальнейшем может стать основной учебной машиной ВВС взамен Ми-2.

— А что с качеством техники? Катастрофа Су-27 накануне МАКСа не повлияла на требования ВВС к производителям?

— Катастрофа не имеет ничего общего с качеством техники. Самолеты были исправны, все произошло по стечению различных обстоятельств. Поэтому никаких последствий для планов ВВС или требований к разработчикам у нас не будет. Единственное исключение — это самолеты МиГ-29 различных модификаций, у которых при обследовании были выявлены дефекты хвостового оперения. Часть из них продолжит летать под особым контролем, остальные будем по очереди ремонтировать. В текущем году на ОАО "РСК "МиГ" запланирован ремонт килей 106 таких машин.

— Алжирские "МиГи" входят в это число?

— Нет. Самолеты МиГ-29СМТ, изготовленные по заказу Алжира, полностью исправны и поступили на вооружение авиабаз в Курске и Липецке. Это очень удачный вариант МиГ-29 с расширенными боевыми возможностями.

— Есть ли успехи в создании беспилотных комплексов?

— Военно-воздушные силы считают разработку комплексов с беспилотными летательными аппаратами (БЛА) приоритетным направлением развития ВВС и ВС РФ в целом.

На сегодня в стадии завершения находится разработка разведывательно-ударного комплекса с БЛА. В этом году будут проведены государственные испытания малоскоростного БЛА в варианте разведчика и ретранслятора. С 2010 года планируется начало создания дальнего ударного беспилотного авиационного комплекса, который будет обладать вооружением, сходным с вооружением самолета пятого поколения.

В целом комплексы с БЛА будут обеспечивать круглосуточную разведку зоны ответственности того или

иного оперативно-стратегического объединения. Полученные данные позволят не только оценивать обстановку, но и указывать цели для средств поражения, в том числе высокоточных. В перспективе до 40 % парка летательных аппаратов ВВС России могут составить беспилотники.

— Каковы перспективы развития зенитных ракетных войск (ЗРВ) и войск ПВО, которые недавно были переименованы в войска воздушно-космической обороны (ВКО)?

— В настоящее время в соответствии с государственной программой вооружения до 2015 года ведется работа по оснащению бригад ВКО перспективной зенитно-ракетной системой (ЗРС) С-400. Потребность в закупке данных систем в настоящее время больше, чем позволяют возможности промышленности. Поэтому до 2011 года в составе ЗРВ будет находиться чуть более десятка ЗРС С-400 на наиболее важных направлениях. В перспективе их количество будет увеличено. К тому же ведется разработка зенитно-ракетного комплекса следующего поколения — С-500, который будет способен поражать объекты не только в атмосфере, но и в ближнем космосе.

Стоящая на вооружении техника будет постепенно модернизирована. В частности, ЗРС С-300ПМ мы модернизируем с 2000 года по программе "Фаворит" для повышения дальности поражения цели до 200 км и планируем переоснастить все имеющиеся комплексы. С 2010 года наряду с закупкой средств ЗРС С-400 будет осуществляться закупка зенитного ракетно-пушечного комплекса "Панцирь-С". В результате реализации государственной программы вооружения к 2016 году в боевом составе ЗРВ Военно-воздушных сил будет насчитываться до 80 % новых и модернизированных средств противовоздушной обороны.

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР И ПРОФЕССОР

Олег Вениаминович Бармин, генерал-майор, доктор технических наук, профессор. Родился 7 июня 1961 года в поселке Монино Московской области. В 1983 году окончил Рижское высшее военное авиационное инженерное училище имени Я. Алксниса с золотой медалью, в 1987 году — Московское высшее техническое училище имени Н. Э. Баумана, в 1991 году — адъюнктуру при Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, в 2003-м — Российскую академию государственной службы при Президенте РФ.

В Вооруженных силах — с августа 1978 года, служил на различных должностях, от помощника ведущего инженера-испытателя до начальника научно-исследовательского испытательного управления Государственного летного испытательного центра Минобороны в Ахтубинске. В феврале 2005 года был назначен заместителем начальника вооружения ВВС по заказам, поставкам, эксплуатации и капитально-восстановительному ремонту авиационной техники и вооружения. С мая сего года временно исполняет обязанности начальника вооружения Военно-воздушных сил. Награжден орденом "За военные заслуги" и 12 медалями. Женат. Воспитывает двух сыновей.

Денис ТЕЛЬМАНОВ

источник: газета «Газета»
20.08.09

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

GE: НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В РОССИИ

Компания GE Energy провела торжественную церемонию открытия строительства своего центра энергетических технологий в Калужской области.

Технологический центр позволит компании, предоставляющей продукты и услуги заказчикам из России и СНГ, находящимся на стадии модернизации своих мощностей, расширить возможности на местном рынке.

"Проект компании General Electric в Калужской области в очередной раз подтверждает возможность плодотворного сотрудничества региональных администраций и зарубежного бизнеса в современной России. Данный проект является важным примером

эффективной кооперации в сфере развития высоких технологий", - заявил А. Д. Артамонов, губернатор Калужской области.

В марте 2009 года компания GE, правительство Калужской области, корпорация развития Калужской области и администрация города Калуги подписали соглашение о постройке технологического центра. Первоначальные инвестиции компании GE составили 30 миллионов долларов, к моменту начала работы центра в конце 2010 года эта цифра должна составить 50 миллионов долларов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
10.08.09*

GE ENERGY ПОДПИСАЛА СЕРВИСНЫЙ КОНТРАКТ В КИТАЕ

Компания GE Energy подписала с компанией Fujian Jinjiang Gas Power Co. долгосрочный сервисный контракт стоимостью 115 миллионов долларов, направленный на поддержку надежной и эффективной выработки электроэнергии в условиях экономического роста в юго-восточной китайской провинции Фуцзянь.

Рассчитанное на 9 лет соглашение предусматривает обслуживание четырех газовых турбин типа Frame 9FA, расположенных на станции "Фуцзянь-Цзинцзянь" на берегу Тайваньского пролива. Электростанция мощностью 1560 МВ является ключевым элементом в программе местных властей по увеличению установленных энергетических мощностей в провинции до 3500 МВ к 2010 году. Газовые турбины, построенные на основе технологии компании GE, были предоставлены ее китайским партнером компанией Harbin Power Equipment.

"Новое соглашение подчеркивает наши постоянные усилия по поддержке клиентов в Китае и по

всему миру в условиях постоянно растущих экономических и социальных потребностей, - пояснил Дэн Хайнцельман (Dan Heintzelman), президент направления энергетических услуг компании GE Energy. - Соглашение о сервисном обслуживании обеспечит нашим клиентам доступ к новейшим технологиям, позволяющим максимизировать продуктивность их электростанций, а также получить современные инструменты контроля за выбросами электростанций с одной стороны и операционными расходами - с другой".

По условиям договора с Fujian Jinjiang, компания GE будет осуществлять поставки запасных частей, ремонт, техническое обслуживание, тренинги персонала и ежегодную инспекцию турбин. Целью соглашения является обеспечение достижения электростанцией экономических целей, делающих ее одной из самых эффективных станций в Китае.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
12.08.09*

GE OIL & GAS: УНИКАЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ ДЛЯ КОМПАНИИ "РОСНЕФТЬ" БУДУТ РАБОТАТЬ ПРИ МИНУС 60 ГРАД. С

GE Oil & Gas объявила о разработке уникального газотурбинного генератора, предназначенного для работы при минус 60 град. С на электростанции, которую планируется построить на Ванкорском месторождении (Туруханский район Красноярского края), принадлежащем российской компании "Роснефть".

Газотурбинная станция мощностью 210 МВ станет основным источником энергии и тепла для работ по добыче нефти и газа, а также частью первого этапа ввода месторождения в строй. Компания "Роснефть" получила лицензию на разработку этого месторождения в 2003 году.

В рамках сотрудничества с российской компанией GE Oil & Gas осуществит поставку восьми генераторов на основе газовых турбин типа MS5001PA. Для

того чтобы обеспечить работу оборудования в экстремальных климатических условиях, компания разработала специальную конструкцию турбины и автоматическую систему обогрева при транспортировке и хранении турбин на месте установки. Газотурбинные генераторы были поставлены в соответствии с двумя контрактами, подписанными в декабре 2006 и мае 2008 года. Четыре установки были доставлены клиенту в августе 2007 и еще четыре - в марте 2009 года. По условиям контракта компания GE осуществляет тренинг экспертов, ответственных за техническое обслуживание газовых турбин на месторождении. Кроме того, компания GE Oil & Gas разработала пять специальных тренировочных программ для персонала "Роснефти".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
12.08.09*

SIEMENS И VIRIDITY ENERGY СОТРУДНИЧАЮТ В РАЗРАБОТКЕ ВИРТУАЛЬНЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

В рамках тенденции по переводу существующих сетей подачи электроэнергетики в форму малых энергосетей компания Siemens Energy и американский поставщик энергетических услуг Viridity Energy (штат Пенсильвания) начали сотрудничество в области создания так называемых виртуальных электростанций.

Компании заключили соглашение о технологическом партнерстве, которое позволит предложить поставщикам энергии и операторам сетей технологию, необходимую для создания виртуальных станций. Виртуальные электростанции представляют собой различные системы производства электро-

энергии, такие как тепловые электростанции на базе моторного двигателя, ветряные турбины, фотоэлектрические системы, станции на биогазе и небольшие гидроэлектростанции, объединенные в одну сеть и управляемые как одна электрическая станция. Ключевым элементом такой системы является децентрализованная система управления, например DEMS производства Siemens. Применение децентрализованной системы управления позволяет снизить экологическую нагрузку и улучшить экономические показатели эксплуатации.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
13.08.09*

SIEMENS: УСПЕХ ТЕХНОЛОГИИ SPPA-T3000 I&C В КИТАЕ

Совместно с партнерской компанией Shanghai Electric Power Generation Equipment (SEPG) компания Siemens Energy получила заказ на использование технологии SPPA-T3000 I&C и поставку компонентов газовых турбин для сборки четырех установок типа SGT5-4000F. Клиентом является энергетическая компания Shenergy Company Ltd.

Компоненты предназначены для использования в электростанции комбинированного цикла "Шанхай-Линьян", работающей на сжиженном природном газе и имеющей установочную мощность 4 x 400 МВ.

Система SPPA-T3000 I&C установлена в настоящее время на 18 китайских электростанциях, в общей сложности на 36 силовых агрегатах общей мощностью 23 ГВ. Основой технологии SPPA-T3000 является высокий уровень надежности системы, оптимальные

стратегии контроля и режим работы в зависимости от загрузки, который может быть настроен с учетом специфических требований электростанции. В результате система обеспечивает высокую устойчивость в отношении незапланированных остановок работы и снижение стоимости эксплуатации.

Начало проекта запланировано на середину 2009 года, завершение - на 2011. Линьянская электростанция комбинированного цикла станет основным регулятором пиковых нагрузок на электрическую сеть Шанхая. С 2004 года совместное предприятие Siemens и SEPG в Китае получило заказы в общей сложности на 15 электростанций комбинированного цикла класса F и двух станций класса E.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
12.08.09*

ROLLS-ROYCE: ГАЗОВЫЕ КОМПРЕССОРЫ ДЛЯ КРУПНЕЙШИХ КИТАЙСКИХ ГАЗОПРОВОДОВ

Rolls-Royce получила два дополнительных контракта от компании PetroChina на поставку силовых систем для проекта газопровода "Запад - Восток".

Контракты подразумевают увеличение участия Rolls-Royce в работе начальной 1-й линии построенного участка и западной секции 2-й линии второго газопровода, находящегося в процессе строительства. Общая стоимость контрактов превысит 120 миллионов долларов.

Для увеличения мощности станций, установленных вдоль 1-й линии газопровода, были приобретены три компрессорные установки на основе газовых турбин RB211 и одномоторного компрессора. Газопровод протяженностью 4000 километров и мощностью 17 миллиардов кубометров газа в год пересекает десять китайских провинций, начинаясь в пустыне Западная Гоби и заканчиваясь в Шанхае на восточном побережье. Для западной секции 2-й линии длиной 2450 км, которая будет начинаться на границе с Казахстаном и идти на восток к городу Чжунвей, пересекая регионы Нинся, Гансу и Внутреннюю Монголию, предназначены еще шесть компрессорных установок RB211. После установки и запуска газопровода в эксплуатацию он будет транспортировать 30 миллиардов кубометров природного газа ежегодно, что примерно равно размеру годового потребления газа всем населением Великобритании.

Тони Рюггер (Tony Ruegger), вице-президент направления нефти и газа компании Rolls-Royce, заявил: "Мы очень рады снова быть избранными компанией PetroChina в качестве поставщика силового и компрессорного оборудования для растущей сети газопроводов. Последние заказы отражают успех наших продуктов и нашего опыта в Китае, на одном из важнейших энергетических рынков".

Новые контракты увеличили число заказанных для газопровода "Запад - Восток" газотурбинных установок RB211 до 19, а установок на основе мотора - до шести. В эксплуатации находятся 15 установок RB211 и 5 моторных компрессоров, еще одна установка RB211 находится в стадии подготовки к эксплуатации. Общий опыт эксплуатации уже превысил миллион часов, при этом первый мотор, установленный на станции № 1 в провинции Синьцзян, выработал 23 000 эксплуатационных часов.

Газовые компрессоры для всех девяти новых газотурбинных установок будут представлять собой модель RFBB-36, разработанную и произведенную Rolls-Royce. Поставка всех элементов оборудования намечена на первый квартал 2010 года для 1-й линии и на второй квартал 2010 года - для 2-й линии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.rolls-royce.com
24.08.09*

SIEMENS: ПЕРВЫЙ ЗАКАЗ ИЗ США НА ЭНЕРГОБЛОК ТИПА FLEX-PLANT 30

Компания Siemens Energy заключила контракт с компанией Northern California Power Agency (NCPA) на поставку энергоблока типа Flex-Plant 30.

Газовая электростанция комбинированного цикла мощностью 280 МВт будет расположена в калифорнийском городе Лоди и будет производить электроэнергию с высокой эффективностью и пониженной нагрузкой на окружающую среду. Уникальная концепция энергоблока Flex-Plant 30 включает в себя установку быстрого старта, рассчитанную на начало подачи 200 МВт в местную электросеть в течение всего 30 минут. Короткое время запуска обеспечивает существенное снижение выбросов в атмосферу и повышение эффективности станции. Стоимость заказа составляет примерно 140 миллионов долларов.

Электростанция будет снабжать энергией 14 различных участников проекта, включая ирригационный округ Модесто, порт города Окленд, местный пул по использованию водных и силовых ресурсов, департамент водных ресурсов штата Калифорния, компанию Plumas-Sierra Rural Electric, скоростной транспорт прибрежного района и 8 населенных пунктов.

Одновальная электростанция комбинированного цикла Flex-Plant 30 на базе турбины SCC6-5000F с эффективностью 57 % разработана для временной или постоянной эксплуатации на основе суточного

цикла. Используя в качестве основного двигателя газовую турбину SGT6-5000F производства Siemens, электростанция способна обеспечивать высокую удельную мощность при относительно небольших выбросах в окружающую среду. Контрольная система Siemens SPPA-T3000 обеспечивает легкое управление всей станцией. Станция также оснащена паровой турбиной Siemens SST-900RH и теплоутилизационным парогенератором, построенным по принципу Бенсона, что способствует быстрому запуску турбины и уменьшению выбросов в атмосферу.

Технология Flex-Plant 30 обеспечивает быстрый запуск или смену цикла работы электростанции в пределах 30 минут, что позволяет уменьшить выбросы оксида углерода в атмосферу на 200 тонн ежегодно по сравнению со стандартной электростанцией класса F и задает новые экологические стандарты. Уменьшение планового времени запуска на 50 % происходит благодаря использованию специальных технологий, включая вторичный подогрев пара в генераторе прямоточной системы Бенсона, систему охлаждения пара на высокой мощности, пускосбросную систему на полной мощности и другие решения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
10.08.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- **повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;**
- **профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;**
- **поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.**

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

О КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба строится на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и 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;
- поддержку и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализацию и продвижение перспективных проектов;
- формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;
- сохранение и популяризацию истории отечественного авиастроения.

Клуб формирует секции по направлениям деятельности, поддерживает инициативы своих членов, взаимодействует с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Секции Клуба в своей работе координируются советом Клуба, их деятельность контролируется наблюдательным советом Клуба.

В число клубных мероприятий входят:

- заседания Клуба;
- заседания совета Клуба;
- заседания секций Клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в поведении научно-технических молодежных олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание – Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на веб-сайте Клуба (www.as-club.ru).

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОМ САЛОНЕ "МАКС-2009"

Клуб авиастроителей, Авиакосмофонд совместно с ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "МПО им. И. Румянцева" и Лицеом № 1550 города Москвы подготовили и провели в рамках работы Международного авиационно-космического салона "МАКС-2009" ряд мероприятий, направленных на привлечение молодежи в авиастроительную отрасль промышленности.

19 августа 2009 года учащиеся Лицея № 1550, представители Авиакосмофонда, Клуба авиастроителей, сотрудники ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "МПО им. И. Румянцева" посетили Международный авиационно-космический салон на территории города Жуковского на аэродроме центральной испытательной базы страны — Летно-исследовательского института им. М. М. Громова.

В павильоне С5 ученики Лицея вместе со специалистами Объединения им. И. Румянцева ознакомились с традиционным разделом экспозиции "Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи". На стендах были представлены научно-технические разработки молодых ученых и специалистов из МАИ, МФТИ, МАТИ им. К. Э. Циолковского, МГТУ им. Баумана, Запорожского национального технического университета (Республика Украина), СибГАУ им. М. Ф. Решетнева, РГАТА им. П. А. Соловьева, Южного федерального университета г. Таганрога, КГТУ им. А. Р. Туполева, Жуковского авиационного техникума им. В. А. Казакова.

В том же павильоне проходил финальный тур Международного молодежного форума "Будущее авиации — за молодой Россией".

Сразу после приветственного слова президента АССАД В. М. Чуйко участникам форума лицеисты

представили композицию "Авиация в живых картинках". Под музыкальное сопровождение дети показали "живые" самолеты и вертолеты. Это выступление было организовано в поддержку одного из финалистов этого форума — молодого члена Клуба авиастроителей, победителя пятой и шестой Олимпиад по истории авиации и воздухоплавания Евгения Менкиджанова. Евгений оправдал надежды лицеистов на победу. Вместе с дипломом за участие в молодежном форуме он получил сертификат от организатора форума — Рыбинской государственной авиационной технологической академии им. П. А. Соловьева — в том, что он обладает приоритетом конкурсного отбора для обучения в аспирантуре РГАТА.

Что бы узнать о достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России, увидеть опытные образцы летательных аппаратов, боевых комплексов и экспериментальные установки, лицеисты посетили стенды ведущих отечественных производителей техники, таких как ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей", ОАО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение", ОАО "ВСМПО-АВИСМА", ФГУП "КАПО им. Горбунова", и объединенные экспозиции ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ОАО "ОПК "Оборонпром", ОАО "Объединенная двигателестроительная корпорация". Лицеистов сопровождали старшие товарищи — сотрудники МПО им. И. Румянцева, они отвечали на вопросы подростков, понимая, как важно в таком возрасте общаться с ними на профессиональные темы.

Участники выразили особую благодарность Федеральному государственному унитарному предприятию "ММПП "Салют" за предоставленный комфортабельный автобус и питание для детей.

*источник: Авиакосмофонд
20.08.09*

МАКС-2009: ФИНАЛЬНЫЙ ТУР 2-ГО МОСКОВСКОГО ОТКРЫТОГО ФЕСТИВАЛЯ ДЕТСКОГО ТВОРЧЕСТВА "ОТ ВИНТА!"

20 августа 2009 г. в рамках работы МАКС-2009 проходил финальный тур 2-го Московского открытого фестиваля детского творчества "От винта!".

Молодой член Клуба авиастроителей, победитель четвертой и шестой Олимпиад по истории авиации и воздухоплавания Венедикт Дорошко из г. Волгодонска Ростовской области был одним из финалистов этого фестиваля. Венедикт получил диплом лауреата!

Поздравляем тебя, Венедикт!

*источник: Клуб авиастроителей
25.08.09*



ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

МАКС-2009: ФИНАЛЬНЫЙ ТУР МЕЖДУНАРОДНОГО МОЛОДЕЖНОГО ФОРУМА "БУДУЩЕЕ АВИАЦИИ — ЗА МОЛОДОЙ РОССИЕЙ"

В рамках работы МАКС-2009 проходил финальный тур Международного молодежного форума "Будущее авиации — за молодой Россией".

Одним из финалистов этого форума стал молодой член Клуба авиастроителей, победитель пятой и шестой Олимпиад по истории авиации и воздухоплавания Евгений Менкиджанов.

Поддержать его приехали учащиеся Лицея № 1550. Их поездка на МАКС была организована Клубом авиастроителей при финансовой поддержке Авиакосмофонда. Автобус для поездки и питание для учащихся традиционно предоставило ФГУП "ММПП "Салют".

Сразу после приветственного слова президента АССАД В. М. Чуйко лицеисты представили композицию "Авиация в живых картинках". Под музыкальное сопровождение дети, одетые в футболки с логотипами Лицея, Клуба авиастроителей и "Салюта", показали

"живые" самолеты и вертолеты. Настроение у всех присутствующих сразу стало радостно-праздничным.

Евгений получил диплом за участие в молодежном форуме и сертификат от организатора форума — Рыбинской государственной авиационной технологической академии им. П. А. Соловьева — в том, что он обладает приоритетом конкурсного отбора для обучения в аспирантуре РГАТА.

Надо заметить, что накануне, 18 августа, Евгений Менкиджанов выступал на МАКСе в финале всероссийского творческого конкурса детей и молодежи "МАКС-2009 — Летательные аппараты будущего" и занял 2-е место в номинации "Самый фантастический аппарат". В том же конкурсе выступал самый молодой финалист пятой и шестой Олимпиад Николай Мартыненко (ему только 13 лет!) из города Саратова. Он занял 2-е место в номинации "Лучший дизайн".

Поздравляем вас, ребята!

*источник: Клуб авиастроителей
25.08.09*

ЛИЦЕЙ № 1550 ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В МАКС-2009

Второй день Международного авиационно-космического салона, в этот день он открыт только для специалистов. И вот среди специалистов, среди серьезных мужественных лиц, можно увидеть юные лица, светящиеся энтузиазмом, любознательностью, уверенностью в себе, — это экипаж Лицея № 1550 города Москвы, уже четвертый раз подряд принимающий участие в работе Международного салона в городе Жуковском.

В этом году ребята приехали поддержать участников финального тура Международного молодежного форума "Будущее авиации — за молодой Россией" и привезли интересную композицию "Авиация в живых картинках". Форум, целью которого является международное научно-производственное общение по актуальным проблемам в авиационно-двигателестроении, проходит в рамках Международного авиасалона "МАКС-2009" по инициативе Рыбинской государственной авиационной технологической академии им. П. А. Соловьева, при поддержке Министерства образования Российской Федерации.

Прозвучавшие перед началом выступления фанфары собрали немало зрителей на выступление ребят, которые продемонстрировали ряд моделей самолетов

и вертолетов в художественно-акробатическом этюде. О каждой из продемонстрированных моделей была дана небольшая историческая справка.

После замечательного выступления ребят приветствовал президент АССАД В. М. Чуйко, а представители Рыбинской государственной авиационной технологической академии им. П. А. Соловьева подарили лицеистам замечательные сувениры на память.

С большим интересом они посетили стенды ведущих отечественных производителей техники вместе с сотрудниками МПО им. И. Румянцева, которые отвечали на все профессиональные вопросы ребят, общались с авиаторами, договорились о встрече с известным немецким фотохудожником Хельмутом Вальтером, который в прошлом году подарил лицею для фотовыставки свои работы, и насладились потрясающим зрелищем — полетами наших сверхзвуковых самолетов, виртуозно продемонстрировавших фигуры высшего пилотажа.

На обратном пути в Москву ребята смогли побеседовать и взять интервью у большого друга Лицея № 1550 Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя В. Н. Кондаурова. Спасибо большое!

И конечно, большое спасибо нашим шефам — Авиакосмофонду, Клубу авиастроителей и ФГУП "ММПП "Салют", которые помогли нам осуществить эту интереснейшую поездку на МАКС-2009, обеспечив комфортабельным автобусом, билетами на выставку и вкусной едой.

Экипаж Лицея № 1550 надеется на дальнейшее сотрудничество!

Огромное спасибо!

*источник: Лицей № 1550 города Москвы
25.08.09*



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

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания – ежемесячно.

2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) – 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) – 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).

3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.

4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.

5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.

6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.

7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).

2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.

3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



Кубок техноваций

Конкурс инновационных и технологических проектов

"Кубок техноваций — 2009" — пятый конкурс инновационных и технологических проектов, проводимый факультетом инноваций и высоких технологий Московского физико-технического института.

Главной целью конкурса "Кубок техноваций" является выявление и помощь инновационным и технологическим проектам.

Кубок — это не просто раздача призов с целью поощрить наиболее сильные проекты. Его результатом должно стать большее взаимопонимание и, как следствие, увеличение инновационной активности молодежи и ученых. Кубок техноваций — это место, где встречаются молодежь, ученые, проектные менеджеры и инвесторы. Здесь находят новые проекты, дают и получают ценные советы, заводят знакомства и делятся опытом.

В Кубке соревнуются абсолютно разные инновационные проекты. Ограничений на участие нет — заявку может подать любой желающий. Обычно проекты на конкурс подают молодые ученые, студенты и их научные руководители. Если участнику трудно подготовить свой проект к конкурсу самостоятельно, ему помогут на образовательной программе Кубка.

Образовательная программа "Кубка техноваций — 2009" начнется 1 сентября 2009 г.

В Кубке техноваций 4 номинации:

"Лучшая техновация" — проекты, основанные на новой технологии или на идее нового применения существующей технологии. Большинство проектов — "физико-технические".

"Лучшая инновация в IT" — проекты из области информационных технологий.

"Инновация на свободную тему" — проекты, не имеющие "физико-технической" направленности и не относящиеся к области IT.

"Выбор зрителей" — присуждается проекту из любой номинации. Решение принимают зрители, пришедшие на финал Кубка техноваций.

ПРИЕМ ЗАЯВОК:
ДО 30 СЕНТЯБРЯ 2009 Г.
(23 Ч. 59 МИН.).

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА
ПРОЕКТОВ:**
С 1 ПО 20 ОКТЯБРЯ 2009 Г.

ФИНАЛ КОНКУРСА:
30 ОКТЯБРЯ 2009 Г.

САЙТ КУБКА ТЕХНОВАЦИЙ:
WWW.TECHNOCUP.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
+7 905-504-25-39 (общие вопросы),
+7 905-504-25-49 (работа с проектами)
info@technocup.ru
WWW.TECHNOCUP.RU



РОСИНИЦИАТИВА

ПРЕДСТАВИТ АЭРОКОСМИЧЕСКУЮ МОЛОДЕЖЬ РОССИИ НА МАКС-2009

Цель "Инициативы" — содействовать объектно-ориентированному обучению и кооперации промышленности и аэрокосмического образования для подготовки кадрового резерва инженерных специалистов до 2020 г. во исполнение Распоряжения ПР-1026 от 29 апреля 2009 г. Президента РФ Д. А. Медведева о развитии авиационной промышленности и укреплении ее квалифицированными инженерно-техническими и научными кадрами, привлечении студентов и молодых специалистов.

Команда "Аэрокосмической инициативы" организует мероприятия, которые призваны объединить студентов, аспирантов и молодых специалистов аэрокосмической области, пробудить интерес молодежи к будущему российской авиации и космонавтики. К основным мероприятиям такого рода можно отнести "Аэрокосмическую декаду — 2008" и "Международную аэрокосмическую школу — 2009".

Российская молодежь с 2008 года впервые стала инициатором мероприятий подобного масштаба в сфере авиации и космонавтики. Партнеры и участники "Инициативы" встречались, чтобы обсудить развитие аэрокосмических инициатив, обменяться опытом с российскими и зарубежными коллегами. В ходе цикла мероприятий молодые люди смогли напрямую пообщаться с представителями крупнейших мировых предприятий аэрокосмической промышленности, обсудить перспективы их дальнейшей работы. Подобный формат мероприятия позволяет сделать "Инициативу" живой площадкой для обсуждения вопросов профессионального развития и инновационных проектов, реализуемых участниками.

В течение "2009 — Года молодежи" участники "Инициативы" принимали участие в запуске 19-й пилотируемой экспедиции на Международную космическую станцию (МКС) на космодроме Байконур (г. Байконур, Казахстан); в апреле представители "Инициативы" принимали участие в высокоширотном тропосферном эксперименте "Северный полюс — 2009" в рамках Панарктической ледовой дрейфующей экспедиции — 2009 (ПАЛЭК) на ледовой дрейфующей станции Барнео; в июле — в работе молодежного инновационного лагеря "Селигер-2009" (оз. Селигер, Россия), лучшие 300 человек — в Международной аэрокосмической школе — 2009 (г. Алушта, Украина); в августе — в молодежном авиафоруме "Крылья России — 2009" (г. Пятигорск, Россия).

"Аэрокосмическая инициатива" активно сотрудничает с Советом Федерации ФС РФ, Государственной Думой ФС РФ, Министерством спорта, туризма и молодежной политики РФ, Торгово-промышленной палатой РФ, Фондом содействия развитию МП НТС, Международным авиационным центром.

В 2010 году "Инициатива" планирует продолжить свою работу на форуме "Селигер-2010". В преддверии "2011 — Года российской космонавтики" будут проведены встречи с министрами, руководителями предприятий ВПК, начнет работу лекторий, будет сформирована команда кадрового резерва авиационной промышленности.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Куприков Никита, CEO
+7 (499) 409-92-04
nikita@izmai.ru
Желанова Татьяна,
пресс-атташе
+7 (926) 326-35-23
tatiana.zhelanova@gmail.com

WWW.RAKI.AERO

61-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ИДЕИ, ИЗОБРЕТЕНИЯ, ИННОВАЦИИ" IENA-2009

**Нюрнберг, Германия,
5—8 ноября 2009 г.**

В период с 5 по 8 ноября 2009 г. в г. Нюрнберге (Германия) будет проходить очередная, 61-я Международная выставка "Идеи, изобретения, инновации" IENA-2009. Это одно из старейших и авторитетнейших мероприятий, проводимых в Европе, на котором демонстрируются новейшие инновационные достижения.

По результатам выставки издается каталог с описанием представленных на выставке разработок. Каталог является составной частью мировой электронной базы данных об объектах интеллектуальной собственности.

На протяжении последних лет Российская Федерация является постоянным участником выставки. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 января 2009 г. № 8470; 93-р Федеральное агентство по науке и инновациям при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации формирует объединенную российскую экспозицию для участия в выставке. Методическое, информационное и организационно-техническое обеспечение формирования объединенной российской экспозиции поручено осуществлять ассоциации "Российский дом международного научно-технического сотрудничества".

Участие в выставке проводится с частичным финансированием из средств федерального бюджета, в связи с чем участникам объединенной российской экспозиции предоставляются льготы, в том числе по аренде выставочной площади, оплате услуг перевозчиков и другие.

Приглашаем вас принять участие в работе выставки в составе объединенной российской делегации. По всем вопросам, связанным с участием в работе выставки, просим обращаться в организационный комитет выставочного оператора — ассоциации "РД МНТС".

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Ассоциация "РД МНТС"
125009, г. Москва, Брюсов пер., д. 11,
офис 604 (с пометкой "для Орлова
Кирилла Андреевича")
тел: +7 (495) 721-64-19,
+7 (495) 629-38-73
факс: +7 (495) 629-75-71
np-expro@mail.ru

WWW.RD-MNTS.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: 127015, Москва, улица Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru





Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"