



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 10 (46), октябрь 2008 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Reg. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода —
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	79
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	89
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

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



АВИАСАЛОН "САКС-2008"

5—7 декабря 2008 г., Красноярск

подробности
на стр. **100**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство РФ продлит действие нулевых пошлин на ввоз дальнемагистральных лайнеров	3	Истринский экспериментально-механический завод намерен производить авиадвигатели	11
Правительство РФ обнулило пошлины на ввоз отдельных видов запчастей для самолетов	3	"Сухой" вошел в число двадцати самых динамичных компаний России	11
Россия завершила выполнение контракта на поставку истребителей в Венесуэлу	3	Архитектура прорывных проектов	12
ОАК отказалась стать рискоразделенным партнером в европейском проекте лайнера А350	4	В следующем году на МиГ-АТ планируется установить усовершенствованный двигатель АЛ-55	12
Россия и Китай обсудят возможность совместного создания коммерческого самолета	4	Кировское предприятие "Алмаз-Антей" занимает у Сбербанка	12
ОАК планирует до конца года согласовать параметры контракта на поставку Ту-204 в Иран	4	Топ-менеджер ПМК может возглавить предприятия "Оборонпрома" в Самаре	13
Российско-индийское СП для совместной разработки военно-транспортного самолета МТА будет создано в ближайшее время	4	SSJ 100 дошел до сертификации	13
Завершен выбор участников разработки концепции Национального центра авиационного в Жуковском	5	"Русские самолеты" планируют поставить на индийский рынок 25 самолетов Ил-114-100	13
Россия имеет ряд преимуществ перед конкурентами в индийском тендере на поставку 126 многоцелевых истребителей	5	KVAND сделала Як-42 бизнес-самолетом	14
Финкризис "Авиастару" не помеха	6	Программа А700 движется вперед	14
Самолеты "Сухого" остаются лидирующим российским предложением на мировом рынке вооружений — эксперты	6	Пермские моторостроители выпустили 300 двигателей семейства ПС-90А	14
Сухой остаток	7	В НПО "Сатурн" достаточно опыта для создания двигателя для перспективного самолета МС-21 — коммерческий директор	15
Минпром РФ провел в Улан-Удэ совещание по вопросам серийного производства Су-25УБМ и Су-25ТМ	7	Премьер распорядился чем смог	15
Российская и индийская версии самолета 5-го поколения будут иметь существенные различия	8	Началось изготовление самолетов Бе-200 в Таганроге	16
ОАК с 2011 года предложит на рынок самолеты Ил-76 ульяновской сборки	8	Вертолет Ка-52 "Аллигатор" будет принят на вооружение ВВС после завершения испытаний в 2009 году — главком	16
"Сухой" изучает рынок спортивных самолетов	8	"Камов" в 90-е годы сохранил всю тематику своих работ — генконструктор	16
Поставки МиГ-29 в Индию начнутся в следующем году	9	Новосибирскому филиалу ОКБ Сухого исполнилось 50 лет	17
Программа исследований альтернативных аэродинамических схем самолетов застопорилась	9	ВВС Индии намерены начать модернизацию ВТС Ан-32 в 2009 году	17
Россия начнет поставку Индии первых истребителей МиГ-29К весной 2009 года	9	Информационно-аналитическая система реального времени будет установлена на первом Ту-334	18
Самолеты ЭМ-Т получат новые двигатели	10	Проект по конвертации пассажирских самолетов Airbus в грузовые выходит на новый уровень	18
Реализация программы SaM146: выполнено 40 полетов самолета SSJ	10	РСК "МиГ" и ВВС активировали переговоры по модернизации строевых МиГ-29	19
ТМКБ "Союз" готово привлекать инозаказчиков к завершению НИОКР авиадвигателя РД-1700	11	Германские специалисты оценивают возможности ЭМЗ им. Мясищева по конвертации самолетов Airbus А320	19

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за октябрь 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРОДЛИТ ДЕЙСТВИЕ НУЛЕВЫХ ПОШЛИН НА ВВОЗ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ ЛАЙНЕРОВ

Правительство РФ продлит действие нулевых пошлин на ввоз в Россию дальнемагистральных лайнеров с количеством посадочных мест более чем на 300 человек.

Как сообщила пресс-служба правительства, такое решение было принято на заседании комиссии по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике под председательством первого вице-премьера Виктора Зубкова.

"Сохранение действующего таможенного режима позволит обеспечить конкурентоспособность российских авиаперевозчиков, повысить безопас-

ность и комфортность полетов на дальние расстояния", — говорится в сообщении.

Правительство РФ установило нулевые импортные пошлины на лайнеры дальностью полета свыше 7 тыс. км в декабре 2007 года.

Представители крупнейших авиакомпаний, в том числе "Аэрофлота" и "Трансаэро", неоднократно выступали за скорейшую отмену импортных пошлин на новые зарубежные самолеты.

*источник: газета «Гудок»
03.10.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБНУЛИЛО ПОШЛИНЫ НА ВВОЗ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

Правительство РФ обнулило пошлины на ввоз отдельных видов запасных частей для воздушных судов, а также на ввоз авиационных тренажеров, говорится в постановлении, опубликованном на сайте Правительства РФ.

Согласно документу, Правительство РФ внесло существенные коррективы в товарную номенклатуру внешнеэкономической деятельности РФ (ТН ВЭД), включив в нее ряд подсубпозиций, более детально классифицирующих ввоз в РФ деталей для воздушных судов гражданской авиации. Сроком на 9 месяцев установлены нулевые ставки на ввоз целого ряда

изделий для гражданской авиации. В частности, гидropневматических батарей, механических приводов для механизмов реверса тяги, увлажнителей и осушителей воздуха, неэлектрических пусковых двигателей, пневматических стартеров для турбореактивных, турбовинтовых и других газотурбинных двигателей.

Постановление вступает в силу по истечении двух месяцев со дня его официального опубликования.

*источник: газета «Гудок»
17.10.08*

РОССИЯ ЗАВЕРШИЛА ВЫПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В ВЕНЕСУЭЛУ

Россия закончила поставки истребителей Су-30МК2 в Венесуэлу, заявил журналистам в пятницу президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. "По Венесуэле мы закончили поставки, по малайзийскому контракту —

заканчиваем", — сказал Федоров, отвечая на вопросы журналистов.

*источник: ИА «Интерфакс»
03.10.08*

ОАК ОТКАЗАЛАСЬ СТАТЬ РИСКОРАЗДЕЛЕННЫМ ПАРТНЕРОМ В ЕВРОПЕЙСКОМ ПРОЕКТЕ ЛАЙНЕРА А350

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) отказалась стать рискоразделенным партнером в европейском проекте лайнера А350, однако примет участие в производстве комплектующих для этого перспективного самолета примерно по той же схеме, что и с А320, сообщил на пресс-брифинге президент ОАК Алексей Федоров.

По его словам, отказ от "риск-шеринга" обусловлен прежде всего необходимостью больших финансовых затрат, которые требует такая форма сотрудничества. Вместе с тем в России сейчас реализуется несколько собственных капиталоемких проектов в области гражданского авиастроения. Обеспечить необходимое финансирование по всем направлениям будет очень сложно. "Поэтому в ходе долгих двусторонних дискуссий было принято взвешенное решение", — пояснил Федоров. Что касается производства комплектующих для европейского самолета нового поколения

А350, ОАК рассчитывает получить такой объем работ, который загрузит производственные линии на иркутском и воронежском авиазаводах, созданные для выпуска деталей А320. "Возможно, нам удастся расширить номенклатуру и расширить свою технологическую базу", — сказал Федоров. — Но в любом случае доля российской стороны в проекте А350 не превысит 3 проц. от общего объема".

Как считает глава ОАК, производство комплектующих для перспективных европейских лайнеров имеет важное значение для российской авиапромышленности. "Это позволяет нам внедряться в мировое авиастроение и развивать собственную технологическую базу", — подчеркнул Федоров.

*источник: АРМС-ТАСС
03.10.08*

РОССИЯ И КИТАЙ ОБСУДЯТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОВМЕСТНОГО СОЗДАНИЯ КОММЕРЧЕСКОГО САМОЛЕТА

Возможность совместного создания коммерческого самолета обсудит российско-китайская государственная комиссия, заседание которой состоится в КНР на следующей неделе. Об этом сегодня сообщил на брифинге президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров, который примет участие в заседании этой комиссии.

По его словам, в Китае недавно была создана корпорация по разработке коммерческих самолетов со штаб-квартирой в Шанхае. С ее представителями российские специалисты уже провели ряд консультаций. "Мы обсуждаем те области, где можно развивать полноценное сотрудничество по разработке и произ-

водству гражданских самолетов", — сказал Федоров.

Однако, по его словам, "пока рано говорить, сможет ли вообще состояться такое сотрудничество". И в России, и в Китае есть крупные национальные программы в области гражданского авиастроения. "Поэтому мы должны договориться о приемлемой для обеих сторон форме взаимоотношений", — пояснил глава ОАК. Именно эти вопросы, сказал он, будет обсуждать комиссия.

*источник: газета «Гудок»
03.10.08*

ОАК ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА ГОДА СОГЛАСОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ТУ-204 В ИРАН

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) планирует согласовать все параметры контракта на поставки Ирану самолетов Ту-204 до конца 2008 года, сообщил журналистам глава ОАК Алексей Федоров.

"Идут активные переговоры по поставкам самолетов в Иран. Контракт беспрецедентный, очень сложный и масштабный — он предполагает поставки ста-

Ту-204 в Иран и организацию там лицензионного производства", — сказал он.

А. Федоров отметил, что ОАК рассчитывает до конца года согласовать основные параметры контракта с иранской стороной.

*источник: газета «Гудок»
03.10.08*

РОССИЙСКО-ИНДИЙСКОЕ СП ДЛЯ СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКИ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА МТА БУДЕТ СОЗДАНО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и индийская корпорация HAL в ближайшее время создадут совместное предприятие, которое будет управлять проектом по разработке и производству российско-индийского военно-транспортного самолета нового поколения МТА, сообщил на пресс-брифинге президент ОАК Алексей Федоров.

"У нас уже определено распределение работ. И сейчас мы подходим к старту программы, для чего в ближайшее время будет создано совместное пред-

приятие. Оно будет управлять проектом и контролировать ход его реализации", — сказал Федоров.

Что касается совместного с Индией проекта по истребителю 5-го поколения, то объемы работ в нем каждого из участников пока только обсуждаются, проинформировал глава ОАК. Он пояснил, что информация о переговорах по этим вопросам является конфиденциальной и пока не разглашается.

*источник: АРМС-ТАСС
06.10.08*

ЗАВЕРШЕН ВЫБОР УЧАСТНИКОВ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ В ЖУКОВСКОМ

Некоммерческое партнерство "Национальный центр авиационного строительства" утвердило компании, которые будут задействованы в разработке концепции Национального центра авиационного строительства, создаваемого в подмосковном Жуковском.

"В разработке концепции примут участие компании с мировым именем. Генеральным консультантом станет компания Deloitte & Touche, за юридические вопросы будет отвечать Ernst & Young, проект исполнения недвижимости будет разрабатывать Jones Lang LaSalle, архитектурная часть работ будет поручена бюро известного голландского архитектора Erick van Egeraat, а также российской группе ABD architects. Генеральный план города Жуковский будет разрабатывать НИИПИ градостроительства Московской области. В качестве консультантов будет задействован и ряд других российских проектных компаний", — говорится в сообщении некоммерческого партнерства "Национальный центр авиационного строительства", поступившем в среду. В сообщении отмечается, что представленные этими компаниями предложения лягут в основу концепции Национального центра авиационного строительства, создаваемого сейчас на базе подмосковного города Жуковский. Концепция Центра должна быть представлена на утверждение в феврале 2009 года — через год после выхода указа Президента РФ № 217 от 20 февраля 2008 г. "О Национальном центре авиационного строительства".

"Создание Центра — масштабный проект, он жизненно необходим для кардинального подъема и динамичного развития отечественной авиационной промышленности. На нынешнем этапе мы должны разработать для центра эффективную инвестиционную, управленческую стратегию, увязать вместе градостроительные, правовые и финансово-экономические аспекты этого проекта", — говорит президент, председатель правления Объединенной авиационной

ительной корпорации Алексей Федоров, слова которого приводятся в сообщении.

Согласно указу президента, в Жуковском будет создан мощный единый комплекс, куда войдут инженерный центр, экспериментальные и испытательные подразделения ОАО "ОАК", центр подготовки летных кадров и повышения квалификации специалистов, а также образовательный центр полного цикла на базе ведущих отечественных вузов, традиционно представленных в Жуковском. Составной частью центра станет транспортно-выставочный комплекс "Россия". Он позволит проводить на качественно ином уровне ставшие популярными в последние годы авиационные выставки и шоу воздушной техники. В Жуковский переедет и штаб-квартира ОАО "ОАК", в городе и на примыкающих к нему территориях намечено построить рабочие и жилые помещения для сотен специалистов корпорации. Территория будущего Центра превысит 2 тыс. гектаров.

Некоммерческое партнерство "Национальный центр авиационного строительства" создано для управления проектом. Его учредителями являются ОАО "ОАК", ГК "Ростехнологии" и правительство Московской области. Задачи партнерства — координация деятельности всех участников проекта в части подготовительных, землеустроительных и проектно-исследовательских работ. Под его руководством осуществляется и разработка концепции центра. Различные разделы данной концепции поручено подготовить компаниям-консультантам, имеющим большой опыт в области реализации крупных инфраструктурных проектов. Они были отобраны после проведения нескольких раундов консультаций с наиболее опытными и профессиональными участниками рынка. Наблюдательный совет партнерства утвердил выбор этих компаний.

*источник: газета «Гудок»
08.10.08*

РОССИЯ ИМЕЕТ РЯД ПРЕИМУЩЕСТВ ПЕРЕД КОНКУРЕНТАМИ В ИНДИЙСКОМ ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКУ 126 МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Россия имеет ряд преимуществ перед конкурентами в индийском тендере на поставку 126 многоцелевых истребителей среднего класса, сообщил на пресс-брифинге президент ОАК Алексей Федоров.

В качестве главного преимущества Федоров назвал высокие летно-технические характеристики (ЛТХ) МиГ-35, "который мы представляем на тендер". По его словам, этот российский многоцелевой истребитель по своим ЛТХ "не уступает, а по некоторым характеристикам превосходит остальных участников индийского конкурса, в числе которых американские F-16 и F-18, западноевропейский "Еврофайтер", шведский "Грипен" и французский "Рафаль".

Кроме того, отметил Федоров, у России и Индии "очень длительные исторические связи не только в поставке готовой продукции, но и в организации лицензионного производства". Поэтому если победителем тендера станет МиГ-35, "индийской стороне потребуется потратить гораздо меньше средств на подготовку инфраструктуры по обслуживанию этого самолета и поддержанию его в эксплуатации", сказал

глава ОАК. Третьей составляющей преимуществ, по его словам, являются тесные политические и экономические связи России и Индии.

Федоров убежден, что всех участников индийского тендера ожидает жесткая борьба. Он объясняет это тремя основными причинами. Первая из них связана с тем, что индийскую сторону пока не устраивают полностью ЛТХ ни одного из участников тендера. Кроме того, победитель должен будет обеспечить офсетную программу на сумму не менее 50 проц. от общей стоимости сделки, равную, по разным оценкам, 7–10 млрд долл. "Это очень большая сумма, и обеспечить офсетную программу в таком объеме, тем более привлекательную для заказчика, представляет большую сложность для любого участника", — отметил Федоров. Третья причина — политическая. "Это не просто борьба фирм за крупный заказ, а соперничество стран за политическое влияние на этом очень важном рынке", — подчеркнул глава ОАК.

*источник: АРМС-ТАСС
03.10.08*

ФИНКРИЗИС "АВИАСТАРУ" НЕ ПОМЕХА

Мировой финансовый кризис на работе Ульяновского авиазавода не отразится. Об этом корреспонденту "Росбалта" сообщили в пресс-службе ЗАО "Авиастар-СП".

"Мы выполняем принятую ранее программу производства. Так, согласно этой программе 4 самолета Ту-204 уже сданы в эксплуатацию. Еще два предстоит построить до конца года", — отметили в пресс-службе, уточнив, что всего в 2008 году авиапредприятие выпустит 6 самолетов семейства Ту-204 различных модификаций.

На заводе уточнили, что все подписанные ранее контракты остаются в силе.

Напомним, накануне глава "Аэрофлота" Валерий Окулов заявил, что проблемы на финансовых рынках могут скорректировать планы компании по закупке новых самолетов. Он допускает, что в случае ухудшения кредитных условий приобретение этих самолетов окажется под вопросом. В аналогичной ситуации могут оказаться многие авиаперевозчики и авиапредприятия России. По мнению экспертов, кризис, который в настоящее время проявляется во многих отраслях, может перекинуться и на авиационный кластер. В качестве примера многие аналитики приводят ситуацию в российском автопроме, где началась приостановка производства, идет сокращение сотрудников и "судорожный" поиск внутренних резервов. Так, только "КАМАЗ" в рамках антикризисной программы сократит около 10 % персонала. Более того, на предприятии введена 32-часовая рабочая неделя.

ЗАО "Авиастар-СП" образовано на базе самолетного производства "Ульяновского авиационного промышленного комплекса" (УАПК), который начал строиться в 1976 году для серийного производства широкофюзеляжных самолетов. В 1985 году был сдан в эксплуатацию первый военно-транспортный самолет Ан-124 "Руслан". В 1988 году начато развертывание мощностей для производства Ту-204, первый из

которых был выпущен в 1990 году. В 1992 году УАПК был преобразован в открытое акционерное общество "Авиастар". С момента преобразования предприятие специализировалось на выпуске транспортных самолетов Ан-124 и пассажирских бортов семейства Ту-204. В 1997 году предприятие "Авиастар-СП" было зарегистрировано в форме закрытого акционерного общества.

В 2007 году Правительством РФ было принято решение об организации на базе ЗАО "Авиастар-СП" центральной сборочной площадки Объединенной авиастроительной корпорации.

В настоящее время ЗАО "Авиастар-СП" — самолетостроительное предприятие России, оснащенное высокоточным оборудованием, серийно производящим тяжелые транспортные самолеты Ан-124 "Руслан", среднемагистральные пассажирские и грузовые самолеты Ту-204 как для внутреннего рынка, так и на экспорт. Производственный комплекс выполняет широкий спектр технологических операций: от штамповки и механообработки до окончательной сборки, испытаний и окраски воздушных судов. Мощности завода в настоящее время позволяют производить переоборудование, модернизацию и техническое обслуживание любых отечественных и зарубежных судов.

В ОАК входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "Тавиа".

*источник: ИА «РосБалт»
09.10.08*

САМОЛЕТЫ "СУХОГО" ОСТАЮТСЯ ЛИДИРУЮЩИМ РОССИЙСКИМ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВООРУЖЕНИЙ — ЭКСПЕРТЫ

Семейство самолетов "Сухого" Су-27 и Су-30 остается одним из лидирующих российских предложений на мировом рынке вооружений, своего рода российской национальной гордостью в области авиастроения. Так считают авторы аналитического сборника "Военно-техническое сотрудничество России с зарубежными странами", вышедшего в издательстве "Наука" и подготовленного группой авторитетных военных экспертов. В книге рассмотрены региональные рынки вооружения и место на них России, а также содержится информация о видах вооружения, предлагаемого отдельными странами на продажу.

Широкая гамма модификаций самолетов марки "Су", пишут авторы исследования, позволяет перекрывать значительный спектр предложений — от относительно недорогих истребителей, по-прежнему сохраняющих высокий потенциал, до одних из наиболее продвинутых в мире истребителей поколения "4+" (Су-30МКИ и его вариации). Успешная разра-

ботка новейшего многофункционального Су-35 и предложение на экспорт фронтовых бомбардировщиков Су-34 позволят сохранить конкурентоспособность российских предложений в области тяжелых истребителей примерно до 2020 г. Работа над этим самолетом сегодня ведется на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КНААПО).

"Сухой" является крупнейшим российским экспортером авиационной техники. Экспортная выручка компании составила по итогам 2007 г. 33,9 млрд рублей, что в три раза превышает показатель предшествующего года. В 2007 г. зарубежным заказчикам поставлялись истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, а также запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
15.10.08*

СУХОЙ ОСТАТОК

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и Евразийский банк развития (ЕАБР) подписали соглашение об открытии невозобновляемой кредитной линии на \$ 100 млн сроком на 10 лет. Средства предоставлены для финансирования проекта по производству регионального самолета Sukhoi SuperJet 100.

Напомним, что об открытии кредитной линии стало известно еще 24 июля текущего года, но итоговое утверждение данного соглашения на фоне ухудшившейся с того времени конъюнктуры на финансовых рынках не может не порадовать кредиторов ГСС. 1 октября ГСС также начали размещение допэмиссии акций в пользу Alenia Aeronautica, после которой итальянская сторона получит блокпакет в российском предприятии. Окончательная сумма сделки еще не известна, но, исходя из опубликованных на данный момент ориентиров, она должна будет составить не менее \$ 181 млн.

Alenia и ГСС являются стратегическими партнерами с 2006 года и будут совместно осуществлять продажи и послепродажное обслуживание самолетов Sukhoi SuperJet 100 на развитых рынках. Выпуск ГСС-1 не отличается высокой ликвидностью. Сделки по нему при незначительном объеме торгов проходили по средневзвешенной цене в районе 90 % от номинала, что соответствует доходности на уровне YTP 20,5 % к оферте через год, однако вчера еще при меньшем объеме торгов доходность бумаги составляла лишь YTP 12,07 %. Возможность покупки бумаги под уровень доходности выше 18 % к оферте явля-

ется довольно привлекательной торговой идеей, особенно для buy-and-hold-инвесторов, принимая во внимание высокий уровень кредитного рейтинга эмитента (BB+ от Fitch).

Определяющими элементами кредитного качества ГСС на текущий момент являются присутствие государства в качестве контролирующего акционера, а также стратегическая важность предприятия (это принимая во внимание, что фактические продажи SuperJet 100 еще не начались). Кроме этого стоит отметить, что выпуск ГСС-1 входит в котировальный список A1, а около недели назад он был включен в ломбардный список и в дальнейшем сохраняет высокие шансы на включение в список репо ЦБ.

Однако все же необходимо упомянуть и о рисках: первые поставки самолетов заказчикам ожидаются только в III квартале 2009 года, и нельзя исключать задержек. В результате к дате оферты (28 сентября 2009 года) компания может не успеть начать генерировать собственный денежный поток, поэтому существует вероятность того, что эмитенту придется прибегнуть к поиску альтернативных источников рефинансирования для обслуживания оферты. Тем не менее в целом в случае стресс-сценария государство окажет необходимую помощь компании (например, путем предоставления банковских кредитных линий).

*Источник: газета «Бизнес & FM»
09.10.08*

МИНПРОМ РФ ПРОВЕЛ В УЛАН-УДЭ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА СУ-25УБМ И СУ-25ТМ

11 октября Министерство промышленности и торговли РФ провело на базе Улан-Удэнского авиационного завода (УУАЗ) расширенное совещание по вопросу возможности возобновления серийного производства штурмовиков Су-25УБМ и Су-25ТМ. В совещании под председательством заместителя министра промышленности и торговли Д. Мантурова приняли участие заместитель директора департамента авиационной промышленности В. Воскобойников, президент, председатель правления ОАО "ОАК" А. Федоров, генеральный директор ОАО "Компания "Сухой" М. Погосян, президент НПК "Штурмовики Сухого" В. Бабак и другие.

Разработанные НПК "Штурмовики Сухого" Су-25, становясь в ходе локальных конфликтов основной ударной силой ВВС, показывают высокую эффективность выполнения поставленных задач, стабильно подтверждают свою незаменимость.

В настоящее время Министерство обороны РФ изучает возможность закупки крупной партии самолетов Су-25УБМ и Су-25ТМ. Кроме того, возможность закупки у России этих штурмовиков рассматривает целый ряд зарубежных стран.

Самолеты Су-25УБМ и Су-25ТМ являются глубокой модернизацией самолета Су-25. Новые штурмовики способны более эффективно выполнять боевые операции в любое время суток, в любых погодных условиях. Самолеты Су-25УБМ и Су-25ТМ отличаются от предшественника наличием отвечающей совре-

менным требованиям системы БРЭО, более мощным и более точным вооружением, возможностью автоматизированного выполнения боевой задачи, повышенной боевой живучестью и надежностью, сниженными расходами на эксплуатацию и обслуживание и целым рядом других преимуществ.

Улан-Удэнский авиационный завод является единственным в мире производителем штурмовиков разработки Сухого. В настоящее время завод изготавливает штурмовики Су-25УБМ и Су-25ТМ только для проведения испытаний. Однако в случае размещения заказа Министерства обороны РФ завод готов вернуть серийное производство этих уникальных машин. В ходе состоявшегося совещания обсуждались вопросы обновления самолетного технологического оборудования, обеспечения необходимыми комплектующими изделиями, привлечения дополнительных кадровых ресурсов и другие темы. Окончательное решение о начале серийного производства будет принято сразу после того, как Министерство обороны РФ определит количество необходимых самолетов и сроки их поставок. До этого времени все стороны, задействованные в процессе организации производства, будут проводить подготовительную работу.

*Источник: АРМС-ТАСС
13.10.08*

РОССИЙСКАЯ И ИНДИЙСКАЯ ВЕРСИИ САМОЛЕТА 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ БУДУТ ИМЕТЬ СУЩЕСТВЕННЫЕ РАЗЛИЧИЯ

Предназначенные для ВВС России и Индии версии совместно разрабатываемого истребителя пятого поколения будут иметь существенные различия. В то время как российские ВВС планируют принять на вооружение одноместный вариант истребителя, ВВС Индии намерены получить двухместный самолет. Это определяется принятой доктриной, которая предусматривает решение самолетом широкого спектра боевых задач, сообщает "Индия тудэй".

Как заявил глава HAL Ашок Баведжа, индийский истребитель пятого поколения FGFA (Fifth Generation Fighter Aircraft) будет значительно отличаться от российского варианта, так как наличие второго пилота вызывает необходимость увеличения фюзеляжа, крыла и рулевых плоскостей.

Анализируя результаты работы 8-й индийско-российской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству, А. Баведжа сообщил, что стороны продвинулись в вопросе согласования сфер участия в создании новейшего истребителя, соглашение о совместной разработке которого было подписано в 2007 году. Как ожидается, Индия сосредоточится на производстве легких высокопрочных композиционных материалов для конструкций самолетов, использование которых

должно значительно снизить массу истребителя.

Как заявил президент ОАК Алексей Федоров, в настоящее время компания определяет, какая часть работ по созданию самолета будет передана индийским производителям. Решение по данному вопросу планируется принять не позднее конца текущего года.

По информации А. Баведжи, новый самолет будет создан с использованием технологии малозаметности, оснащен двигателями, позволяющими выполнять полет на сверхзвуковой скорости без включения форсажа, оснащаться размещенными во внутренних отсеках системами вооружения, способными атаковать несколько целей одновременно на земле, море и в воздухе, новейшими системами связи. Первый опытный образец индийского FGFA будет оснащен двигателями АЛ-31ФП. Однако, согласно пожеланиям индийской стороны, серийный истребитель должен получить силовую установку на 15–20 % мощнее существующей. Планируется, что FGFA, который должен поступить на вооружение ВВС Индии к 2015 году, заменит три типа эксплуатирующихся боевых самолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
02.10.08*

ОАК С 2011 ГОДА ПРЕДЛОЖИТ НА РЫНОК САМОЛЕТЫ ИЛ-76 УЛЬЯНОВСКОЙ СБОРКИ

Объединенная авиастроительная корпорация планирует с 2011 года предложить на рынок самолеты Ил-76, собранные в Ульяновске.

"В 2010 году мы планируем провести летные сертификационные испытания Ил-76 ульяновской сборки. А с 2011 года предложим на рынок как гражданскую, так и военную версию самолета Ил-76", — сказал журналистам в пятницу президент ОАК Алексей Федоров.

Отвечая на вопрос, каковы перспективы выполнения контракта на поставку в Китай большой партии самолетов Ил-76 и Ил-78, который был заморожен из-за неспособности ташкентского авиазавода построить эти самолеты, А. Федоров сказал, что, "если Рособоронэкспорт" и Минобороны Китая договорятся о

покупке нашего самолета, мы будем готовы поставить эти самолеты в Китай". По словам А. Федорова, перенос производства самолетов Ил-76 из Ташкента в Ульяновск идет успешно.

"У нас достаточно успешно продвигается проект организации серийного производства Ил-76 в Ульяновске. Мы уже практически заканчиваем создание рабочей документации на этот самолет", — сказал А. Федоров. Он отметил, что вся документация создается полностью в электронном виде. На сегодняшний день уже началось изготовление в Ульяновске отдельных деталей самолета Ил-76.

*источник: газета «Гудок»
03.10.08*

"СУХОЙ" ИЗУЧАЕТ РЫНОК СПОРТИВНЫХ САМОЛЕТОВ

ОАО "Компания "Сухой" проводит маркетинговые исследования потенциального спроса на спортивные самолеты марки "Су", сообщил "АвиаПорту" источник в авиастроительной отрасли.

"В последние годы производство спортивных самолетов в России практически свернуто. Сейчас изучаются потребности рынка, разрабатывается бизнес-план, анализируются ценовые показатели. Можно надеяться, что такая работа завершится уже в конце текущего года", — сказал собеседник агентства.

По его словам, ранее планировалось организовать специализированные структуры по разработке, производству и продажам спортивных самолетов. Но создание подразделения "Легкие самолеты Сухого"

заморожено. ЗАО "Передовые технологии самолетостроения" (первоначально — "Передовые технологии Сухого") в качестве интегратора всех работ по спортивной тематике не оправдало надежд. В настоящее время планируется сформировать новую структуру по возрождению производства спортивных самолетов с маркой "Су".

Скорее всего, спортивные самолеты с маркой "Су" не будут строиться серийно, по крайней мере до 2010 г., добавил специалист.

*источник: AVIAPORT.RU
22.10.08*

ПОСТАВКИ МИГ-29 В ИНДИЮ НАЧНУТСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Россия закончила поставки истребителей Су-30МК2 в Венесуэлу. "По Венесуэле мы закончили поставки, по малайзийскому контракту — заканчиваем", — заявил сегодня президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров. Он также сообщил, что поставки российских корабельных истребителей МиГ-29 в Индию начнутся в 2009 году, в этом же году будут поставлены первые пробные самолеты для обучения индийских летчиков.

Россия создает истребители корабельного базирования МиГ-29К по заказу ВМС Индии. РСК "МиГ" сообщила ранее, что у нее есть контракт с Индией на поставку 16 самолетов МиГ-29КУБ и опцион на поставку "еще нескольких десятков самолетов", напоминает РИА "Новости".

*источник: газета «Известия»
03.10.08*

ПРОГРАММА ИССЛЕДОВАНИЙ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ АЭРОДИНАМИЧЕСКИХ СХЕМ САМОЛЕТОВ ЗАСТОПИРИЛАСЬ

Проект программы исследований альтернативных аэродинамических схем самолетов, подготовленный Центральным аэрогидродинамическим институтом, до настоящего времени не рассмотрен и, скорее всего, находится в Министерстве промышленности и торговли, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

По его словам, известно, что предлагалось исследовать и провести научно-исследовательские работы (НИР) по новым аэродинамическим схемам перспективных самолетов. "В настоящее время известно о двух предложенных схемах самолетов с несущим фюзеляжем. Это схема самолетов, исследуемых на протяжении более 15 лет на Экспериментальном машиностроительном заводе имени В. М. Мясищева по теме "60" (условное обозначение М-60), и схема проекта самолета ИС-1, который разрабатывается инициативной группой в сотрудничестве с ведущими НИИ отрасли", — сказал собеседник.

По данным собеседника, суть проводившихся НИР по теме "60" не оглашается, но можно сказать, что за счет интеграции фюзеляжа, крыла и силовой установки аэродинамические и прочностные характеристики самолетов "60" существенно превосходят существующие. В частности, они позволяют по сравнению с эксплуатируемыми самолетами при равенстве полезной нагрузки и дальности полета: умень-

шить в 2 раза расход топлива; уменьшить в 2 раза взлетную массу; уменьшить в 1,6 раза себестоимость в серийном производстве.

Относительно проекта ИС-1 собеседник отметил, что выбранная схема проекта ИС-1 дает аэродинамическое качество, занимающее промежуточное положение между сегодняшними лучшими показателями и потенциальными показателями самолетов типа "летающее крыло". Задачи, которые были поставлены при разработке проекта ИС-1: внедрить интегральную схему, комплексно повысить эффективность самолета, повысить топливную эффективность минимально до 14–16 гр * пасс. * км и обеспечить приоритет России в такой интегральной схеме. Весовая отдача предлагаемой конструкции примерно на 40 % выше, чем у самолета обычной схемы.

По мнению собеседника, вызывает недоумение нежелание и неспособность чиновников рассмотреть насущные проблемы развития авиатехники и принять соответствующее решение. Все научно-технические решения, заложенные в проектах "60" и ИС-1, могут в достаточно недалеком будущем быть реализованы в других странах с потерей Россией приоритета в проведенных НИР, полагает он.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.08*

РОССИЯ НАЧНЕТ ПОСТАВКУ ИНДИИ ПЕРВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29К ВЕСНОЙ 2009 ГОДА

Россия начнет поставку Индии предназначенных для оснащения авианосца "Викрамадитья" палубных истребителей МиГ-29К весной 2009 года, сообщает агентство РТИ.

Россия обязалась поставить 16 истребителей МиГ-29 (12 одноместных палубных истребителей МиГ-29К и 4 двухместных МиГ-29КУБ) общей стоимостью около 700 млн долл. в рамках заключенного в 2004 году контракта на передачу и модернизацию авианосца "Адмирал Горшков". Контракт предусматривал приобретение тренажеров, техническое обслуживание и ремонт самолетов. Соглашение содержит опцион на дополнительную поставку к 2015 году до 30 истребителей МиГ-29.

Как сообщается, поставка будет осуществляться партиями по четыре самолета. Все заказанные истребители будут переданы заказчику к осени 2009 года.

Недавно в России началось обучение на самолетах МиГ-29К индийских пилотов. Техники и инженеры также знакомятся с самолетом.

Как отмечает агентство РТИ, президент ОАК Алексей Федоров опроверг появившиеся в СМИ сообщения о том, что Россия подняла цену самолетов МиГ-29К, которые были предложены Индии. По его словам, стоимость истребителей осталась прежней.

Как сообщили недавно индийские СМИ, комитет по оборонным закупкам Индии дал разрешение на закупку в ближайшие несколько лет 29 единиц МиГ-29К в рамках реализации опциона к контракту 2004 года. По оценке экспертов, стоимость нового контракта может составить около 2 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
02.10.08*

САМОЛЕТЫ ЗМ-Т ПОЛУЧАТ НОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

На двух имеющихся в России самолетах ЗМ-Т планируется в перспективе вместо двигателей ВД-7МД установить двигатели Д-30, сообщил "АвиаПорту" источник в области авиастроения. Замена двигателей обусловлена планируемой подготовкой самолетов для их применения в авиационно-космической системе (АКС) М-91, разрабатываемой на Экспериментальном машиностроительном заводе имени В. М. Мясищева, добавил он.

АКС М-91 представляет собой систему из самолета-носителя ЗМ-Т, на котором устанавливается космический модуль КМ-91 с 16 пассажирами для совершения "космического путешествия" на высоту порядка 100 км с полным ощущением невесомости. На определенной высоте КМ-91 отделяется от ЗМ-Т и с помощью твердотопливного двигателя по баллистической траектории достигает заданной высоты, после чего совершает посадку на аэродроме.

Так как двигатели ВД-7 не выпускаются уже несколько десятилетий, а в последнее время возникли затруднения с их ремонтом, было принято решение заменить ВД-7 на другой тип двигателей. Проведенный анализ показал, что наиболее оптимальным является вариант с двигателями Д-30, устанавливаемыми на высотном самолете М-55 и истребителе Миг-31. Кроме того, этот двигатель очень хорошо вписывается в габариты мотогондолы ЗМ-Т. Необходи-

мые двигатели имеются, их нужно "реанимировать" — перебрать и заново испытать, сказал собеседник агентства.

В конце 1970-х гг. в ходе разработки многоцелевого ракетно-космического комплекса (МРКК) "Энергия-Буран" встал вопрос транспортировки орбитального корабля (изделие 11Ф36) и центрального блока "Ц" ракеты-носителя "Энергия" (изделие 11К25) на космодром. Рассматривались варианты использования самолетов Ан-22 и Ил-76, но остановились на промежуточном варианте — самолете ЗМ, а штатным вариантом был определен вариант с самолетом Ан-124. Шестого января 1982 г. самолет ЗМ-Т поднял в воздух самый большой груз — 1ГТ, водородный бак блока "Ц" ракеты-носителя "Энергия". Поскольку обозначение бомбардировщика ЗМ считалось секретным, то самолет обозначили как ВМ-Т. Он получил неофициальное имя "Атлант", надпись "Авиаспецтранс" и регистрационный номер СССР-01402. ВМ-Т был способен перевозить негабаритные грузы массой до 50 т, длиной до 45 м и диаметром до 8 м. На самолете были установлены 4 модифицированных двигателя ВД-7МД тягой по 10 750 кг каждый. Построено три самолета, в том числе два летных.

*источник: AVIAPORT.RU
21.10.08*

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ SAM146: ВЫПОЛНЕНО 40 ПОЛЕТОВ САМОЛЕТА SSJ

Изготовление перспективного двигателя SaM146 проходит важные этапы: результаты стендовых и летных испытаний двигателя позволят в ближайшее время начать полеты самолета Sukhoi Superjet 100 по программе сертификационных зачетных испытаний (СЗИ). "Опытные образцы двигателя SaM146 показали хорошие результаты при стендовых и летных испытаниях, суммарная наработка моторов приближается к 2 тысячам часов", — отметил директор программы SaM146 НПО "Сатурн", вице-президент компании PowerJet Юрий Басюк.

В подмосковном ЛИИ им. Громова завершился первый этап испытаний двигателя SaM146 на летательной лаборатории Ил-76ЛЛ, на которой один из четырех штатных двигателей был заменен на SaM146. В ходе данного этапа было выполнено 28 полетов, наработка двигателя составила 94 часа 36 минут (в полете — 58 часов 12 минут). В настоящее время завершается подготовка ко второму этапу испытаний.

19 мая 2008 г. в Комсомольске-на-Амуре самолет Sukhoi Superjet 100 с двигателями SaM146 совершил свой первый полет продолжительностью 1 час 06 минут. По словам Юрия Басюка, "по состоянию на 23 октября 2008 г. самолет совершил 40 испытательных полетов. Нарботка двигателей в полете составила 250 часов. В ходе испытательных полетов отмечена устойчивая работа двигателей на всех режимах, подтверждается соответствие параметров двигателя техническим условиям, полученные данные по расходу топлива близки к расчетным характеристикам". В настоящее время в сборочном цехе НПО "Сатурн"

осуществляется сборка двигателей SaM146, предназначенных для завершения программы сертификационных испытаний по требованиям норм летной годности EASA. В активную фазу переходит процесс серийного изготовления двигателя SaM146, для этого создается необходимая инфраструктура, модернизируется производственная база, закупается материалы. Важнейшими задачами на 2009 год являются завершение сертификационных испытаний двигателя SaM146, получение сертификата типа на двигатель, переход к серийному производству, завершение комплекса работ по созданию и внедрению системы послепродажного обслуживания и поставка типовых двигателей в эксплуатацию.

На самолет Sukhoi Superjet 100 с двигателями SaM146 имеются 73 твердых заказа и 31 опцион. В числе первых заказчиков — компании "Аэрофлот", "Финансовая лизинговая компания", Itali, "Армавиа". С намерением приобрести 30 воздушных судов SSJ 100 выступила авиакомпания "Авиалинии России".

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

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
23.10.08*

ТМКБ "СОЮЗ" ГОТОВО ПРИВЛЕКАТЬ ИНОЗАКАЗЧИКОВ К ЗАВЕРШЕНИЮ НИОКР АВИАДВИГАТЕЛЯ РД-1700

Тушинское машиностроительное конструкторское бюро "Союз" (ТМКБ "Союз") готово привлекать зарубежных заказчиков для завершения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), заявил "АвиаПорту" источник в сфере авиадвигателестроения. По его мнению, готовность ТМКБ "Союз" к такого рода деятельности обусловлена совокупностью негативных факторов. Собеседник отметил, что на сегодня Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") акционизируется, а ТМКБ "Союз" являлось "дочерним" предприятием корпорации. "При этом руководство ТМКБ "Союз" уже было предупреждено, что оно само должно заботиться о своем выживании после акционирования РСК "МиГ", — отметил собеседник агентства.

"В то же время надо сказать, что ТМКБ "Союз", скорее всего, войдет в состав какого-либо холдинга авиационного двигателестроения в соответствии с последними решениями правительства", — считает он.

По сведениям специалиста, как РСК "МиГ", так и Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева (ММП им. Чернышева) испытывают большие финансово-экономические сложности с выполнением ряда экспортных контрактов. "ММП им. Черны-

шева во многом было головным в изготовлении опытной партии двигателей РД-1700 для стендовых наземных и летных испытаний. Сложности, которые сейчас испытывает ММП им. Чернышева, несколько замедлят проведение НИОКР создания РД-1700", — полагает собеседник.

По его данным, инозаказчики серьезно интересуются авиадвигателем РД-1700 как для применения его на беспилотных летательных аппаратах, так и в качестве силовой установки легких учебных и боевых самолетов. К таким странам, в частности, относятся Чехия, Иран, Китай.

"В принципе, можно заключать контракты и до завершения летных испытаний нового авиадвигателя, так как в случае заключения контракта на поставку и установку РД-1700 на каком-либо летательном аппарате двигатель все равно подвергается некоторым доработкам под конкретный тип летательного аппарата. Вполне реально правильно заключить договор (контракт) и привлечь потенциального заказчика к завершению НИОКР", — отметил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.08*

ИСТРИНСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД НАМЕРЕН ПРОИЗВОДИТЬ АВИАДВИГАТЕЛИ

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (Московская область) расширяет свою деятельность: кроме создания легкой авиационной техники и беспилотных летательных аппаратов предприятие планирует в ближайшие годы приступить к производству авиационных двигателей для легкого авиационного, сообщил "АвиаПорту" главный инженер завода Эдуард Бабенко. По его словам, развитие на предприятии нового направления — авиационного двигателестроения — производится при некотором содействии и помощи ЦИАМ.

"Предприятие приобрело пять экземпляров известного много десятилетий авиационного поршневого двигателя М-11ФР мощностью 160 л. с. Эти двигатели ранее устанавливались на самолетах типа Як-18 первых выпусков", — уточнил Э. Бабенко.

Он подчеркнул, что эти авиадвигатели в настоящее время восстанавливаются и впоследствии планируется провести их испытания на наземном моторном стенде, который на предприятии создан самостоятельно. "По результатам испытаний восстановленных двигателей планируется снять чертежи и провести пере-

проектирование двигателя М11ФР под современные материалы с использованием самых новейших технологий, при этом взлетную мощность двигателя планируется поднять до 180 л. с.", — сказал Э. Бабенко. Он уточнил, что в текущем году планируется восстановить и запустить двигатель М-11ФР на стенде и тестировать его. В следующем, 2009, году начнется проектирование практически нового двигателя.

"Все научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы проектного характера рассчитаны на один год, после чего должна последовать технологическая подготовка производства", — отметил главный инженер предприятия.

По его сведениям, изготовление отдельных деталей двигателя планируется разместить на различных сторонних предприятиях — сейчас хорошо работают многие автомобильные, авиадвигательные заводы, и они готовы работать по договорам по кардинально усовершенствованному М11ФР.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.08*

"СУХОЙ" ВОШЕЛ В ЧИСЛО ДВАДЦАТИ САМЫХ ДИНАМИЧНЫХ КОМПАНИЙ РОССИИ

Компания "Сухой" улучшила позицию в списке крупнейших российских компаний по объему реализации в прошлом году сразу на 80 пунктов, заняв 73-ю строку опубликованного сегодня ежегодного рейтинга журнала "Эксперт". Это наиболее высокая позиция среди авиастроительных предприятий страны. По данным журнала, объем реализации АХК "Сухой" составил в 2007 г. 47,4 млрд рублей, что в 2,4 раза больше, чем в предыдущем году. По показателю

роста доходов холдинг занимает девятую позицию в двадцатке самых динамичных компаний рейтинга.

Составители топ-400 отмечают, что успех "Сухого" обеспечен в немалой степени за счет реализации контрактов на поставку самолетов ряду зарубежных стран.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
06.10.08*

АРХИТЕКТУРА ПРОРЫВНЫХ ПРОЕКТОВ

Постановлением Правительства Российской Федерации утверждены дополнительные объемы финансирования НИОКР в рамках ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года".

Дополнительное финансирование в объеме 12,5 млрд рублей будет направлено на проведение НИОКР по 16 критическим технологиям, которые позволят создать газотурбинные двигатели нового поколения для гражданской авиации. Для реализации этого проекта сформирована кооперация предприятий, зафиксированная Генеральным соглашением о сотрудничестве и взаимодействии между основными авиа- и двигателестроительными организациями, среди которых Инженерный центр ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация", ЦИАМ им. П. И. Баранова, ГНЦ РФ "ВИАМ" и ряд других.

Кооперация предприятий позволит свести воедино существующий технологический задел и исключить дублирование разработок. Как отмечает заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, объединение научно-конструкторских ресурсов будет способствовать переводу отрасли на качественно иной уровень, основанный на т. н. принципе трех "К" — консолидации, компетенции и капитализации. Среди первооче-

редных задач, стоящих перед отраслью, — создание семейства авиадвигателей для перспективного гражданского самолета МС-21. Данная работа синхронизирована с проектированием самого лайнера. Согласованность действий двигателистов и авиастроителей существенно повысит эффективность реализации всего проекта, отмечают в Минпромторге России.

Справочно: Постановлением Правительства Российской Федерации от 4 октября 2008 года № 782 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728" в федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" по подгруппе мероприятий по формированию научного задела, обеспечивающего развитие авиационной техники российского производства, раздел "Авиационные двигатели", группа мероприятий "Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий" на период 2009–2011 гг. утверждены изменение состава мероприятий и объем финансирования в общей сложности 12,5 млрд рублей, в том числе: в 2009 году — 3,5 млрд рублей, в 2010 году — 4,5 млрд рублей и в 2011 году — 4,5 млрд рублей.

*источник: организация «Минпромторговли»
10.10.08*

В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ НА МИГ-АТ ПЛАНИРУЕТСЯ УСТАНОВИТЬ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ АЛ-55

Усовершенствованный двигатель АЛ-55В разработки и производства НПО "Сатурн" (Рыбинск, Ярославская область) в 2009 году планируется установить для испытаний на учебно-тренировочном самолете МиГ-АТ, сообщил главный конструктор РСК "МИГ" Валентин Степанов. "НПО "Сатурн" планирует внести усовершенствования в конструкцию АЛ-55, что, в частности, приведет к некоторому снижению массы двигателя", — сказал В. Степанов. Он напомнил, что проведенные летные испытания авиадвигателя АЛ-55 показали очень хорошие характеристики.

"После выполнения части программы летных испытаний АЛ-55 на МиГ-АТ на двигателе будет доработана гидромеханическая система", — сказал В. Степанов. Он сообщил, что по программе летных испытаний АЛ-55 необходимо выполнить еще 16 зачетных полетов. "К концу текущего года программа летных испытаний будет успешно завершена", — сообщил представитель РСК "МИГ". По его словам, завершение программы летных испытаний будет означать закрытие этапа создания АЛ-55 по контрак-

ту с Индией. "Группа индийских авиаспециалистов была ознакомлена с результатами проведенных летных испытаний АЛ-55 и была ими полностью удовлетворена", — сказал В. Степанов. Он отметил, что сейчас рассматривается возможность установки на МиГ-АТ двух двигателей АЛ-55, то есть создать учебно-тренировочный самолет МиГ-АТ в российской комплектации для предложения российским ВВС.

МиГ-АТ оснащен цифровой системой управления, позволяющей имитировать полет практически всех современных истребителей как российского, так и зарубежного производства, в том числе МиГ-29, Су-27, F-16, "Мираж-2000", "Еврофайтер" и др. Экипаж МиГ-АТ — два человека, максимальная взлетная масса — около шести тонн, максимальная скорость — около 900 км/час, дальность полета — примерно 3 тыс. километров, высота полета — около 16 тыс. метров.

*источник: ИА «Интерфакс»
24.10.08*

КИРОВСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "АЛМАЗ-АНТЕЯ" ЗАНИМАЕТ У СБЕРБАНКА

Волго-Вятский банк Сбербанка России открыл невозобновляемую рамочную кредитную линию на сумму 39,5 млн евро кировскому ОАО "Вятское машиностроительное предприятие "Авитек" — подразделению ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей". Об этом говорится во вчерашнем сообщении банка. Кредитная линия открыта на два с половиной года.

Средства будут направлены на финансирование действующей производственной программы предприятия, связанной с выпуском экспортной продукции.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
27.10.08*

ТОП-МЕНЕДЖЕР ПМК МОЖЕТ ВОЗГЛАВИТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ "ОБОРОНПРОМА" В САМАРЕ

Вчера зам. генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром", исполнительный директор ОАО "СНТК им. Кузнецова", первый замгендиректора ОАО "Моторостроитель", замгендиректора ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения" Василий Лапотко оставил свои посты. Оперативным управлением трех предприятий займется первый замгендиректора управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК, управляет пермскими моторными предприятиями "Оборонпрома") Николай Никитин. Напомним, что Василий Лапотко возглавил самарские предприятия в конце 2007 года, когда госпакеты в компаниях перешли под управление "Оборонпрома". Сейчас г-н Лапотко сосредоточится на работе в должностях замгендиректора "Оборонпрома" и исполнительного директора управляющей компании "Объединенная двигателестроительная корпора-

ция", а г-н Никитин будет решать вопросы интеграции самарских предприятий в двигателестроительный холдинг "Ростехнологий". Источник в ПМК подтвердил, что Николай Никитин может перейти в Самару. "Предложение от "Оборонпрома" поступило еще летом, корпорация его давно обрабатывает", — добавил собеседник.

Николай Никитин, в недавнем прошлом гендиректор ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", стал одним из топ-менеджеров ПМК осенью 2007 года. Г-н Никитин пришел в тот момент, когда "Оборонпром" завершал сделку по покупке пермских моторных активов у структур ВТБ и АФК "Система".

*источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
21.10.08*

SSJ 100 ДОШЕЛ ДО СЕРТИФИКАЦИИ

Самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) передан в авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (МАК) для сертификации, сообщил Интерфакс со ссылкой на руководителя холдинга "Сухой" (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) Михаила Погосяна. Сертификационные летные испытания начинаются сразу по завершении заводских. В ходе заводских испытаний в Комсомольске-на-Амуре первый летный самолет совершил 40 полетов и провел в воздухе более 100 часов, максимальная высота полета составила 11 000 метров при скорости 0,7 от максимально возможной, рассказал представитель компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, занимается проектом SSJ 100): самолет продемонстрировал в воздухе работоспособность во всех штатных режимах эксплуатации, в полном диапазоне скоростей, высот и углов. Для сертификации самолет должен совершить 600 зачетных

полетов. Но зачитывается не каждый полет, поэтому невозможно сказать, сколько будут длиться сертификационные испытания. Это примерно 1,5–2 года, считает гендиректор Infomost Борис Рыбак, испытания самолета ведутся по 1500–2000 характеристикам. Бывает сертификация с ограничениями, например, самолет испытывается не по максимальной минусовой температуре, минус 56 градусов, а при минус 25 и пр., продолжает он, в таком случае необходимо провести 150–170 зачетных полетов и уложиться в полгода. Поставки первых лайнеров SSJ заказчикам начнутся не раньше третьего квартала 2009 г. (исначальный срок — ноябрь 2008 г.). У ГСС твердый заказ на более чем 100 самолетов, крупнейший клиент — "Аэрофлот" (30).

*источник: газета «Ведомости»
24.10.08*

"РУССКИЕ САМОЛЕТЫ" ПЛАНИРУЮТ ПОСТАВИТЬ НА ИНДИЙСКИЙ РЫНОК 25 САМОЛЕТОВ ИЛ-114-100

ООО "Управляющая компания "Русские самолеты" в пятницу подписало с одной из индийских компаний меморандум, который предусматривает заключение контракта на поставку 25 самолетов Ил-114-100, сообщил исполнительный директор "Русских самолетов" Павел Мельников.

"У нас был подписан меморандум на 25 самолетов, из них 5 самолетов — до 2012 года", — сообщил собеседник агентства.

Сумма контракта не разглашается. Однако отраслевые эксперты называют сумму, превышающую \$ 700 млн. "Мы будем заключать твердый контракт в течение трех месяцев. Это не протокол о намерениях, это меморандум, который содержит обязательства сторон", — подчеркнул П. Мельников. По его словам, в случае неисполнения меморандума предусмотрены штрафные санкции.

Как сообщалось ранее, "Русские самолеты" планировали заключить контракт на поставку Ил-114-100 для индийского рынка до конца 2008 года.

"Мы прорабатываем возможность для создания заказа на 25 самолетов Ил-114-100, что позволит обеспечить загрузку мощностей Ташкентского авиационного завода", — говорит генеральный директор "Русских самолетов" Владислав Погребной.

Производство самолета Ил-114-100 станет основным направлением деятельности для ГАО "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В. Чкалова" (ГАО "ТАПОиЧ") в рамках кооперации с ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК"). Предполагается, что до 2015 года авиазавод должен произвести 120–150 самолетов этого класса.

В минувшем году в Ташкенте был подписан меморандум между правительством Узбекистана и ОАК о согласовании механизма интеграции ТАПОиЧ и ОАК.

*источник: газета «Гудок»
21.10.08*

KVAND СДЕЛАЛА ЯК-42 БИЗНЕС-САМОЛЕТОМ

Российская компания KVAND успешно завершила очередной проект по переоборудованию салона самолета Як-42. Для усовершенствования самолета бизнес-класса было установлено электронное оборудование фирмы Scandinavian Avionics A/S (Дания): система спутниковой связи и камеры видеонаблюдения. Самолет, предназначенный для перелетов со 120 пассажирами на борту, в данной компоновке будет обслуживать 27 персон. Салон длиной 20 м, шириной 3,3 м, высотой 2,1 м разделен на самостоятельные зоны: VIP-салон, салон для переговоров, купе для отдыха главного пассажира с отдельной туалетной комнатой внутри, места для сопровождающих лиц, 2 кухни, 2 туалета. В салоне самолета применены самые высокие технологии. Самолет оснащен спутниковой телефонной связью, позволяющей на высоте 9000 метров осуществлять телефонную связь с любыми точками земного шара. Также установлена система AirShow 4000. На экран большого монитора с помощью системы GPS выводится информация о местоположении самолета в режиме реального времени. Установленные в кабине пилота и на киле хвоста камеры видеонаблюдения позволяют пассажиру наблюдать картину полета, какой ее видит пилот.

"Любой заказчик VIP-интерьера хочет получить только самое лучшее. Это как раз то, что способен предложить KVAND, — сказал председатель совета директоров Олег Пономарев. — Благодаря комфортному салону, современному дизайну и передовым техническим решениям Як-42 пополнил российский парк самолетов деловой авиации".

KVAND заявила о себе как компания, производящая VIP-интерьеры и комплектующие для салонов воздушных судов, в 1998 году. За годы работы на рынке бизнес-авиации специалистами компании разработаны и переоборудованы интерьеры более двадцати российских региональных самолетов Ту-134, Як-42 и Як-40.

Право на эти виды деятельности дают сертификаты Федерального агентства воздушного транспорта, АР МАК и лицензии, выданные Федеральным агентством по промышленности. Действующая на предприятии система качества соответствует авиационным правилам АП-21 и АП-145.

*источник: компания KVAND
20.10.08*

ПРОГРАММА А700 ДВИЖЕТСЯ ВПЕРЕД

Компания AAI Acquisition, созданная российской группой "Промышленные инвесторы" и компанией "Каскол" для приобретения активов обанкротившегося производителя Adam Aircraft, приняла решение возобновить работы по сверхлегкому реактивному самолету А700. Для разработки, производства и проведения испытаний компания наняла уже 200 сотрудников. Федеральное авиационное агентство США (FAA) согласилось признать в счет будущей сертифи-

кации А700 ту работу, которая была проделана еще Adam Aircraft.

AAI Acquisition рассчитывает сертифицировать бизнес-джет А700, стоимость которого составит приблизительно 3 млн долл. США, в первой половине 2010 г.

*источник: сайт JETS.ru
13.10.08*

ПЕРМСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ ВЫПУСТИЛИ 300 ДВИГАТЕЛЕЙ СЕМЕЙСТВА ПС-90А

ОАО "Пермский моторный завод" (входит в Пермский моторостроительный комплекс) изготовило трехсотый двигатель семейства ПС-90А. В начале октября в торжественной обстановке двигатель был передан в ОАО "Авистар-СП" (г. Ульяновск), где его установят на самолет Ту-204-100В (бортовой номер 64049), предназначенный для авиакомпании Red Wings. Уже 20 лет двигатели семейства ПС-90А остаются единственными в России двигателями четвертого поколения, созданными для магистральной авиации. Все двигатели эксплуатируются по техническому состоянию, то есть без фиксированного ресурса. Сегодня действует программа бесперебойной эксплуатации ПС-90А, благодаря которой работа по эксплуатации и ремонту двигателей строится на основании выверенных экономических расчетов.

ПС-90А стал первым российским авиадвигателем, отработавшим более 8000 часов без съема с крыла. По данным на 1 октября 2008 года, максимальная наработка без снятия с крыла составила 9521 час, а в августе ПС-90А преодолел рекордный для

отечественных двигателей рубеж — 30 000 часов наработки с начала эксплуатации.

Двигатели семейства ПС-90А устанавливаются на самолеты Ил-96-300, Ил-76ТД/МД, Ил-76МФ, Ил-96-400, Ил-96-400Т, Ту-214, Ту-204. Основными эксплуатантами самолетов с пермскими двигателями являются крупнейшие российские и зарубежные авиакомпании: "Аэрофлот-РАЛ", ГТК "Россия", "Волга-Днепр", "Владивосток-Авиа", "Кавминводявиа", "Авистар-Ту", Red Wings, "Трансаэро", Cubana de Aviacion (Куба), Silk Way Airlines (Азербайджан), Air Koryo (Корея).

Двигатели семейства ПС-90А разрабатывались специально для нового поколения российских самолетов. Они призваны удовлетворить потребности отечественных авиакомпаний в современных двигателях, отвечающих мировым требованиям по безопасности, экологичности и экономичности.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
15.10.08*

В НПО "САТУРН" ДОСТАТОЧНО ОПЫТА ДЛЯ СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО САМОЛЕТА МС-21 — КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР

Накопленный в НПО "Сатурн" научно-технический задел и приобретенный опыт могут быть использованы в целях создания двигателя для перспективного российского пассажирского самолета МС-21. Об этом заявил сегодня на встрече с журналистами коммерческий директор НПО "Сатурн" Игорь Григорьев.

"У нас имеется вариант, согласно которому, используя научно-технический задел "Сатурна", можно быстро сделать двигатель в интересах МС-21", — сказал Григорьев. При этом он уточнил, что производство этого двигателя не обязательно должно быть организовано на предприятиях НПО. "Оно может быть организовано на любом заводе, где укажут руководители ОАК, например в Москве, Перми, Самаре. Мы уверены в своих силах и потому спокойно и цивилизованно отдадим наши разработки на любой другой завод и готовы оказывать ему научно-техническую поддержку", — пояснил Григорьев.

Вместе с тем представитель "Сатурна" высказался против того, чтобы для "младших членов" семейства самолетов МС-21 (МС-21-200 и МС-21-300) предусматривать возможность установки иностранных двигателей, поскольку, как считают в Объединенной авиастроительной корпорации, "для само-

летов такой размерности уже имеются зарубежные аналоги в классе тяги до 14 тонн".

Однако, по убеждению Григорьева, новый двигатель для МС-21 должен быть "более продвинутым" по сравнению с современными западными аналогами. Во-вторых, зависимость от зарубежного поставщика двигателей может вообще сорвать программу создания МС-21-200 и МС-21-300, когда начнется их массовое серийное производство.

Аналогичная ситуация возникла у самолетостроителей Китая, когда им были поставлены единичные экземпляры двигателей, "но было отказано в поставках большой серии", поскольку китайские машины стали бы конкурировать с западными.

По убеждению специалиста, подобное может произойти и в России. "Программа МС-21 с зарубежными двигателями может закончиться тем, что, когда начнется его массовое серийное производство, вдруг выяснится, что нашего двигателя для нового самолета нет, а Запад не захочет поддерживать российского конкурента своими двигателями и не будет их поставлять серийно", — подчеркнул представитель "Сатурна".

*источник: газета «Гудок»
15.10.08*

ПРЕМЬЕР РАСПОРЯДИЛСЯ ЧЕМ СМОГ

Председатель правительства России Владимир Путин подписал распоряжение о мерах по реализации указа президента России, предусматривающего создание государственного двигателестроительного холдинга в составе ОПК "Оборонпром", сообщила вчера пресс-служба Минпромторговли.

Согласно указу президента Дмитрия Медведева № 497 от 16 апреля 2008 года в уставный капитал "Оборонпрома" передаются госпакеты ценных бумаг ряда предприятий, в том числе 37 % одного из крупнейших в стране изготовителей авиационных двигателей — НПО "Сатурн". "Оборонпром" и до, и после выхода указа добивался большего: консолидации в своих руках контрольного, если возможно, 100-процентного пакета акций "Сатурна". Однако до сих пор эти попытки разбивались о нежелание генерального директора НПО Юрия Ласточкина уступить контроль над "Сатурном". Вчера пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев сообщил "Времени новостей", что стороны по-прежнему не пришли к устраивающему государственный холдинг компромиссу. Г-н Якушев отметил, что тем не менее "Оборонпром" не отказывается от поставленной цели.

Согласно распоряжению премьера Путина в структуре "Оборонпрома" (является "дочкой" госкомпании "Рособоронэкспорт" и управляет в основном госактивами в вертолетостроении) создается ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация". Эта корпорация должна будет управлять федеральными пакетами акций, внесение которых в уставный капитал "Оборонпрома" поручено обеспечить Минпромторгу и Минэкономразвития в десятидневный срок.

Одно из крупнейших предприятий отрасли — НПО "Сатурн" — находится под контролем частных акционеров во главе с гендиректором фирмы Юрием Ласточкиным. Ранее "Оборонпром" обращался к нему с предложением продать все 63 % контролируемых им акций или хотя бы 13 % плюс одна акция. Последнее предложение было сделано в июне, уже после выхода президентского указа. Причем цена выкупа ни в том, ни в другом случае не называлась, так как, по словам представителей "Оборонэкспорта", могла бы быть определена только после проведения оценки активов. Эта оценка и станет первой задачей, возложенной на профильные министерства вчерашним распоряжением премьера. Г-н Ласточкин, впрочем, уже отклонил предложение в принципе. Илья Якушев вчера сказал "Времени новостей", что "Оборонпром" будет добиваться достижения своей цели и дальше. Комментарий руководства НПО "Сатурн" вчера получить не удалось.

Предприятия, акции которых передаются в уставный капитал ОПК "Оборонпром" в соответствии с указом президента от 16 апреля 2008 года: НПО "Сатурн" (37 %), "Пермские моторы" (14,25 %), "Авиадвигатель" (45,03 %), СТАР (60 %), пермское агрегатное объединение "Инкар" (14,95 %), "Моторостроитель" (38 %), Самарский научно-технический комплекс им. Н. Д. Кузнецова (60 %), Самарское конструкторское бюро машиностроения (50 %), "Металлист-Самара" (25,66 %), НПО "Поволжский авиационный технологический институт" (Самара) (38 %).

*источник: газета «Время новостей»
10.10.08*

НАЧАЛОСЬ ИЗГОТОВЛЕНИЕ САМОЛЕТОВ БЕ-200 В ТАГАНРОГЕ

Авиационный завод "Тавиа" (Таганрог) начал изготовление некоторых элементов конструкции самолета-амфибии Бе-200 на десяти машинах, сообщил "АвиаПорту" источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

Главным предприятием по выпуску амфибий в Таганроге является ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева" (ТАНТК), которое размещает заказ на производственной площадке "Тавиа", пояснил собеседник агентства. Планируемый государственный заказ восьми Бе-200 для авиации МЧС РФ с поставкой примерно с 2011 года позволит провести технологическую подготовку и начать серийное производство этой машины в Таганроге. Одно из важных проявлений поддержки указанного проекта – выделение Внешэкономбанком 4,8 млрд рублей для ТАНТК им. Бериева на перевод производства Бе-200 из Иркутска в Таганрог – стало возможно только при активном содействии руководства ОАК, подчеркнул источник.

Ранее планировалось организовать единую таганрогскую производственную площадку под выпуск Бе-200 с объединением двух предприятий – разработчика самолета ТАНТК им. Бериева и авиационного завода "Тавиа". Но пока не решены имущественные и земельные вопросы объединения двух предприятий. Поэтому ТАНТК берет в аренду все площади "Тавиа". Сейчас 38 % акций ТАНТК находятся в управлении компании "Сухой", их планируется передать в ОАК, а ОАК должна решить вопрос о единой таганрогской площадке.

В Иркутске изготовлены все семь Бе-200. Из них четыре самолета переданы МЧС РФ, один поставлен в Азербайджан, два самолета практически готовы и находятся на авиазаводе, поскольку МЧС не выделены деньги на их закупку.

источник: AVIAPORT.RU
20.10.08

ВЕРТОЛЕТ КА-52 "АЛЛИГАТОР" БУДЕТ ПРИНЯТ НА ВООРУЖЕНИЕ ВВС ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ В 2009 ГОДУ – ГЛАВКОМ

Вертолет Ка-52 "Аллигатор" будет принят на вооружение ВВС после завершения испытаний в 2009 году, сообщил главнокомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин. "По плану мы должны завершить испытания вертолета в 2009 году. По их завершении мы будем закупать эти машины", – сказал он.

Главком не уточнил, какое количество "Аллигаторов" поступит на вооружение в ВВС, заметив, что "оно еще пока не определено". Он также сообщил, что УБС

Як-130 в настоящее время успешно проходит государственные испытания, по окончании которых он также поступит на вооружение ВВС.

"Я очень перспективно смотрю на эту машину, я неоднократно на ней летал, она мне очень нравится, думаю, что мы будем форсировать проведение испытаний", – сказал генерал Зелин.

источник: АРМС-ТАСС
23.10.08

"КАМОВ" В 90-Е ГОДЫ СОХРАНИЛ ВСЮ ТЕМАТИКУ СВОИХ РАБОТ – ГЕНКОНСТРУКТОР

ОАО "Камов" сумело сохранить всю тематику проводимых ранее работ в самые тяжелые для компании 90-е годы, сообщил журналистам генеральный конструктор предприятия Сергей Михеев.

По его словам, в конце 80-х годов заказы на фирме "Камов" практически втрое превышали раскладываемые мощности – такова была особенность того периода. В тяжелые 90-е годы многие фирмы потеряли заказы, потеряли кадры. "Камов" сохранил всю эту тематику, которую фирма вела в 80-е годы.

"При этом прекращена разработка только некоторых вариантов и модификаций базовых вертолетов. Например, основной противолодочный и поисково-спасательный вертолет корабельного и наземного базирования Ка-27 в конце 80-х годов имел 13 вариантов различного назначения", – напомнил генконструктор. По его мнению, вторым достижением фирмы "Камов" стал тот факт, что, несмотря на все сложности прожитого периода 90-х годов, фирма продолжала заниматься доводкой и совершенствованием вертолетов с маркой "Ка". "В настоящее время ОАО "Камов" участвует в государственных испытаниях вертолетной техники в семи темах и имеет хороший научно-технический задел на будущее", – сказал С. Михеев.

Он выразил убеждение, что все достижения фирмы "Камов" являются заслугой всего коллектива ОАО "Камов", сохранившего свой научно-технический потенциал, сплоченность и "боевитость".

Заместитель генерального директора ОАО "Вертолеты России" Владимир Макарейкин, отвечая на вопрос о том, как ОАО "Вертолеты России" видит будущее ОАО "Камов", сказал, что доля в инновационных проектах и в серийном производстве фирмы "Камов" будет однозначно увеличена.

По его словам, на сегодня заказами на поставку вертолетов пресыщены все вертолетостроительные фирмы и заводы. Не хватает мощностей предприятий как на финальной сборке, так и у смежных предприятий. К настоящему времени откорректирован модельный ряд ОАО "Вертолеты России" и упор сделан на инновационные проекты типа высокоскоростного вертолета.

"Работы по высокоскоростному вертолету уже начались с концептуальной проработки, анализа научно-технического задела, прогнозных требований мирового рынка", – сказал замгендиректора ОАО "Вертолеты России".

источник: AVIAPORT.RU
08.10.08

НОВОСИБИРСКОМУ ФИЛИАЛУ ОКБ СУХОГО ИСПОЛНИЛОСЬ 50 ЛЕТ

Филиал ОКБ Сухого в Новосибирском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова (НАПО) был создан для осуществления конструкторского и производственного сопровождения производимой на заводе авиационной продукции. В филиал входят конструкторское бюро и опытное производство, осуществляющие доработку опытных самолетов в ходе их статических испытаний в Государственном Сибирском научно-исследовательском институте авиации имени С. А. Чаплыгина (бывшем филиале ЦАГИ в Новосибирске), а также летных испытаний на летно-испытательной базе ВВС в Ахтубинске.

За свою полувековую историю новосибирский филиал участвовал в работах практически над всеми самолетами семейства "Су". В шестидесяти годах это были истребители-перехватчики Су-9, Су-11, Су-15, Су-15 УТ. Построенные на заводе и успешно прошедшие государственные испытания, они стали основой авиационного вооружения войск ПВО СССР. По своим летно-техническим характеристикам, возможностям боевого и учебного применения, конструктивно-технологическим особенностям эти самолеты во многом определили основные этапы отечественного самолетостроения, аккумулировав в себе все новейшие достижения авиационной и вычислительной техники, моторостроения, радиоэлектроники, электроавтоматики и других смежных областей науки и техники. Новым этапом в развитии отечественного

самолетостроения стало создание многоцелевого штурмовика Су-24. По своим летно-техническим характеристикам и боевым возможностям он превосходил все существующие в то время серийные образцы самолетов аналогичного класса.

Новосибирский филиал ОКБ Сухого принимал активное участие в работах над истребителями Су-30МКМ, Су-30МКИ. Сегодня на НАПО организован серийный выпуск фронтового бомбардировщика Су-34, который начал поступать на вооружение ВВС России. Бронированная кабина и топливные баки, высокоэффективное радиоэлектронное оборудование, широкая номенклатура вооружения обеспечивают его способность работать как по наземным, так и по воздушным целям. Самолет имеет большой потенциал для дальнейшей модернизации и создания на его базе специализированных модификаций.

Сегодня филиал ОКБ помимо сопровождения производства серийных и опытных машин участвует в разработке документации на новый боевой самолет 5-го поколения. Проведенное техническое переоснащение филиала ОКБ в Новосибирском авиационном производственном объединении (НАПО) позволяет филиалу успешно решать сложные задачи по улучшению качества современной авиатехники.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
07.10.08*

ВВС ИНДИИ НАМЕРЕНЫ НАЧАТЬ МОДЕРНИЗАЦИЮ ВТС АН-32 В 2009 ГОДУ

В начале следующего года ВВС Индии намерены начать модернизацию имеющихся на вооружении 80 военно-транспортных самолетов Ан-32. Целью программы модернизации является продление срока эксплуатации самолетов на 15–20 лет, говорится в сообщении, опубликованном на правительственном сайте Индии.

Как заявил командующий ВВС Индии маршал авиации Фали Мейджор, усовершенствование Ан-32 является приоритетной программой модернизации в ВВС. В настоящее время индийские ВВС ведут переговоры с несколькими потенциальными подрядчиками, включая компанию-изготовителя – украинскую компанию "Антонов".

Как сообщил представитель ВВС, в рамках программы планируется осуществить замену имеющегося БРЭО и продлить срок эксплуатации ВТС.

Планируется, что комплект модернизации будет включать в себя усовершенствованную систему управления полетом, "стеклянную кабину" и другое современное оборудование, предназначенное для улучшения эксплуатационных характеристик самолетов. В конструкцию фюзеляжей ВТС также будут внесены некоторые изменения с целью улучшения возможностей выполнения посадок.

Самолеты Ан-32 в основном используются для высадки десанта и грузов в ходе проведения специальных операций, а также сброса продовольствия, медикаментов и оборудования при ликвидации последствий стихийных бедствий. Самолет также

является основным средством для доставки войск и вооружений для поддержки подразделений, дислоцированных в высокогорных областях ледника Сиачен. Ожидается, что усовершенствованное БРЭО облегчит выполнение задач в ночное время, а также позволит использовать ВТС в поисково-спасательных операциях. Кроме того, после модернизации ВТС смогут эффективнее использоваться для тактических транспортных перевозок.

На сегодняшний день ВВС уже провели технический осмотр самолетов всех восьми оснащенных Ан-32 подразделений с целью определения объема работ. Парламентский комитет по обороне одобрил модернизацию парка Ан-32 еще в 2000–2001 гг. После этого индийское правительство провело несколько раундов переговоров с компанией "Антонов" для согласования условий проекта. Как ожидалось, вместе с "Антоновым" в программе модернизации также примет участие израильская компания "Элбит".

Планируется, что основные работы по модернизации будут выполняться расположенным в Канпуре подразделением индийской компании HAL. Реализация проекта будет вестись поэтапно.

Для выполнения военно-транспортных перевозок ВВС Индии также планируют приобрести 6 американских ВТС С-130J "Супер Геркулес". Стоимость соглашения составляет около 1 млрд долл. Как ожидается, поставка этих самолетов начнется в 2010 году.

*источник: APMC-TACC
15.10.08*

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ БУДЕТ УСТАНОВЛЕНА НА ПЕРВОМ ТУ-334

Информационно-аналитическая система реального времени (ИАСРВ) будет установлена на достраиваемом на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО) пассажирском самолете Ту-334, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор ООО "Русавиа Сокол-М" Борис Лихачев.

По его словам, ИАСРВ предназначена для съема в полетном режиме параметров полета самолета и работы его систем и агрегатов, в частности силовой установки, а также записи переговоров экипажа между собой и с наземными пунктами.

"Суть системы состоит в том, что все параметры и переговоры не только записываются в так называемом "черном ящике", но и передаются на наземные пункты, на которых также производится запись, как бы дублируя "черные ящики", — отметил Б. Лихачев. По его сведениям, такая система была разработана в

90-е годы прошлого столетия и в 1998 году было решено ее применять на гражданских воздушных судах, но в то время не было денег на внедрение этой системы. "До сих пор в отечественном гражданском воздушном флоте такая система не применяется", — сказал гендиректор.

По его мнению, при применении такой системы в случае чрезвычайных обстоятельств нет необходимости вести долгую и сложную работу по расшифровке плохо сохраняющихся записей "черных ящиков", так как вся информация по переговорам экипажа и параметрам полета самолета сохраняется на земле без искажений.

Б. Лихачев напомнил, что его компания заказала 25 самолетов Ту-334 постройки КАПО.

*источник: AVIAPORT.RU
08.10.08*

ПРОЕКТ ПО КОНВЕРТАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ AIRBUS В ГРУЗОВЫЕ ВЫХОДИТ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Сегодня фюзеляж пассажирского лайнера A320 (заводской серийный номер 004) был доставлен из Тулузы в центр конвертации EADS Elbe Flugzeugwerke GmbH в Дрездене. Данный фюзеляж будет предоставлен совместному предприятию Airbus Freighter Conversion GmbH (AFC) для проведения тренировочных отработок некоторых технологических процессов, а также для отработки инженерных решений. Перевозка фюзеляжа, вес которого составляет 25 тонн, осуществлялась на грузовом самолете A300-600ST, известном также под названием "Белуга".

Компания AFC — совместное предприятие, партнерами в котором являются: с российской стороны — ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и ОАО "Корпорация "Иркут", с европейской стороны — компании Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) и Airbus S.A.S., входящие в EADS. В апреле 2007 г. оно было зарегистрировано в Дрездене (Германия). Российская доля в совместном предприятии составляет 50, она поровну разделена между ОАК и корпорацией "Иркут", оставшиеся 50 % делят компания Airbus (18 %) и авиазавод EADS в Дрездене Elbe Flugzeugwerke GmbH (32 %).

Данное СП создано для конвертации самолетов A320/A321 в грузовые версии. Проектные работы были начаты в декабре 2007 г. на площадках в Тулузе, Гамбурге, Бремене и Дрездене. В настоящее время в Дрездене активно работает совместное инженерное плато, где около 50 российских инженеров и прочистов разрабатывают конструкторское решение по конвертации при участии специалистов Airbus (компания — владелец сертификата типа) и завода EFW, ежегодно конвертирующего до 20 лайнеров A300/A310. Конвертация A320 будет производиться впервые.

В ходе конвертации демонтируется пассажирский салон, производится установка усиленных полов и погрузочно-разгрузочного оборудования, а для облегчения загрузки в фюзеляже самолета прорезается большой грузовой люк. Все комплекты деталей для переоборудования (киты) будут поставляться Иркутским авиационным заводом — филиалом корпорации "Иркут", который также производит ряд компонентов

для пассажирских лайнеров A320. Модернизация производственных мощностей Иркутского авиационного завода под изготовление компонентов для A320 осуществлялась совместно специалистами "Иркут" и Airbus. Все основные производственные процессы, включая гальванику, механообработку, термообработку, покраску и др., были сертифицированы в соответствии со стандартами Airbus.

В проекте по конвертации корпорация "Иркут" отвечает за производство, закупку, поставку и контроль своевременности поставки всех деталей для переоборудования самолета. Одновременно в Москве ведется активная подготовка к строительству в г. Жуковский площадки для конвертации, аналогичной заводу EFW в Дрездене, которую в будущем также планируется использовать в качестве сервисного центра авиационной техники.

Первый прототип конвертированного самолета планируется выпустить в 2011 г., а запуск серийного производства намечен на 2012 год. К 2016 году планируется ежегодно производить до 40 конвертированных лайнеров на обеих линиях сборки. Самолеты A320/A321P2F станут единственным современным решением в сегменте рынка грузовых лайнеров небольшой вместимости, а также наилучшим выбором для обслуживания активно развивающегося рынка перевозок срочных грузов. Грузовые лайнеры A320/A321 смогут перевозить от 21 до 28 т груза по маршрутам протяженностью до 3700 км.

Согласно предварительной оценке сторон, оборот совместного предприятия может составить до 200 млн долларов США в год при прогнозируемом рынке до 400 самолетов к 2026 г.

16 июля 2008 г. в ходе выставки "Фарнборо-2008" совместное предприятие AFC подписало контракт на конвертацию 30 пассажирских лайнеров A320/A321 для первого заказчика — одной из крупнейших лизинговых компаний AerCap (Нидерланды).

*источник: компания «НПК "Иркут"»
10.10.08*

РСК "МИГ" И ВВС АКТИВИРОВАЛИ ПЕРЕГОВОРЫ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ СТРОЕВЫХ МИГ-29

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК) и Военно-воздушные силы РФ (ВВС) активизировали переговоры по модернизации строевых истребителей МиГ-29, сообщил "АвиаПорту" источник в области авиастроения.

"В свете последних событий на Кавказе можно полагать, что такие переговоры завершатся успехом и строевые МиГ-29 будут модернизированы", — отметил он. Собеседник агентства также дополнил, что российские ВВС вероятнее всего примут "алжирские самолеты" — 15 возвращенных в Россию истребителей

МиГ-29СМТ. "Имеющиеся сейчас разногласия между ВВС и РСК "МиГ" по условиям финансирования покупки ВВС истребителей МиГ-29СМТ будут в конце концов преодолены", — сказал он. При этом специалист отказался говорить об общем возможном объеме закупки российскими ВВС самолетов типа МиГ-29СМТ.

источник: AVIAPORT.RU
06.10.08

ГЕРМАНСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОЦЕНИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ЭМЗ ИМ. МЯСИЩЕВА ПО КОНВЕРТАЦИИ САМОЛЕТОВ AIRBUS A320

Специалисты из Германии рассматривают возможность организации на Экспериментальном машиностроительном заводе имени В. М. Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева) производственной площадки по переоборудованию пассажирских самолетов Airbus A320 в грузовые машины, сообщил "АвиаПорту" источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"Сегодня исследуются производственные возможности и необходимость модернизации опытного завода ЭМЗ им. Мясищева для конвертации A320. В случае принятия положительного решения специальным решением производства по конвертации A320 будет обособлено. При этом модернизацию выделенного под конвертацию A320 производства будет осуществлять не ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", а совместное предприятие", — сказал собеседник агентства. Конвертацию пассажирских A320/A321 в грузовые самолеты планируется проводить на двух предприятиях — в Германии (Дрезден) и в России (Жуковский).

"С 2010 г. в Дрездене начнется переоборудование самолетов A320/A321. К этому времени в Германию придут комплекты оборудования, изготовленные в России. В работах по конвертации на территории Германии примут участие российские специалисты,

которые получают необходимый опыт и освоят технологию поведения подобных работ. В конце 2011 г. будет сертифицирован первый переоборудованный самолет A320, а в 2012 г. — первый A321. Запуск серийного производства намечен на 2012 г. Производственная площадка в Жуковском будет готова к 2010–2011 гг., а первый самолет, прошедший конвертацию в Жуковском, будет поставлен заказчику в 2013 г. К 2016 г. планируется ежегодно производить 37 конвертированных самолетов", — пояснил "АвиаПорту" директор компании Airbus в России Вадим Власов.

НПК "Иркут" и две дочерние структуры EADS — Airbus и Elbe Flugzeugwerke — подписали пятого мая контракты стоимостью около \$ 360 млн на проектные работы и поставку российских комплектов в Дрезден для конвертации A320 в грузовые версии. По оценке сторон, оборот СП может составить до \$ 200 млн в год при прогнозируемом рынке до 400 самолетов к 2026 г. В СП "Эрбас фрейтер конвершн ГмбХ" с российской стороны входят ОАК и корпорация "Иркут". С европейской стороны — компания Airbus (18 %) и Elbe Flugzeugwerke (32 %). Российская доля в СП составляет 50 % и поровну поделена между ОАК и корпорацией "Иркут".

источник: AVIAPORT.RU
16.10.08

ЭМЗ ИМ. МЯСИЩЕВА МОДЕРНИЗИРУЕТ ИЛ-22 В ИНТЕРЕСАХ МИНОБОРОНЫ

ЭМЗ им. Мясищева модернизирует самолеты специального назначения типа Ил-22, созданные на базе Ил-18, в интересах Минобороны, сообщил "АвиаПорту" источник в оборонно-промышленном комплексе.

В ходе модернизации производится установка нового специального оборудования, а само переоборудование производится по отработанной серийной технологии. ЭМЗ им. Мясищева модернизирует примерно по одному самолету Ил-20 и Ил-22 в год, уточнил собеседник.

По его данным, в настоящее время в силовых структурах эксплуатируются свыше 70 самолетов на базе Ил-18: Ил-18, Ил-20, Ил-22. На сегодня подготовлены предложения по модернизации бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО), включая пилотажно-навигационный комплекс. Такая пробле-

ма уже назрела, а указанные самолеты имеют одинаковое БРЭО и отличаются только комплексами спецназначения, отметил собеседник.

Все работы по этим самолетам ЭМЗ им. Мясищева выполняет совместно с ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина", подчеркнул собеседник. Как известно, всего было построено 564 пассажирских Ил-18, а с учетом специальных вариантов — 674 самолета. В число самолетов спецназначения, в частности, входят около 20 самолетов радиотехнической разведки Ил-20 и Ил-20М, пять самолетных измерительных пунктов Ил-20РТ. Кроме того, было выпущено и переоборудовано из Ил-18 около 30 воздушных командных пунктов типа Ил-22 в нескольких вариантах.

источник: AVIAPORT.RU
16.10.08

"РУССКИЕ САМОЛЕТЫ" И ИНДИЙСКАЯ КОМПАНИЯ HINDAVIA СОЗДАДУТ СП ДЛЯ ПРОДАЖИ ИЛ-114

ОАО "Русские самолеты" и индийская компания Hindavia в ближайшее время откроют в Индии совместное предприятие по продаже и обслуживанию самолетов Ил-114 на 100 мест, сообщил РИА "Новости" директор российской компании Павел Мельников.

"Совместное предприятие будет заниматься продвижением Ил-114 на рынок Индии и в другие страны Южной и Юго-Восточной Азии, а также их послепродажным обслуживанием", — сказал Мельников, прибывший в Индию для участия в первой на территории страны международной выставке гражданской авиации India Aviation 2008.

Среди стран региона, где будет работать российско-индийское СП, он помимо Индии назвал Бангладеш, Шри-Ланку, Малайзию.

Руководство "Русских самолетов", которое занимается продвижением самолета Ил-114 и другой продукции Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), верит, что, несмотря на охвативший отрасль кризис, Индия остается очень перспективным рынком, сообщает РИА "Новости".

*источник: сайт RB.ru
15.10.08*

МЧС РФ ПОЛУЧИТ ЕЩЕ 8 АМФИБИЙ БЕ-200ЧС

Принято решение о закупке для авиации МЧС РФ еще восьми самолетов-амфибий Бе-200, сообщил "АвиаПорту" источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

Такое решение принято на уровне Президента РФ, который наложил резолюцию "весьма важно", и Правительства РФ. Теперь решаются организационные и финансовые вопросы реализации принятого решения о закупке этих самолетов в указанном количестве. Министерство финансов и Министерство экономического развития понимают, что финансирование этой программы должно идти из государственного бюджета, и требуют предоставить расчеты по стоимостным показателям планируемого приобретения самолетов. В этом месяце планируется выйти к Президенту РФ с проектом предложений о том, как организовать приобретение дополнительной партии самолетов, сказал собеседник агентства.

"В реализации программы серийного производства Бе-200ЧС огромная заслуга МЧС РФ и лично Сергея Шойгу, который продолжает оказывать поддержку программе. Сегодня имеется полное понимание во всех заинтересованных ведомствах и министерствах о необходимости выполнения поручений президента и правительства о дополнительной закупке восьми Бе-200", — добавил источник.

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") изготовила и поставила пять самолетов Бе-200ЧС, включая четыре машины для авиации МЧС РФ и один самолет в Азербайджан (первая экспортная поставка Бе-200ЧС). Всего по двум госконтрактам НПК "Иркут" должна поставить МЧС РФ семь самолетов. Окончание этих поставок намечено на 2010 г. Поставки восьми Бе-200 могут начаться с 2011 г. и могут завершиться в течение трех лет. Сегодня производственная линия Бе-200 на НПК "Иркут" позволяет выпускать до пяти самолетов Бе-200 в год, отметил собеседник.

Поставки Бе-200 для авиации МЧС напрямую зависят от объемов государственного финансирования. Министерство финансов пока готово выделять средства на покупку только одной машины в год. Однако такая позиция Минфина приводит к тому, что сроки реализации поставок растягиваются, а сама продукция дорожает. В 2000 г., когда был подписан госконтракт на поставку авиации МЧС РФ семи машин, также первоначально планировалось реализовать его за три года, но финансирования хватало только на одну машину в год.

*источник: AVIAPORT.RU
16.10.08*

24 ОКТЯБРЯ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ SUPERJET 100 СОВЕРШИТ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЗ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ В ХАБАРОВСК

Самолет Sukhoi Superjet 100, производство которого ведется в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КнААПО) им. Гагарина, 24 октября совершит посадку в аэропорту Хабаровска, где пройдет презентация авиалайнера. Как сообщили агентству "Интерфакс — Дальний Восток" в пресс-центре краевого правительства в среду, мероприятие будет приурочено к 70-летию Хабаровского края, которое будет отмечаться 20 октября. Как сообщалось ранее, первая публичная презентация летного образца нового российского самолета Sukhoi Superjet 100 прошла 26 сентября 2007 года в г. Комсомольске-на-Амуре. 19 мая 2008 года самолет впервые поднялся в небо.

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян в ходе третьего Дальневосточного междуна-

родного экономического форума 30 сентября в Хабаровске сообщил, что в настоящее время самолет совершил более 20 полетов. По его словам, объем рынка самолетов Sukhoi Superjet 100 до 2025 года составит более 1,2 тыс. единиц.

"Стоящие сегодня перед авиационной отраслью задачи более чем амбициозны — обеспечить России выход на мировой рынок гражданской авиационной техники", — сказал глава компании.

В проекте по созданию нового российского регионального самолета задействовано 40 поставщиков из 10 стран.

*источник: ИА «Интерфакс»
15.10.08*

РСК "МИГ" ОТЛОЖИЛА СОЗДАНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК) приостановила создание специализированного подразделения по малой авиации в связи с акционированием предприятия и проводимыми работами по основной тематике, сообщил "АвиаПорту" источник в области авиастроения.

Он напомнил, что необходимость активизации работ по малой авиации обусловлена наличием перспективного продукта — легкого многоцелевого одномоторного одно/двухместного самолета "Авиатика-МАИ-890". В начале 90-х годов на предприятии РСК "МиГ" была запущена в серийное производство большая серия "Авиатика-МАИ-890" в количестве 380–400 машинокомплектов. В 90-е годы самолет имел весьма большой успех на мировом авиарынке. "Однако в последние годы, несмотря на сертифика-

цию сельскохозяйственного варианта самолета, продажи "Авиатика-МАИ" исчисляются несколькими экземплярами в год", — сказал собеседник агентства.

По его словам, проведенные относительно недавно маркетинговые исследования показали спрос на рынке на самолеты типа "Авиатика-МАИ-890" в количестве не менее 150–180 машин. Для активизации работ по продвижению самолета на авиарынок, проведения рекламы, демонстрационных полетов, прежде всего в сельскохозяйственных областях, и планируется создание подразделения по малой авиации, которое должно заниматься продвижением самолета "Авиатика-МАИ-890".

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.08*

"СУХОЙ" ПОДКЛЮЧИЛ К ПРОГРАММЕ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ ВТОРОЙ СУ-35

В соответствии с программой летных испытаний сегодня с аэродрома Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина (КнААПО) поднялся в воздух второй летный образец многофункционального истребителя Су-35. В течение часа отработывались различные режимы работы силовой установки и комплексной системы управления. Проверялись характеристики устойчивости и управляемости самолета, силовой установки. Замечаний к работе двигателей, систем и оборудования нет. Пилотировал самолет заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Сергей Богдан. Именно под его управлением 19 февраля этого года Су-35 впервые оторвался от земли. На сегодняшний день совершено более сорока полетов, подтвердивших основные летные характеристики машины. Подключение к испытаниям второго самолета позволит ускорить выполнение программы и обеспечить начало серийных поставок Су-35 российским и зарубежным заказчикам в 2011 году.

Поступление истребителя на вооружение российских ВВС будет способствовать укреплению оборо-

носпособности страны, а также позволит компании "Сухой" сохранить конкурентоспособность до выхода на рынок истребителя пятого поколения. Поставки Су-35 на экспорт планируются в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей, новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
02.10.08*

СПЕЦИАЛИСТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ДИРИЖАБЛИ СМОГУТ КОНКУРИРОВАТЬ С ВЕРТОЛЕТАМИ В УСЛОВИЯХ СЕВЕРА

Будущее дирижаблестроения в России имеет не только теоретическое, но и практическое значение, уверены энтузиасты воздухоплавания — руководитель проекта "Русская фабрика рекордов" председатель совета директоров "СБ Банка" Леонид Тюттяев, президент Русского воздухоплавательного общества главный конструктор воздухоплавательного центра "Авгурь" Станислав Федоров, первый заместитель председателя правления "СБ Банка" Сергей Пантелеев. Об этом они заявили в ходе пресс-конференции, состоявшейся 6 октября в пресс-центре ИА REGNUM.

По словам Федорова, развитие дирижаблестроения важно с учетом перспектив дальнейшего освоения Севера, новых газовых и нефтяных месторождений. Экономичные и неприхотливые дирижабли имеют большой потенциал в таких работах, уверен он. Выгодность использования дирижаблей в промышленности отметил и Сергей Пантелеев: по его сло-

вам, дирижабли в сложных условиях могут быть эффективнее и безопаснее вертолетов.

С учетом этого сегодня остро стоит проблема кадров для воздухоплавания. В частности, в России пилотов дирижаблей всего шестеро, в мире — около 100, меньше, чем космонавтов. По словам участников пресс-конференции, проект "Русская фабрика рекордов" может не только обеспечивать техническую сторону развития дирижаблей в России, но и обучать профессиональных специалистов в сфере дирижаблестроения и воздухоплавания.

"Мы уверены, что дирижабли займут свою нишу в транспортно-информационной системе России и в недалеком будущем мы будем регулярно видеть их в небе", — отметили участники пресс-конференции.

*источник: ИА Regnum
06.10.08*

РОССИЯ БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ РОЯЛТИ С ПРОДАЖ КИТАЙСКИХ ЛЕГКИХ САМОЛЕТОВ L-7

Россия будет получать роялти с продаж китайского перспективного учебно-тренировочного самолета (УТС) с поршневым двигателем для первоначального обучения L-7, сообщил "АвиаПорту" источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"На сегодня российское ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева", входящее в состав ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", продолжает выполнение контракта в интересах по созданию УТС L-7, разрабатывающегося на базе отечественного проекта Як-152", — сказал собеседник агентства.

По его словам, проект Як-152 претерпел некоторые изменения по сравнению с первоначальными планами в соответствии с требованиями к перспективному УТС китайской стороны.

"Работы по созданию УТС L-7 проводятся не через "Рособоронэкспорт", а напрямую, так как это самолет первоначального обучения, не боевой", — отметил собеседник. По его сведениям, финансирование проведения научно-исследовательских и опытно-кон-

структорских работ (НИОКР) создания УТС L-7 производится на паритетной основе российской и китайской сторонами.

"Все работы (во многом консультативного характера), выполнявшиеся ранее российской стороной в рамках НИОКР создания реактивного УТС L-15, были успешно выполнены и завершены", — напомнил собеседник. По его словам, в части совместного создания легких самолетов совместно с зарубежными странами можно отметить совместные работы ОКБ Яковлева с казахстанской стороной в создании легкого многоцелевого самолета Як-58. Казахстанская сторона финансирует проект в своей части, а российская использует тот задел, который накоплен за многие годы работы в ОКБ по проекту. Выпуск первого образца самолета L-7 в Китае ожидается в 2008 году, осуществление его первого полета — в первом полугодии 2009 года. По прогнозу, спрос на такой самолет на внутреннем рынке Китая превысит 300 единиц.

источник: AVIAPORT.RU
07.10.08

В ЦАГИ РАЗРАБОТАНА УНИКАЛЬНАЯ МЕТОДИКА УСТАЛОСТНЫХ ИСПЫТАНИЙ КОМПОЗИТНЫХ ЛОПАСТЕЙ ВИНТА ВЕРТОЛЕТА

Прочнисты ЦАГИ разработали уникальную методику усталостных испытаний лопастей рулевого винта вертолета, выполненных из полимерных композиционных материалов.

По данной методике на специальном автоматизированном стенде, также созданном в ЦАГИ, моделируются различные нагружения лопасти в плоскостях тяги и вращения, возникающие в процессе эксплуатации вертолета.

Впервые на стенде применен электрогидравлический следящий привод, который, в отличие от используемых ранее электрических приводов, обеспечивает автоматическое поддержание с высокой точностью амплитуды колебаний лопасти и постоянную осевую

нагрузку. Компьютеризированная следящая система цифрового управления поддерживает резонансные колебания лопасти.

По разработанной методике проведены усталостные испытания опытной лопасти из полимерных композитов. В результате подтвержден ее начальный ресурс, который необходим для летных испытаний.

Это первое испытание композитной лопасти нового поколения рулевого винта вертолета. По сравнению с известными аналогами такая лопасть обладает более совершенными аэродинамическими характеристиками и повышенным ресурсом.

источник: компания «ЦАГИ»
17.10.08

ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК ГОТОВ "ПРИНЯТЬ" 49 БЕ-200

Европейский авиарынок, по расчетам одной из ведущих авиастроительных компаний Евросоюза, готов "принять" 49 самолетов Бе-200 только в противопожарном варианте, сообщил "АвиаПорту" источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами. Сегодня в Европе эксплуатируется примерно 120 канадских самолетов CL-415, однако при тушении пожаров Бе-200 как минимум в два раза эффективнее CL-415, что подтвердило экспериментальное участие самолетов Бе-200ЧС в тушении пожаров в Италии, Греции и Португалии.

В настоящее время также растет спрос на самолеты патрульной авиации и на самолеты для борьбы с нефтяными и масляными пятнами на водной поверхности. Только для решения этих задач потребуется примерно 120 самолетов типа Бе-200, отметил собеседник агентства. К настоящему времени ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева" проработал патрульный вариант

Бе-200 для охраны 200-мильной зоны. Для иностранных заказчиков основная задача здесь — борьба с контрабандой. Кроме того, существенную потребность в таком универсальном самолете, как Бе-200, по охране морских территорий испытывает и Россия, полагает специалист.

Существенное значение для повышения спроса будет иметь получение сертификата летной годности Бе-200 (практически подтверждение российского сертификата типа) по нормам и требованиям сертификационного центра стран Евросоюза. Летом текущего года европейская ассоциация заявила, что при предоставлении полного комплекта документов сертификат на Бе-200 будет выдан к концу текущего года, так как все полеты завершены и все вопросы решены, подчеркнул источник.

источник: AVIAPORT.RU
17.10.08

В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОИЛИ "АВТОМОБИЛЬ-САМОЛЕТ"

Подмосковное предприятие "Авиационные композитные технологии" (АКТ) провело испытания легкого двухместного самолета, работающего на обычном автомобильном бензине.

Бизнес-джет АКТ-001 "Лена" можно заправлять бензином АИ-95 на АЗС или из канистры, как обычный автомобиль.

Это первая разработка АКТ. На самолет установили двигатель BMW. Возможна также установка мотора Rotax мощностью 100 л. с. Расход топлива — 12 л на час полета. Крейсерская скорость полета — 180 км/ч, максимальная — 260 км/ч. Максимальная заправка с одним пилотом может достигать 300 л, пишут "Колле-

са". Расчетная дальность полета при штатной заправке — 1500 км.

Металлический каркас самолета обшит трехслойным стеклопластиком. При необходимости консоли крыла и хвостовое оперение складываются и АКТ-1 можно хранить в обычном гараже, а также буксировать на своем шасси за легковым автомобилем как обычный прицеп. Багажный отсек вмещает 50 кг багажа. Базовая цена самолета — 3–3,5 млн рублей.

источник: ИА Regnum
14.10.08

ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ КА-50 ИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ЗАДЕЛА ААК "ПРОГРЕСС" БУДУТ ДОСТРОЕНЫ

Все вертолеты Ка-50, находящиеся в производственном заделе Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" (ААК "Прогресс"), будут достроены в варианте одноместного Ка-50 или в двухместном варианте Ка-52, сообщил "АвиаПорту" исполнительный директор ОАО "Камов" Роман Чернышев.

"По всему производственному заделу Ка-50 подписаны договоры, и все машины задела расписаны по поставкам", — отметил собеседник.

По его сведениям, на сегодня несколько вертолетов Ка-50 из производственного задела уже достроены и отгружаются в войска. Вертолет Ка-50 был принят на вооружение указом Президента РФ № 883 от 25

августа 1995 года. На опытном производстве ОАО "Камов" было построено пять вертолетов, на серийном заводе ААК "Прогресс" — девять. Кроме того, были построены два вертолета для наземных испытаний. Также на ААК "Прогресс" был произведен запуск в производство достаточно крупной партии вертолетов этого типа. В последнее время принято решение о заказе 12 вертолетов Ка-52, кроме трех заказа 2007 года, для их поставки в Вооруженные силы на период до 2015 года.

источник: AVIAPORT.RU
09.10.08

"ТРАНЗАС" РАБОТАЕТ НАД НОВЫМ БЕСПИЛОТНИКОМ

По имеющимся данным, в производственной программе ЗАО "Транзас" есть беспилотный летательный аппарат, который по всем показателям превосходит аппараты производства Великобритании и Франции, а по цене значительно дешевле, чем БЛА США. Это БЛА "Дозор-3".

"Дозор 3" имеет длину 6 м, размах крыла — 4,8 м. Взлетная масса БЛА — 480 кг. Аппарат может взять на борт до 120 кг полезной нагрузки. На беспилотнике установлен четырехтактный, 2-цилиндровый, бензиновый двигатель Rotax-912. По информации компании, максимальная продолжительность полета БЛА — 16 часов. Дальность действия — 2500 км.

Основное бортовое радиоэлектронное оборудование будет представлено радиолокационной станцией бокового обзора с фазированной антенной решеткой, активным лазерным локационным комплексом, ИК-станцией переднего обзора, видеокамерами, аппаратурой радиоэлектронной разведки, связи, навигации и опознавания.

Для управления и передачи сигналов телеметрии используется дуплексный канал радиосвязи. Для передачи на землю потокового видео — широкополосный цифровой канал связи.

Для контроля полета "Дозор-3" предусматривается применять станции управления наземного, воздушного и корабельного базирования. При передаче команд и приеме информации планируется

задействовать БЛА-ретрансляторы. Совместная обработка информационных потоков, поступающих от космической, воздушной и наземной аппаратуры (фото- и видеокамеры, сканеры, тепловизоры, GPS-приемники и др.), проводится в специально созданном едином аппаратно-программном комплексе на основе современных программных средств. Это позволяет решать практически любые задачи мониторинга, такие как контроль объектов инфраструктуры ТЭК и других отраслей промышленности; контроль за состоянием линий электропередач, опор, изоляторов; наблюдение за состоянием и использованием земель сельскохозяйственного назначения, лесного фонда; аэрофотосъемка и создание современных карт; патрулирование и разведка любых объектов и площадей в дневное и ночное время; контроль за объектами в труднодоступной, горной местности; наблюдение за большими акваториями рек, озер, водохранилищ, морей; наблюдение за движущимися транспортными потоками; мониторинг крупных промышленных предприятий на предмет воздействия на окружающую среду; контроль за использованием водных ресурсов, охотничьих угодий, заповедников и др.

источник: сайт «Беспилотная авиация»
10.10.08

АРГЕНТИНА ЗАКУПИТ РОССИЙСКИЕ ТЯЖЕЛЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Аргентина хочет закупить российские вертолеты и запустить космонавта в космос. Речь об этом шла на переговорах, которые провел секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев в Буэнос-Айресе.

Патрушев встретился с главой кабинета министров, руководителем внешнеполитического ведомства, министром обороны и секретарем по разведке.

С министром обороны Нильдой Гарре обсуждались возможности совместной подготовки военного персонала и закупок российского вооружения, "высокие параметры и качество которого здесь хорошо знают", сказал Патрушев. Речь шла, в первую очередь, о "возможных закупках российских тяжелых вертолетов", уточнил корреспонденту РИА "Новости" официальный представитель министерства обороны Аргентины Хорхе Бернетти.

"Нам предложили гибкие схемы финансирования, — сообщил он, — и пояснили, что вертолеты могут преодолевать дистанцию до 1,5 тыс. км как в

Арктике, так и в Антарктиде, садиться на самые высокие вершины Кавказа и без проблем работать зимой в Сибири, где в отдельных районах температура опускается до 60 градусов ниже нуля".

По словам Бернетти, на встрече с секретарем Совета Безопасности России, которая продолжалась более часа, речь шла и о "вероятной подготовке аргентинских летчиков для полетов в космос".

По итогам переговоров принято решение провести 4 ноября в Буэнос-Айресе встречу экспертов двух стран по подготовке первого заседания Совместной комиссии по военно-техническому сотрудничеству, сообщили в Минобороны. Заседание комиссии состоится 17–18 ноября и станет конкретным шагом по реализации Меморандума о взаимопонимании, который был подписан Нильдой Гарре в Москве в октябре 2006 года, отмечает РИА "Новости".

*источник: газета «Взгляд»
15.10.08*

РСК "МИГ" УКРЕПЛЯЕТ ПОЗИЦИИ НА МИРОВОМ АВИАРЫНКЕ САМОЛЕТОВ МАЛОЙ АВИАЦИИ

ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") укрепляет свои позиции на мировом авиационном рынке самолетов малой авиации, сообщил "АвиаПорту" представитель предприятия. По его словам, в октябре 2005 года в службе маркетинга, продаж и послепродажного обслуживания РСК "МиГ" было создано управление по малой авиации. Основной задачей данного подразделения являлось проведение маркетинговых мероприятий по продвижению на мировой авиационный рынок самолетов семейства "Авиатика-МАИ-890" и Ил-103, серийное производство которых было организовано на РСК "МиГ".

"Кроме того, данное подразделение курировало проекты И-1Л, Т-101 "Грач", "Аист", эти самолеты построены, но пока не сертифицированы", — отметил собеседник агентства.

По его сведениям, за последние 2,5 года управлению по малой авиации совместно с другими службами корпорации удалось создать оптимизированную систему ценообразования и реализации

перспективных и востребованных на авиационном рынке самолетов "Авиатика-МАИ-890" и Ил-103.

"В частности, современный комплекс маркетинга и продаж корпорации позволяет выстроить максимально эффективный, персональный подход к каждому заказчику. Данный подход может включать в себя гибкую систему скидок, возможность приобретения авиационной техники по лизинговым схемам, создание интегрированного комплекса послепродажного обслуживания и т. д.", — подчеркнул представитель РСК. По имеющимся сведениям, на РСК "МиГ" также создана специальная рабочая группа, которая состоит из представителей всех подразделений, участвующих в продвижении легких самолетов производства корпорации ("Авиатика-МАИ-890" и Ил-103) на авиарынок. Эта рабочая группа постоянная и собирается регулярно под руководством технической службы второго производственного комплекса РСК "МиГ" (Москва).

*источник: AVIAPORT.RU
09.10.08*

"КРАСЭЙР" ВЕРНУЛ САМОЛЕТЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ

В Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) вернулся второй самолет Ил-96-300, отобранный по решению арбитража Москвы у авиакомпании "Красноярские авиалинии" ("КрасЭйр"), которая из-за долгов за топливо была вынуждена в августе задерживать рейсы в течение нескольких дней. Напомним, в середине марта лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) расторгла договор с "КрасЭйр", поскольку авиаперевозчик более чем на год просрочил платежи за использование двух дальнемагистральных лайнеров Ил-96-300. Они были произведены в ВАСО и переданы компании в 2004 году. Параллельно ИФК обратилась в арбитражный суд Москвы с требованием изъять у

"КрасЭйр" самолеты. В ИФК вчера уточнили, что совокупная задолженность "КрасЭйр" с учетом штрафных санкций составляет порядка \$ 17 млн. Отказ от их выплаты послужил основанием для обращения ИФК в арбитражный суд Красноярского края (по месту регистрации "КрасЭйр") с инициативой ввести процедуру банкротства перевозчика. В Воронеже два Ил-96-300 пройдут полную диагностику, а пока ИФК займется поиском новых покупателей на подержанные машины. Лайнерами интересуются Куба, Иран, Венесуэла, российские компании. В ИФК утверждают, что проблем с реализацией самолетов не предвидится.

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
16.10.08*

БЕ-200 МОЖЕТ БЫТЬ СЕРТИФИЦИРОВАН ПО ЕВРОСТАНДАРТАМ К КОНЦУ ГОДА

Сертификация по европейским стандартам самолета-амфибии Бе-200 может быть завершена к концу 2008 года, после чего начнутся его поставки в страны Европы, сообщил Виктор Кобзев, генеральный директор Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Бериева, который занимается производством самолета.

Самолет Бе-200, крупнейший в мире самолет-амфибия, предназначен для тушения пожаров, оказания экстренной помощи в районах чрезвычайных бедствий, поиска и спасения на воде, а также для санитарных и грузовых перевозок. В течение одного полета самолет способен многократно забирать на глиссировании до 12 тонн воды, доставлять и сбрасывать ее на место пожара, используя высокоточные системы навигации и управления полетом. Благодаря герметичному фюзеляжу Бе-200 может быть легко переоборудован в пассажирский или грузовой вариант.

"В этом году мы должны пройти большую часть работ, связанных с сертификационными процессами, и, соответственно, этот самолет, помимо нашей страны, начнет также поставаться в европейские страны", — сказал Кобзев. По его словам, в настоящее время ведутся переговоры с Португалией, Грецией и Италией, которые могут приобрести от 10 до 15 самолетов-амфибий.

"Это те страны, которые на сегодняшний день уже успели испытать этот самолет и намерены его приобрести, но нужен сертификат. В целом идет речь о

10–15 машинах только для этих стран", — отметил Кобзев. Он уточнил, что на сегодняшний день заключен контракт с МЧС, для которого необходимо построить дополнительно восемь самолетов.

"В целом рынок противопожарного самолета в этой версии оценивается в 50 машин", — добавил Кобзев. Гендиректор рассказал о планах по созданию пассажирской модификации Бе-200, которая в настоящее время существует только в проекте.

"Задача стояла — разработать документацию на модификацию до 68 пассажиров. Документацию такую мы выпустили. Что касается серийного производства — на сегодняшний день мы пока его не планируем, и сейчас идет речь о том, что мы готовы обсуждать планы с заказчиками этого самолета, но этап запуска этого самолета будет только после решения всех вопросов по запуску модификации ЧС", — рассказал Кобзев.

Он подчеркнул, что создание гидроаэропорта, который необходим для такой машины, занимает значительно меньше времени, а его обслуживание значительно проще и дешевле.

"Если говорить о применении такого самолета, то сегодня очень много мест, где нет аэродромов и построить такие полосы просто не представляется возможным, а во многих случаях это связано с экологическими последствиями", — добавил собеседник.

*источник: газета «Гудок»
10.10.08*

"ОБОРОНПРОМ" ИНИЦИИРОВАЛ ПЕРЕИЗБРАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ АВИАЗАВОДА "ПРОГРЕСС"

Акционеры ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" (г. Арсеньев, Приморский край) на внеочередном собрании 24 декабря рассмотрят вопрос о передаче полномочий исполнительного органа управляющей компании, сообщили в АО.

В повестку дня также включены вопросы досрочного прекращения полномочий генерального директора, совета директоров и ревизионной комиссии, избрание нового состава совета директоров и ревизионной комиссии, утверждение устава в новой редакции и одобрение сделок, в совершении которых имеется заинтересованность. Список акционеров будет составлен по данным реестра на 18 ноября 2008 года. Собеседник агентства отметил, что инициатором собрания выступает ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" (ОПК), которому государство передало госпакет "Прогресса". Как сообщалось ранее, летом этого года "Оборонпром" разместил по закрытой подписке дополнительный выпуск акций на 916 млн 583 тыс. 995 рублей в рамках реализации указа президента, в соответствии с которым ОПК передаются 50 % + 1 акция ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" и 3,98 % акций ОАО "Роствертол", принадлежащих государству.

В совет директоров "Прогресса", избранный на годовом собрании акционеров 27 июня, вошли 9

человек, в том числе гендиректор АК "Прогресс" Юрий Денисенко, его советник Яким Янаков, заместитель генерального директора ФГУП "Рособорон-экспорт" Иван Гончаренко, начальник отдела управления Росимущества Сергей Журавлев, генеральный директор ООО "Капитал-Стратегия М" Ярослав Карпов, начальник отдела в/ч 42888 Минобороны РФ Андрей Чугнин, Дмитрий Родин, начальник управления упраздненного Роспрома Павел Потапов и начальник управления Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Виктор Обложный.

ОАО "Арсеньевская авиакомпания "Прогресс" им. Сазыкина" выпускает боевые ударные вертолеты Ка-50 ("Черная акула"), Ка-52 ("Аллигатор"), ракеты ЗМ-80, ЗМ-82, противокорабельные ракетные комплексы "Москит".

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создаваемая Объединенная двигателестроительная корпорация), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы"), другие машиностроительные активы.

*источник: газета «Гудок»
17.10.08*

В РОССИИ СОЗДАН ЛЕГКИЙ БИЗНЕС-САМОЛЕТ, РАБОТАЮЩИЙ НА ОБЫЧНОМ БЕНЗИНЕ

В России создан легкий бизнес-самолет, фюзеляж которого полностью сделан из композитных материалов, кроме того, он оснащен двигателем, работающем не на авиакеросине, а на обычном бензине АИ-95, сообщил представитель предприятия "Авиационные композитные технологии" (АВТ) Виктор Распопов.

"Мы создали и уже провели первые летные испытания двухместного бизнес-джета АКТ-001 "Лена", созданного из композита. При этом в конструкции применен надежный и экономичный оппозитный двигатель BMW, работающий не на авиакеросине, а на обычном бензине АИ-95, то есть заправлять этот легкий самолет можно на бензоколонке или из канистры, как обычный автомобиль", — рассказал Распопов. По его словам, для обеспечения безопасности на бизнес-джете установлена быстродействующая парашютная система спасения казанского предприятия "МВЕН", которая обеспечивает спуск на парашюте самолета вместе с экипажем.

"Минимальная высота безотказного действия этой системы уникальна — всего 40 метров", — отметил представитель АВТ.

Для перевозки и хранения хвостовое оперение мини-самолета быстро отстыковывается, а консоль крыла поворачивается назад вдоль фюзеляжа. Для туристических маршрутов предусмотрен отсек для багажа весом 50 килограммов.

"В такой конфигурации АКТ-001 легко буксируется на шасси за легковым автомобилем как прицеп и может храниться в обычном гараже", — отметил Виктор Распопов.

Новая машина очень экономична и расходует на час полета всего 12 литров бензина, причем максимальная заправка с одним пилотом может достигать 300 литров. Крейсерская скорость полета составляет 200 километров в час, максимальная — 260 километров в час.

*источник: газета «Гудок»
10.10.08*

ФЛК ПРИОБРЕТЕТ У КАПО ПЯТЬ САМОЛЕТОВ ТУ-214

ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) планирует приобрести 15 самолетов семейства "Ту" почти на 22 млрд руб. у ОАО "Объединенная авиационная корпорация" (ОАК) и ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО). Акционеры ФЛК на внеочередном собрании 6 октября, в частности, одобрили сделку с КАПО о приобретении пяти среднемагистральных самолетов Ту-214. Цена сделки — не более 1,544 млрд руб. за каждый самолет с учетом максимальных повышающих коэффициентов. Срок поставки: 2011 год — четыре самолета, 2012 год — один самолет. ФЛК начнет финансирование изготовления этих самолетов в 2008 году. Акционеры также одобрили сделку с ОАК о приобретении 10 среднемагистральных самолетов Ту-204-100 по цене не более 1,426

млрд руб. за каждый самолет с учетом максимальных повышающих коэффициентов. Срок поставки: 2009 год — два самолета, 2010 год — четыре самолета, 2011 год — четыре самолета.

Кроме того, акционеры утвердили предоставление компанией займа КАПО на 1 млрд руб. под 12 % годовых на срок один год. Также одобрено привлечение ФЛК кредитной линии банка ВТБ с лимитом выдачи 1 млрд руб. сроком до первого августа 2014 года по ставке не более 14,5 % годовых. Средства предполагается направить на финансирование и рефинансирование затрат на закупку имущества с целью последующей передачи его в лизинг.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
16.10.08*

ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ РОССИИ В ЕВРОПЕ СЕРТИФИЦИРОВАН САМОЛЕТ СЕМЕЙСТВА ТУ-204

Впервые в истории отечественной авиации фирма "Туполев" получила сертификат на тип магистрального самолета Ту-204-120СЕ, выданный Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA). Об этом сообщил сегодня президент, генеральный конструктор фирмы Игорь Шевчук.

Сертификация этой модификации машины началась в 2001 году.

"Таким образом подтверждено соответствие самолета европейским нормам летной годности, что существенно повышает его рыночную привлекательность не только для Европы, но и для всего мира. Доказательная документация была подготовлена специалистами конструкторского бюро фирмы "Туполев" и завода-изготовителя "Авиастар-СП".

Дополнительные летные испытания проводились с участием летчиков-сертификаторов EASA. В общей сложности проведено более 100 технических встреч специалистов фирмы "Туполев", предприятий-смеж-

ников с коллегами EASA при поддержке Межгосударственного авиационного комитета", — пояснил Шевчук.

Самолет Ту-204-120СЕ с двигателями "Роллс-Ройс" может перевозить полезную нагрузку до 30 тонн на дальность до 5800 км. Он отвечает всем требованиям Международной организации гражданской авиации и Евроконтроля, включая требования по шуму и эмиссии двигателя.

"Важно и то, что после получения сертификата на этот конкретный тип самолета упрощается сложный путь сертификации всех других российских гражданских воздушных судов. Сертификат EASA окончательно развеял сомнения некоторых скептиков в конкурентоспособности магистральных самолетов фирмы "Туполев", — подчеркнул глава фирмы.

*источник: газета «Гудок»
17.10.08*

БЕРМУДСКИЕ АВИАВЛАСТИ ПРИОСТАНОВИЛИ ВАРЗ СЕРТИФИКАТ НА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ ЗАПАДНЫХ САМОЛЕТОВ

Бермудские власти летной годности в четверг временно приостановили одобрение сертификата PART 145 ОАО "ВАРЗ-400" на техобслуживание (ТО) воздушных судов западного производства, находящихся в бермудской регистрации, сообщили "АвиаПорту" несколько источников в отрасли.

Бермудские власти летной годности проводили аудит ВАРЗ-400 параллельно с Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) в период с 23 по 27 сентября. "ВАРЗ лишился сертификата на право проведения технического обслуживания ВС иностранного производства по всем формам", — отметил один из источников. Он также добавил, что авиаремонтный завод проводит техническое обслуживание самолетов трех авиакомпаний, находящихся в бермудской регистрации: ЗАО "Скай Экспресс", ЗАО "Аэрофлот-Норд" и ОАО "Аэрофлот-Дон".

"Да, действительно, с 9 октября 2008 г. бермудские власти летной годности приостановили одобрение сертификата на ТО воздушных судов иностранного производства. Однако смею заверить, что это никак не отразится на безопасности полетов. Решение с авиакомпаниями, которые мы обслуживаем, найдено, и я благодарю их за понимание. Для ВАРЗ-400 всегда на первом месте было и будет качество работ и соответствие стандартам и требованиям", — сообщил "АвиаПорту" генеральный директор ОАО "ВАРЗ-400" Алексей Чернышев.

"В настоящее время Sky Express осуществляет обслуживание ВС другими техническими организациями, одобренными властями Бермуд, такими как

"Домодедово Текник" и "Сервис-ВС", — пояснил "АвиаПорту" исполнительный директор Sky Express Виталий Терещенко. В свою очередь начальник пресс-службы аэропорта Домодедово Эльдар Тузмухамедов добавил, что Sky Express ведет переговоры по заключению контракта на проведение базовых форм ТО с "Домодедово Текник", а "Аэрофлот-Норд" заключает контракт на полную техническую поддержку своего флота, включая базовые формы ТО.

Директор Uzbekistan Airways Technics Хикмат Парманкулов отметил, что EASA сделало заводу три замечания первого уровня (влияющие на безопасность полетов. — "АвиаПорт") и девять — второго. "У ВАРЗ-400 есть месяц для исправления замечаний первого уровня и три месяца для исправления замечаний второго уровня", — добавил он. Он не сомневается в том, что завод исправит все замечания, однако считает, что предприятию нанесен репутационный удар. "Такой участи никому не пожелаешь, для ВАРЗ это серьезный удар, и в первую очередь удар по репутации", — сказал Х. Парманкулов. Как ранее сообщалось, EASA в ходе проверки ВАРЗ-400 выявило ряд недочетов в организации работ по проведению С-Check для самолетов Boeing 737. Комиссия проводила аудит завода в период с 23 по 27 сентября этого года. После проверки комиссия отвела время для устранения недостатков до 20 октября этого года и приостановила действие сертификата на проведение ТО по форме С-Check.

источник: AVIAPORT.RU
10.10.08

СОВЕЩАНИЕ В УЛАН-УДЭ ПО ВОПРОСАМ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА СУ-25УБМ И СУ-25ТМ

11 октября Министерство промышленности и торговли РФ провело на базе ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" расширенное совещание по вопросу возобновления серийного производства штурмовиков Су-25УБМ и Су-25ТМ. В совещании под председательством заместителя министра промышленности и торговли Д. В. Мантурова приняли участие заместитель директора департамента авиапромышленности В. И. Воскобойников, президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) А. И. Федоров, генеральный директор ОАО "Компания "Сухой" М. А. Погосян, президент НПК "Штурмовики Сухого" В. П. Бабак. Рабочую группу от ОАО "Вертолеты России" возглавлял Владимир Степанович Макарейкин, заместитель генерального директора ОАО "Вертолеты России" по государственным программам.

В ходе совещания ОАО "Вертолеты России" обозначило свою позицию по ряду вопросов, согласовало свои программы с планами ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" по производству самолетов-штурмовиков и вертолетов. ОАО "ОАК" намерено обеспечить комплектацию и снабжение производства всем необходимым для выполнения заказов Министерства обороны и поставок на экспорт. На совещании обсудили, в том числе, вопросы привлечения в ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" дополнительных кадровых ресурсов.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 г. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной двигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы").

ОАО "Вертолеты России" — 100%-ная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая компания вертолетными активами, создана в 2006 г. Компания управляет ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", Арсеньевская авиационная компания "Прогресс", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Вертолетная сервисная компания", рядом других предприятий. В рамках реализации указа Президента РФ и восстановления Правительства РФ в вертолетостроительный холдинг будет включено Кумертауское авиационное производственное предприятие.

источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
15.10.08

ВЕРТОЛЕТЫ МИ-171 ДОСТАВЛЕНЫ В ПАКИСТАН СВОИМ ХОДОМ

В начале октября 2008 года Улан-Удэнский авиационный завод (УУАЗ) передал заказчику два транспортных вертолета Ми-171, предназначенных для работы в Службе по борьбе с незаконным оборотом наркотиков Пакистана, сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе УУАЗ.

Подготовленный заранее перегон по маршруту Улан-Удэ — Исламабад осуществлялся экипажами заказчика и занял две недели. За это время вертолеты пересекли воздушные пространства России, Казахстана, Туркмении и Ирана. В течение всего времени полета вертолеты показали себя с наилучшей стороны. Долетев без происшествий, они в очередной раз доказали качество производимой на УУАЗ техники. Перегон своим ходом позволил эксплуатанту сэкономить значительные средства на транспортировке и проверить приобретенную технику в деле. Пилоты и представители заказчика высоко оценили качество и

технические характеристики вертолетов, а также отметили надежность и легкоуправляемость машин во время полета, подчеркнули в пресс-службе УУАЗ. Необходимо отметить, что это был первый опыт осуществления перегона техники из Улан-Удэ в Пакистан, который оказался положительным и завершил очередной этап успешного сотрудничества между УУАЗ и Пакистаном.

16 октября состоялась торжественная передача вертолетов Службе по борьбе с незаконным оборотом наркотиков Пакистана. Одной из главных причин долгосрочного сотрудничества УУАЗ и Пакистана стал положительный опыт эксплуатации техники предприятия. К настоящему моменту в Пакистан поставлено около 30 вертолетов Ми-171.

*источник: АРМС-ТАСС
17.10.08*

РОССИЯ ИМЕЕТ ЗАЯВКИ И ЗАКАЗЫ ПО ЛИНИИ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" НА ПОСТАВКУ КА-28 И КА-31

Российская сторона имеет заявки и отдельные заказы по линии "Рособоронэкспорта" на поставку противолодочных вертолетов Ка-28 (экспортный вариант отечественного вертолета Ка-27) и вертолетов дальнего радиолокационного дозора, наведения и управления Ка-31, сообщил журналистам на пресс-конференции, посвященной 60-летию создания фирмы "Камов", исполнительный директор ОАО "Камов" Роман Чернышев.

По его сведениям, возможные поставки дополнительного количества вертолетов Ка-28 в Индию не связаны с принятием в начале следующего десятилетия на вооружение индийского флота авианесущего крейсера, модернизируемого в настоящее время в России с использованием корпуса российского крейсера "Адмирал Флота Советского Союза Горшков". Генеральный конструктор ОАО "Камов" Сергей Михеев дополнил сказанное и отметил, что индийская сторона рассматривает не только приобретение дополнительной партии таких машин, но и планирует провести очень серьезную модернизацию имеющихся у нее вертолетов Ка-28. По оценке генконструктора, в перспективе индийская сторона будет эксплуатировать около 30 модернизированных и новых вертолетов типа Ка-28.

С. Михеев сообщил, что индийская сторона объявила тендер на модернизацию имеющихся вертолетов Ка-28. По его словам, Индия предложила участвовать в тендере многим странам. В перечне участников тендера Россия (фирма "Камов") является

непременным участником для подачи предложений по составу модернизированного бортового оборудования Ка-28 авиации индийского флота. По сведениям генконструктора, срок подачи заявок на участие в тендере — 10 ноября текущего года.

По его данным, Индия планирует на модернизируемых вертолетах Ка-28 устанавливать самое современное пилотажно-навигационное и специальное оборудование, но головным предприятием при модернизации будет ОАО "Камов". Серийный вертолетостроительный завод будет проводить капитальный ремонт, фирма "Камов" будет отвечать за комплектацию вертолетов, размещение специального оборудования и испытания вертолетов. В этом процессе будут участвовать и иностранные партнеры. "На сегодня фирма "Камов" принимает многие предложения фирм и компаний, разрабатывающих и изготавливающих бортовое и специальное оборудование для вертолетов типа Ка-28, ведутся переговоры. В частности, на днях побывала одна из групп специалистов таких фирм", — сказал С. Михеев. С. Михеев также сообщил, что специалисты компании участвуют в модернизации авианесущего крейсера, чтобы при его переоснащении палубными вертолетами оснащение систем корабля обеспечило посадку вертолетов "Ка". "Такая работа уже проделана", — отметил он.

*источник: AVIAPORT.RU
09.10.08*

НАЧИНАЕТСЯ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО БОЕВОГО ВЕРТОЛЕТА КА-52 "АЛЛИГАТОР"

В России запускается в серийное производство боевой вертолет Ка-52 "Аллигатор", информирует Арсеньевская авиационная компания (ААК) "Прогресс" им. Сазыкина. "В ОКБ Камова прошел все испытания и принят на вооружение уникальный разведывательно-штурмовой вертолет Ка-52 "Аллигатор". Торжественное мероприятие, посвященное открытию линии серийного производства

боевого вертолета Ка-52 "Аллигатор", состоится 29 октября 2008 г. в г. Арсеньеве (Приморский край). В рамках данного события пройдет воздушное шоу с демонстрацией боевых качеств вертолета", — сказано в сообщении "Прогресса".

*источник: ИА «Интерфакс»
13.10.08*

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" СОЗДАДУТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ВЕРТОЛЕТ

ОАО "Вертолеты России" создало группу специалистов, которая занимается созданием перспективного высокоскоростного вертолета, сообщил журналистам генеральный конструктор компании "Камов" Сергей Михеев.

"Работа по созданию высокоскоростного вертолета будет организована в рамках ОАО "Вертолеты России". Об этой программе достаточно подробно говорилось на первой международной вертолетной выставке HeliRussia-2008 в мае текущего года, и на сегодня этот проект развивается, все контролируется — каждую неделю проводятся рабочие совещания и расширяется круг участников с привлечением ведущих отраслевых НИИ, так как это прорывная работа, которая затронет все аспекты создания вертолетной техники", — сказал С. Михеев. Он выразил уверенность, что реализация выполнения программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по проекту высокоскоростного вертолета даст сильный импульс увеличению объема и уровня работ

в лабораториях и подразделениях отечественных отраслевых НИИ. В качестве примера решаемых задач на начальном этапе НИР С. Михеев привел выбор пассажироместности: можно делать этот аппарат на 90, 60, 30 или 15 пассажиров. Для решения такой задачи руководством и задачи определения, какой из этих вариантов будет иметь наибольший прогнозный спрос, необходимо изучить потенциальные рынки и исследовать их. "При выборе проекта высокоскоростного вертолета очень важно определить тот проект, который будет иметь спрос как внутри страны, так и на мировом авиарынке. При разработке вертолета по этому проекту необходимо четко знать, как этот проект будет расширяться в своем семействе, если потребуются, то такая машина должна найти и военное применение", — отметил генеральный конструктор.

*источник: AVIAPORT.RU
08.10.08*

НА УЛЬЯНОВСКОМ ЗАВОДЕ "АВИАСТАР-СП" ДЛЯ КИТАЯ ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ Ту-204

Первый из пяти самолетов Ту-204, заказанных китайской авиакомпанией Air China Cargo, передан 27 октября ее представителям. Церемония состоялась на ульяновском заводе "Авиастар-СП".

"Грузовой самолет Ту-204-120CE прошел самый жесткий цикл наземных и летных испытаний, — сообщил главный инженер завода Сергей Милуков. — Это первая в России экспортно ориентированная модель самолета, она имеет европейский сертификат EASA и соответствует самым последним требованиям по шумам. Испытания самолета проводили эксперты ряда российских авиационных институтов, группа пилотов из Китая и Великобритании. В процессе испытаний самолет выполнил 133 полета". В пресс-службе предприятия сообщили, что остальные четы-

ре заказанных самолета предполагается передать китайским заказчикам уже в следующем году. По словам губернатора области Сергея Морозова, "передача ульяновского самолета Китайской Народной Республике — знаменательное событие, которое подтверждает, что "Авиастар-СП" уверенно набирает темпы производства". "К 2011 г. завод должен выйти на серийное производство авиалайнеров. Предполагается выпускать более 20 самолетов в год", — сказал Морозов, отметив, что правительство области готово и дальше оказывать меры государственной поддержки ки ульяновскому авиастроительному предприятию.

*источник: АРМС-ТАСС
27.10.08*

ЗАТРАТЫ НА СОЗДАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА КОМПОЗИТНЫХ АВИАКОМПОНЕНТОВ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 400—700 МЛН ЕВРО

Инвестиции в организацию производства композитных материалов и выпуск из них крыльев и оперения для самолетов оцениваются в 400—700 млн евро, сообщил директор технологического центра ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Юрий Тарасов журналистам в пятницу.

По его словам, такое производство предполагается организовать не позднее 2013 года, когда должен быть выпущен первый самолет с "черным крылом" (состоящим из композитных материалов). Мощность производства, как ожидается, составит 140 комплектов крыльев в год.

Как сообщил в пятницу в ходе посещения ОАО "Казанское авиационное производственное объединение" (КАПО) заместитель гендиректора государственной корпорации "Роснотех" Андрей Малышев, Казань имеет все предпосылки для размещения в городе подобного завода. В свою очередь гендирек-

тор казанского предприятия Васил Каюмов отметил, что КАПО выбрано основным предприятием по изготовлению крыльев для самолетов, производимых авиапредприятиями, входящими в ОАК. Кроме того, он напомнил, что КАПО применяет композитные материалы с 90-х годов прошлого века и в настоящее время их удельный вес в конструкции, например, самолета Ту-214 составляет до 25 %. Ю. Тарасов отметил в ходе заседания на предприятии, что, изучив опыт ведущих зарубежных компаний, корпорация может разработать собственные новейшие технологии, которые позволят "захватить мировой рынок по разработке и производству крыльев". В настоящее время в качестве площадки для размещения завода рассматриваются помимо Казани Ульяновск, Воронеж и Луховицы (Московская область).

*источник: газета «Гудок»
24.10.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Рабочие советы EADS France, EADS Socata и Daher одобрили план создания ассоциации Daher-Socata	31
Airbus присоединяется к программе испытаний двигателя Geared Turbofan	32
США завершили поставку Корею 40 истребителей F-15K	32
BBC США заказали итальянские самолеты для Афганистана	32
Boeing подписала контракт на \$ 30 млн на продолжение испытаний тактического лазера	32
МО Индии приступило к оценке предложений на поставку 22 ударных вертолетов	33
Boeing не теряет надежды поднять Dreamliner в 2008 году	33
Чистая прибыль Boeing за третий квартал снизилась на 38 %	34
Концерн TAA модернизирует самолеты F-16 для BBC Марокко	34
Испанские истребители получили "умные" бомбы	34
Авиационные власти США выявили ряд повреждений в двигателях компании Pratt & Whitney, которыми оснащены самолеты Boeing 757	34
Американские ученые изучат авиакатастрофы на молекулярном уровне	35
Мексиканская авиакомпания Volaris получила первый самолет A320	35
Boeing заключила контракт стоимостью 3 млрд долл. на поддержку B7C C-17 Globemaster III	35
Переговоры Boeing с профсоюзом о прекращении забастовки провалились	35
Alsalam заключила контракт на техобслуживание самолетов C-130 BBC Саудовской Аравии	36
НАТО приобретет 3 самолета C-17 у концерна Boeing.	36
Boeing намерен предложить Армии США разведывательную версию вертолета AH-6	36
Кризис не помеха	37
BBC Марокко закупили итальянские транспортные самолеты	37
Dassault Falcon приходит в Неваду	37
Британцы подняли в воздух первый саудовский "Тайфун"	38
США запустят в серию новую версию "убийцы радаров"	38
Завершилось европейское турне вертолета Sikorsky H-92 SuperHawk	38
HAL ведет поиск иностранного партнера для разработки новых вертолетов	39
Китай вооружится стратегическими беспилотниками	39
Истребители "Тайфун" получат улучшенную систему голосового управления	39

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

РАБОЧИЕ СОВЕТЫ EADS FRANCE, EADS SOCATA И DAHER ОДОБРИЛИ ПЛАН СОЗДАНИЯ АССОЦИАЦИИ DAHER-SOCATA

Во время переговоров, проведенных между группой Daher и EADS о приобретении группой Daher контрольного пакета EADS Socata, EADS объявил, что центральные и рабочие советы этих трех организаций проголосовали в пользу приобретения.

Установление связей между Daher и EADS Socata должно привести к созданию главного игрока в сфере авиационных структур, деловой авиации и услуг, а также дать начало развитию объединенных проектов в этих трех областях, в том числе проекту A350, для которого Socata будет ключевым партнером. "В лице Daher компания Socata нашла твердого партнера. Это открывает новые перспективы развития. Компания Daher, очевидно, останется главным поставщиком для EADS, в том числе по программе A350, — заявил Луи Галлуа, главный исполнительный директор EADS. — Мы сегодня восхищены тем, что большинство сотрудников EADS France и EADS Socata вошли в положение и поддержали данную инициативу".

"Наличие поддержки со стороны персонала Daher и Socata доказывает уместность нашей стратегии развития. Именно поэтому для сотрудников было настолько важно полностью понять наше предложение и участвовать в наших планах", — заявил Патрик Даэр, председатель и главный исполнительный директор группы Daher.

Этот шаг также соответствует стратегическому плану Daher, который носит название Ambition 2012, призванному сделать Daher ключевым производителем оборудования в четырех секторах (авиация, оборонная промышленность, ядерная и автомобильная отрасли промышленности) через три сферы ее деятельности (промышленное производство, обслуживание и транспорт).

Переговоры между EADS и Daher продолжают и скоро должны быть завершены.

EADS Socata является ведущим производителем самолетов авиации общего назначения. Компания была основана в 1911 году и в то время носила название Morane-Saulnier. За всю историю существования было выпущено 17 000 самолетов. Продуктовая линейка компании включает в себя семейство высокоскоростных турбовинтовых самолетов серии TBM 850, а также авиационные структуры в сфере гражданской и военно-транспортной авиации, бизнес-джеты и вертолетные работы. EADS Socata расширяет свою сеть клиентских сервисов для обслуживания растущего флота самолетов TBM. Также компания предлагает проведение экспертной оценки самолетов легкой авиации, чья взлетная масса меньше 5,7 тонн, для модернизации авионики, технического обслуживания, ремонта и оформления самолета. Штаб-квартира компании находится в г. Тарб, Франция, а североамериканский офис — в г. Пемброк-Пайнс, штат Флорида. EADS Socata является стопроцентной дочерней структурой группы EADS.

EADS — мировой лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2007 году выручка EADS составила 39,1 млрд евро, по данным на конец года в концерне работало 116 000 человек. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium — европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo. EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания EADS
13.10.08*

AIRBUS ПРИСОЕДИНЯЕТСЯ К ПРОГРАММЕ ИСПЫТАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ GEARED TURBOFAN

Компании Airbus и Pratt & Whitney начинают испытания турбовентиляторного двигателя нового поколения Geared Turbofan (GTF) на летающей лаборатории A340, говорится в сообщении компании Airbus. Полеты самолета A340-600 с демонстрационным образцом двигателя PurePower PW1000G предполагается начать до конца этого года. Самолет базируется в Тулузе (Франция) и уже оснащен необходимым испытательным оборудованием. Хорошо

известная аэродинамика самолета позволит более точно определить преимущества, которые сулит применение нового двигателя.

Это уже вторая фаза испытаний двигателя PW1000G. Первая фаза летных испытаний прошла на самолете Boeing 747SP после завершения наземных испытаний в июле 2008 г.

источник: AVIAPORT.RU
16.10.08

США ЗАВЕРШИЛИ ПОСТАВКУ КОРЕЕ 40 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-15K

Компания Boeing завершила поставку Сеулу 40 истребителей-бомбардировщиков F-15K Strike Eagle, которые были заказаны в 2002 году. Как сообщает The Korea Times, последние три самолета были переданы южнокорейским военно-воздушным силам в среду, 8 октября.

Закупка истребителей-бомбардировщиков американского производства осуществлялась в рамках первого этапа программы F-X. Стоимость контракта составила 4,2 миллиарда долларов.

Таким образом, на данный момент в составе ВВС Южной Кореи находятся 39 F-15K — один самолет был потерян в результате крушения в июне 2006 года.

Следующим этапом программы F-X предусматривается закупка 21 F-15K примерно за 2,3 миллиарда долларов. Решение об этом было принято в апреле текущего года. Поступление второй партии истребителей ожидается в период с 2010 по 2012 год.

На заключительном этапе программы F-X Южная Корея в 2011 году закажет 60 истребителей пятого поколения типа F-22 или F-35, построенных с применением технологий обеспечения малозаметности. На вооружение самолеты-невидимки будут приняты в 2014–2019 годах.

Истребитель-бомбардировщик F-15K Strike Eagle предназначен для нанесения ударов по целям на большой дальности. Он способен развивать скорость до 2500 километров в час и нести управляемые ракеты и авиабомбы общей массой более 10 тонн. Боевой радиус действия F-15K составляет 1800 километров. Стоимость одного истребителя примерно равна 100 миллионам долларов.

источник: LENTA.RU
09.10.08

ВВС США ЗАКАЗАЛИ ИТАЛЬЯНСКИЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ АФГАНИСТАНА

ВВС США заключили контракт с компанией Alenia Aeronautica на поставку 18 военно-транспортных самолетов (ВТС) G-222 для корпуса армейской авиации Афганистана. Как сообщается в пресс-релизе подрядчика, стоимость заказа составила 287 миллионов долларов.

В соответствии с условиями контракта все самолеты, которые до 2005 года эксплуатировались ВВС Италии, пройдут предпродажную подготовку, а два из них будут переоборудованы в конфигурацию VIP для транспортировки высокопоставленных лиц. Помимо этого компания Alenia Aeronautica поставит запасные части и вспомогательное наземное оборудование. Планируется, что на вооружение афганского корпуса армейской авиации итальянские самолеты

будут поступать в 2009–2011 годах. Отметим также, что в текущем году США заказали для Афганистана четыре украинских самолета Ан-32.

ВТС G-222 был принят на вооружение ВВС Италии в 1978 году. В дальнейшем он поставлялся на экспорт в Аргентину, Венесуэлу, Ливию, Нигерию, ОАЭ, США и ряд других государств.

Максимальная скорость G-222 составляет 540 километров в час, дальность действия — 2950 километров. Самолет способен транспортировать до 53 военнослужащих или 10 тонн груза.

источник: LENTA.RU
24.10.08

BOEING ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА \$ 30 МЛН НА ПРОДОЛЖЕНИЕ ИСПЫТАНИЙ ТАКТИЧЕСКОГО ЛАЗЕРА

Американская компания Boeing подписала контракт стоимостью \$ 30 млн с ВВС США на продолжение испытаний усовершенствованного тактического лазера ATL (Advanced Tactical Laser), говорится в сообщении компании.

Контракт с Центром авиационных вооружений ВВС США предусматривает проведение "расширенных" эксплуатационных испытаний ATL для демонстрации возможностей лазера как для ВВС, так и для

других потенциальных заказчиков. Испытания будут проводиться на борту самолета C-130H, на котором установлен высокоэнергетический химический лазер и система управления лучом. Этот контракт является продолжением работы по программе создания демонстратора технологий ACTD.

источник: AVIAPORT.RU
15.10.08

МО ИНДИИ ПРИСТУПИЛО К ОЦЕНКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ НА ПОСТАВКУ 22 УДАРНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Компании Bell и Boeing вышли из числа участников тендера на поставку министерству обороны Индии 22 ударных вертолетов, ориентировочная стоимость которых составляет около 550 млн долл., сообщает "Флайт интернэшнл". В то же время, по мнению некоторых источников в промышленности, в случае продления срока представления предложений обе американские компании могли бы принять участие в конкурсе.

МО Индии 23 мая направило техническое задание (ТЗ) на закупку 22 ударных вертолетов ориентировочной стоимостью 25 млн долл. за единицу, включая системы вооружения, семи ведущим вертолетным компаниям мира. В их число вошли индийская HAL, итало-британская AugustaWestland, американские Boeing и Bell Helicopter, европейский консорциум Eurocopter, KBZ и ОАО "Камов". Новые вертолеты должны заменить находящиеся на вооружении ВВС Индии российские Ми-35.

В целях повышения боевых и разведывательных возможностей ВВС страны индийское оборонное ведомство планировало провести оценку всех лучших ударных вертолетов мира: AW 129 Mangusta, AH-64D Apache Longbow, AH-1Z Super Cobra, AS-665 Tiger, Ми-28Н, Ка-50 и отечественного LCH.

Согласно условиям технического задания, претенденты должны были представить свои предложения ВВС Индии в течение трех месяцев.

Boeing в числе прочих получила техническое задание и участвовала в установочной конференции участников тендера. Однако после тщательного изучения ТЗ компания направила МО Индии запрос о восьминедельном продлении срока представления предложения с целью приведения его в полное соответствие специфическим требованиям индийских ВВС. Оборонное ведомство Индии согласилось дополнительно предоставить только 1 месяц, что привело к выходу Boeing из числа участников конкурса.

Компания Bell Helicopter вынуждена была покинуть тендер, поскольку Индия настаивает на прямой закупке вертолетов у производителя, в то время как AH-1Z могут поставляться зарубежным заказчикам только в рамках программы "Иностранные военные продажи" с одобрения руководства США.

Все остальные участники представили МО Индии свои предложения к назначенному на 30 сентября конечному сроку.

Согласно условиям тендера, масса пустого вертолета должна составлять 2500 кг или более. Машина

должна быть оснащена двумя двигателями, обладать высокой скоростью и маневренностью, современным противотанковым вооружением, возможностью установки турельной пушки калибра 20 мм или более, стрельбы 70-мм ракетами. Кроме того, вертолет должен обладать возможностью использовать ракеты поколения "выпустил – забыл" класса "воздух – земля" с дальностью не менее 7 км.

ВВС требуется, чтобы вертолет был оборудован современным комплектом средств РЭБ и имел приемник предупреждения о радиолокационном облучении. В настоящее время для удовлетворения последнего требования EADS совместно с индийским военным институтом авиационной радиоэлектроники DARE (Defence Avionics Research Establishment) ведет разработку комплекта для самообороны вертолетов ВВС Индии на базе системы предупреждения о ракетном нападении AN/AAR-60 MILDS.

Индийская компания HAL предложила на конкурс проект легкого ударного вертолета LCH. Однако многие эксперты сомневаются в том, что HAL сможет завершить его разработку к требуемой дате поставки. Пока LCH находится в стадии разработки. Как ожидается, первый полет демонстратора технологии TD-1 для тестирования бортовых систем состоится до марта 2009 года. Испытания демонстратора TD-2, оснащенного системами вооружения и разведывательной аппаратурой, должны начаться к июлю 2009 года. Как ожидается, МО Индии определит победителя и подпишет с ним контракт в течение двух лет. Согласно требованиям индийского офсетного законодательства, победитель тендера должен будет реинвестировать в индийский ОПК 30 % от общей стоимости контракта в 550 млн долл., что составит около 165 млн долл.

Первые два вертолета должны быть поставлены индийским ВВС в течение 24 месяцев после подписания контракта. Последние машины должны поступить на вооружение через 36 месяцев с момента начала поставок.

В июле МО Индии объявило о начале международного тендера на закупку 197 легких вертолетов для индийских ВВС ориентировочной стоимостью 750 млн долл., включая 133 вертолета для СВ и 64 для ВВС. На подготовку ответа компании-участницы также получили 3 месяца.

*источник: АРМС-ТАСС
13.10.08*

BOEING НЕ ТЕРЯЕТ НАДЕЖДЫ ПОДНЯТЬ DREAMLINER В 2008 ГОДУ

Boeing рассчитывает провести первый испытательный полет дальнемагистрального широкофюзеляжного лайнера нового поколения Boeing 787 Dreamliner в четвертом квартале 2008 года, сообщает Air Transport Intelligence.

Представитель компании заявил, что подтверждение основных летных данных будет получено в первом квартале 2009 года, однако он отметил, что Boeing все еще стремится осуществить первый полет

лайнера до конца текущего года, как это было объявлено во время очередного пересмотра прогнозов сроков в апреле.

Работы по созданию нового самолета были приостановлены из-за забастовки рабочих компании, начавшейся около месяца назад.

*источник: AVIAPORT.RU
09.10.08*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ BOEING ЗА ТРЕТИЙ КВАРТАЛ СНИЗИЛАСЬ НА 38 %

Чистая прибыль американской компании Boeing в третьем квартале текущего года по US GAAP сократилась на 38 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила \$ 695 млн, говорится в сообщении компании.

Выручка Boeing за отчетный период сократилась на 7 % — до \$ 15,293 млрд, сообщает РИА "Новости".

источник: сайт *RB.ru*
22.10.08

КОНЦЕРН ТАА МОДЕРНИЗИРУЕТ САМОЛЕТЫ F-16 ДЛЯ ВВС МАРОККО

Израильский концерн "Авиационная промышленность", выступая субподрядчиком американского авиастроительного концерна Lockheed Martin, получил заказ на модернизацию партии из 50 самолетов F-16, предназначенных для ВВС Польши, Румынии и Марокко, сообщает "Калькалист".

Стоимость контракта — 100 миллионов долларов. Продукция израильского концерна будет доставлена в США и будет устанавливаться на самолеты уже на заводах Lockheed Martin. ТАА поставит для самолетов целый ряд усовершенствований, включая системы

для хвоста и крыльев самолетов, горизонтальные стабилизаторы, детали навигационной системы, отделяющиеся топливные баки.

Это уже не первый подобный субподряд, полученный израильским концерном. С начала 2004 года системы, произведенные ТАА, были установлены на 4 тысячах самолетов F-16, включая все самолеты, находящиеся на вооружении израильских ВВС.

источник: сайт *NEWSru Israel*
02.10.08

ИСПАНСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ПОЛУЧИЛИ "УМНЫЕ" БОМБЫ

Компания Raytheon завершила установку управляемых авиабомб (УАБ) GBU-48 на истребители F/A-18 Hornet ВВС Испании. Как сообщается в пресс-релизе компании, на заключительном этапе программы были проведены успешные испытания шести боеприпасов. Данные об общем объеме поставки не приводятся.

УАБ GBU-48 (EGBU-16) имеет калибр 1000 фунтов (455 килограммов) и оснащена комплектом Enhanced Paveway II (EP2) с блоком управления, стабилизаторами и двухрежимной лазерной и GPS системой наведения. Последняя обеспечивает воз-

можность нанесения высокоточных ударов по наземным целям в любых погодных условиях.

Комплекты EP2 могут применяться для модернизации свободнопадающих авиабомб различных калибров. Ранее они поставлялись ВВС США, Великобритании и Дании. В текущем году компания Raytheon получила заказы от Греции, Нидерландов и Франции. Впервые авиабомбы с комплектами EP2 были применены в 2001 году в Афганистане.

источник: *LENTA.RU*
16.10.08

АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ США ВЫЯВИЛИ РЯД ПОВРЕЖДЕНИЙ В ДВИГАТЕЛЯХ КОМПАНИИ PRATT & WHITNEY, КОТОРЫМИ ОСНАЩЕНЫ САМОЛЕТЫ BOEING 757

Специалисты Национального управления по безопасности на транспорте (НУБТ) США выявили ряд повреждений и даже недостающих частей в ходе проверок эксплуатируемых американской гражданской авиацией двигателей компании Pratt & Whitney модели 2037. Ими оснащаются самолеты Boeing 757. В связи с этим руководство НУБТ обратилось к Федеральному авиационному управлению (ФАУ) США с требованием незамедлительно провести проверку всех силовых установок указанного типа в стране.

"Собранная на данный момент информация вызывает серьезную обеспокоенность и дает основания на немедленные действия со стороны ФАУ", — говорится, в частности, в служебной докладной записке, которая была подготовлена НУБТ. Направлена она была на имя и. о. руководителя ФАУ Роберта Стерджелла.

В свою очередь в ФАУ подтвердили, что уже ознакомились с заключениями НУБТ. В настоящее время ФАУ работает над устранением обнаруженных проблем непосредственно с производителем

двигателей — компанией Pratt & Whitney, сообщила официальный представитель ведомства Лора Браун. Тем не менее, отметила она, решение о том, проводить или нет проверку всех двигателей Pratt & Whitney модели 2037, ФАУ еще не принято.

К неутешительным выводам эксперты НУБТ пришли в результате расследования обстоятельств инцидента, произошедшего 6 августа нынешнего года в аэропорту Лас-Вегаса (штат Невада) с одним из лайнеров компании Delta, на котором были установлены такие силовые установки. У самолета тогда при взлете отказал один из двигателей. К счастью, никто при этом не пострадал.

По некоторым данным, всего в мире сейчас используется порядка 700 двигателей Pratt & Whitney модели 2037. Они установлены более чем на 300 самолетов Boeing 757.

Авиакомпаниям США принадлежат несколько десятков из них.

источник: газета «Гудок»
17.10.08

АМЕРИКАНСКИЕ УЧЕНЫЕ ИЗУЧАТ АВИАКАТАСТРОФЫ НА МОЛЕКУЛЯРНОМ УРОВНЕ

В среду, 22 октября, Университет Северного Техаса сообщил о заключении контракта между новым институтом научного и инженерного моделирования и исследовательскими лабораториями ВВС США. Утвержденный Конгрессом контракт на сумму 6,36 миллиона долларов предусматривает проведение работ по анализу причин отказа критических узлов авиадвигателей с использованием электронной микроскопии.

Новая лаборатория, создаваемая в Техасе, займется теми узлами, которые способны при отказе вывести из строя весь самолет: прежде всего исследователи проанализируют лопасти турбин.

Вращающиеся со скоростью несколько тысяч оборотов в минуту при температурах около семисот градусов лопатки турбины способны при поломке разрушить весь двигатель. Попавшие в воздухозаборник птицы или просто усталость металла уже при-

водили к катастрофам, и для их предотвращения важно знать, как именно происходит разрушение металла на молекулярном уровне.

Значимость этого исследования обусловлена статистикой потерь американской боевой авиации. Так, начиная с 2003 года ВВС США потеряли в Ираке 20 самолетов, причем только пять из них были сбиты противником или своими же войсками в результате ошибки. В свою очередь, в Афганистане за время проведения контртеррористической операции произошло восемь аварий, причем ни один самолет при этом не был сбит.

В пресс-релизе университета сообщается также о возможности применения полученных данных и для совершенствования двигателей, используемых в гражданской авиации.

*источник: LENTA.RU
24.10.08*

МЕКСИКАНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ VOLARIS ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ A320

Компания Airbus поставила низкобюджетной авиакомпании Volaris (Мексика) первый самолет Airbus A320, говорится в сообщении авиастроителя.

Контракт на поставку 14 самолетов A320 был заключен в 2007 г. Новый лайнер имеет одноклассную компоновку салона на 174 места и оснащен двигателями IAE V2500. Авиакомпания Volaris начала перевозки в 2006 г. Флот авиакомпании состоит из 18

самолетов Airbus A319 и одного A320. Владеют авиакомпанией в равных долях мексиканское финансовое учреждение Inbursa, инвестиционный фонд Protego-Discovery, авиакомпания TACA и латиноамериканское объединение СМИ Grupo Televisa.

*источник: AVIAPORT.RU
15.10.08*

BOEING ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ СТОИМОСТЬЮ 3 МЛРД ДОЛЛ. НА ПОДДЕРЖКУ ВТС C-17 GLOBEMASTER III

Компания Boeing заключила с командованием ВВС США контракт общей стоимостью 514 млн долл. на проведение технического обслуживания, ремонта, модернизации и материально-технического обеспечения военно-транспортных самолетов C-17 Globemaster III. Соглашение, рассчитанное на 3 года, включает в себя опционы, в случае реализации которых общая стоимость контракта составит 3 млрд долл. Новый контракт предусматривает закупку запчастей и всестороннюю поддержку самолетов C-17 ВВС США, Великобритании, Австралии, Канады, Катара и консорциума стран НАТО. На сегодняшний день на вооружении четырех стран состоят 192 самолета C-17 Globemaster III. Помимо 178 самолетов, поставленных

ВВС США, Boeing передала 6 C-17A ВВС Великобритании, 4 — Австралии и 4 — Канады. В июле т. г. Boeing заключила контракт на поставку ВТС C-17 Катару. Начало реализации контракта с Катаром запланировано на конец лета 2009 года.

Как ожидается, в ближайшее время контракт на поставку 2 ВТС C-17 Globemaster III будет подписан компанией Boeing с созданным для совместной эксплуатации этих самолетов консорциумом НАТО. По имеющейся информации, МО Великобритании также намерено закупить не менее двух дополнительных ВТС C-17 Globemaster III.

*источник: АРМС-ТАСС
09.10.08*

ПЕРЕГОВОРЫ BOEING С ПРОФСОЮЗОМ О ПРЕКРАЩЕНИИ ЗАБАСТОВКИ ПРОВАЛИЛИСЬ

Переговоры Boeing Co. с профсоюзом о прекращении забастовки, которая длится уже больше месяца и, по оценкам аналитиков, обходится аэрокосмической корпорации в \$ 100 млн недополученной выручки в сутки, закончились провалом. "Мы напряженно работали, чтобы найти решения, и мы крайне разочарованы прекращением переговоров", — заявил вице-президент Boeing Даг Кайт, слова которого

приводятся в сообщении компании. "Мы хотим добиться прекращения забастовки, однако мы не готовы принести в жертву соглашению способность повышать продуктивность и долгосрочные перспективы конкурентоспособности компании", — сказал Кайт.

*источник: ИА «Интерфакс»
14.10.08*

ALSALAM ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ C-130 ВВС САУДОВСКОЙ АРАВИИ

Компания Alsalam Aircraft (Саудовская Аравия) заключила контракт стоимостью \$ 29 млн на техническое обслуживание флота военно-транспортных самолетов C-130 Королевских ВВС Саудовской Аравии, говорится в сообщении компании Boeing.

Согласно этому контракту, Alsalam Aircraft, которая является партнером компании Boeing, должна за три года выполнить на своей базе в Эр-Рияде ремонт и модернизацию 50 самолетов C-130 ВВС Саудовской Аравии.

Сегодня Alsalam Aircraft проводит техническое обслуживание самолетов F-15, E-3A и вертолетов AH-64 Apache ВВС Саудовской Аравии. Компания располагает на территории аэропорта King Khaled в

Эр-Рияде тремя просторными ангарами "с управляемым климатом".

Компания Alsalam Aircraft создана в 1988 г. под эгидой министерства обороны Саудовской Аравии. Сегодня это крупнейшая ремонтная компания Персидского залива. Она производит ремонт и обслуживание как военных, так и гражданских самолетов, в том числе и переделку салонов в VIP-варианты. Число служащих — около 2200 человек. Контрольным пакетом акций компании владеет подразделение "Интегрированные оборонительные системы" (Integrated Defense Systems) компании Boeing.

*источник: AVIAPORT.RU
23.10.08*

НАТО ПРИОБРЕТЕТ 3 САМОЛЕТА C-17 У КОНЦЕРНА BOEING

Организация Североатлантического договора приобретет у американского авиастроительного концерна Boeing Co. три военно-транспортных самолета C-17. Как сообщается в пресс-релизе Boeing, консорциум из 10 стран НАТО (Болгария, Эстония, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Румыния, Словения, США) и двух стран-партнеров (Финляндия и Швеция) 24 сентября с. г. подписал с Boeing меморандум о взаимопонимании на поставку трех транспортных самолетов C-17 Globemaster III.

Самолеты C-17 будут размещены на авиабазе НАТО в Венгрии. Они позволят удовлетворить стратегическую потребность альянса в наличии крупной

транспортной авиации для поддержки операций в Афганистане и других "горячих точках", указали представители НАТО. Кроме того, эти самолеты смогут использоваться в миссиях Евросоюза и ООН.

Военно-транспортный самолет C-17 — "рабочая лошадка" американских военно-воздушных сил. На балансе ВВС США насчитывается 178 таких самолетов из 192, функционирующих в мире в настоящее время. Самолет C-17 Globemaster способен поднимать на борт до 77 т груза, развивая скорость 800 км/ч.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
02.10.08*

BOEING НАМЕРЕН ПРЕДЛОЖИТЬ АРМИИ США РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНУЮ ВЕРСИЮ ВЕРТОЛЕТА AH-6

Boeing намерен предложить Армии США в качестве армейского разведывательного вертолета ARH разработанный компанией усовершенствованный проект AH-6, сообщает "Флайт интернэшнл".

Контракт стоимостью 209,9 млн долл. на осуществление в течение трех лет программы разработки и демонстрации разведывательного вертолета ARH по результатам проведенного в 2004 году тендера Армия США заключила с компанией "Белл" 29 августа 2005 года. Целью проекта является замена около 375 устаревших вертолетов OH-58D "Кайова Уорриор", которые планируется вывести из эксплуатации к 2015 году.

Первоначальный контракт включал в себя опцион на поставку 368 машин общей стоимостью 3,6 млрд долл. Позднее заказ был увеличен до 512 ед., а потенциальная стоимость программы выросла до 4,7 млрд долл. Тем не менее в настоящее время осуществляемая "Белл" программа разработки вертолета ARH-70A существенно отстает от графика, а ее стоимость на 43 % превысила первоначально выделенные на реализацию средства, вынудив руководство Армии в соответствии с законодательством уведомить об этом факте Конгресс США.

Поставка первого вертолета, согласно контракту, должна была состояться в октябре 2008 года, а первая эскадрилья должна быть боеготова в декабре 2009 года. Однако, как ожидается, теперь поставка новых

вертолетов начнется не ранее 2011 года. По оценкам экспертов, данные факты могут привести к отмене заключенного с "Белл" контракта и проведению нового тендера. В качестве альтернативы Boeing планирует предложить усовершенствованный проект легкого вертолета AH-6, который, имея общий фюзеляж и шестилопастный винт с эксплуатирующимся вертолетом Сил специальных операций, будет оснащен электрооптической/ИК системой переднего обзора MX-15, пусковыми установками для ПТУР "Хеллфайр", ПУ M260 с семью направляющими для неуправляемых ракет и пулемета. Кроме того, вертолет дополнительно получит цифровое радиоэлектронное оборудование, включая многофункциональные дисплеи, системы связи и очки ночного видения, бронированные сиденья экипажа, а также сможет обеспечить транспортировку двух пассажиров или полезной нагрузки весом 900 кг.

Что касается возможностей по производству, то на предприятии в Меса (шт. Аризона) Boeing может осуществлять сборку от 5 до 15 вертолетов AH-6 в месяц. В начале 2009 года компания намерена выйти с проектом данного вертолета на мировой рынок, уже имея заказ на изготовление 18–24 таких машин.

*источник: АРМС-ТАСС
16.10.08*

КРИЗИС НЕ ПОМЕХА

Прибыль американских оборонных компаний Northrop Grumman и General Dynamics на этой неделе удивила аналитиков Уолл-стрит, оказавшись выше их первоначальных прогнозов. Хорошие результаты по итогам третьего квартала были показаны благодаря успешным продажам военной техники. Эксперты уверены, что несмотря на глобальные финансовые проблемы, расходы Пентагона — главного заказчика военных корпораций — на фоне затратных войн в Ираке и Афганистане в ближайшие годы не уменьшатся, а потому предприятия американской обороны могут не беспокоиться.

Northrop Grumman и General Dynamics занимают соответственно третью и четвертую строчки в списке крупнейших оборонных предприятий США, уступая лишь Lockheed Martin и Boeing. Northrop, производящая бомбардировщики, боевые корабли и другую военную технику, в третьем квартале добилась роста выручки на 6 % (с 7,9 млрд до 8,38 млрд долл.). Прибыль компании увеличилась на 5 % (с 489 млн до 512 млн долл.). Прибыль на одну акцию составила 1,5 долл., в то время как аналитики Уолл-стрит прогнозировали 1,41 долл. Как следствие, Northrop повысила свой годовой прогноз прибыли до 5,1—5,2 долл. на акцию с 5,12 долл. Выручка General Dynamics увеличилась на 4,4 % (с 6,83 млрд до 7,14 млрд долл.), прибыль — на 16,1 % (с 546 млн до 634 млн долл.). Этого результата компания достигла благодаря высокому спросу на производимые ею подводные лодки, корабли и самолеты Gulfstream.

"Прибыль ведущих оборонных компаний США зависит от расходов Министерства обороны. Сум-

марные фактические расходы последнего в 2008 финансовом году (завершился 30 сентября) увеличились до 670 млрд долл. с 607 млрд долл. (рост около 11 %)», — сказал РБК daily ведущий эксперт Стокгольмского международного института исследования мировых проблем Сэм Перло-Фриман. — Эти расходы включают в себя базовый бюджет и дополнительные траты на войну в Ираке и Афганистане". По оценке аналитика, в начавшемся 1 октября 2009-м финансовом году траты Пентагона не уменьшатся, так как только базовая часть бюджета выросла на 7,5 %, почти до 500 млрд долл. Сколько дополнительного финансирования потребуется на Ирак и Афганистан, пока неясно.

"Не стоит ожидать, что военные расходы США в 2009-м финансовом году будут сокращены. Причем независимо от того, станет ли президентом демократ Барак Обама или республиканец Джон Маккейн, — уверен директор Института стратегических оценок и анализа Вагиф Гусейнов. — Скорее всего, расходы США на оборону даже увеличатся, несмотря на финансовый кризис и гигантский государственный долг". По словам аналитика, объем задач, которые придется решать новой администрации в военной сфере, не уменьшится. Среди них важное место займут поддержание технологического превосходства в военной сфере и обновление парка вооружений и военной техники, отметил г-н Гусейнов. А это значит, что оборонные компании США без работы не останутся.

источник: газета RBC Daily
24.10.08

ВВС МАРОККО ЗАКУПИЛИ ИТАЛЬЯНСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ

Компания Alenia Aeronautica подписала контракт с министерством обороны Марокко на поставку 4 военно-транспортных самолетов (ВТС) C-27J Spartan. Как сообщается в пресс-релизе подрядчика, стоимость заказа составляет 130 миллионов евро. Планируемые сроки поставки техники не указываются.

С учетом марокканского контракта компанией Alenia Aeronautica на данный момент получены заказы на 121 ВТС C-27J Spartan, из которых 78 единиц будут поставлены ВВС и Армии США в рамках программы JCA (Joint Cargo Aircraft). Пользователями и заказчиками самолетов данного типа также являются Болгария, Греция, Италия, Литва и Румыния.

Отметим, что Марокко стала первой страной вне НАТО, которая закупила C-27J Spartan. В настоящее время на вооружении марокканских военно-воздушных сил состоят около 40 транспортных самолетов, в том числе 17 американских C-130H Hercules и 6 испанских CN-235.

ВТС C-27J Spartan предназначен для транспортировки и десантирования до 60 человек личного состава и грузов массой до 11 500 килограммов. Максимальная скорость самолета достигает 600 километров в час. Дальность полета превышает 4200 километров.

источник: LENTA.RU
27.10.08

DASSAULT FALCON ПРИХОДИТ В НЕВАДУ

Компания Dassault Falcon сообщает о планах строительства нового сервисного центра в аэропорту Рено-Тахое, штат Невада. Комплекс будет открыт в конце первого квартала 2009 г. и обеспечит техническую поддержку парку бизнес-джетов Falcon, эксплуатирующихся на западе Соединенных Штатов. Новый сервисный центр расположится на площади 40 тыс.

кв. футов и будет укомплектован 40 высококвалифицированными специалистами Dassault Falcon. Комплекс будет осуществлять обслуживание всех самолетов производственной линейки Falcon, а также бизнес-джетов Falcon 50-й серии.

источник: сайт JETS.ru
14.10.08

БРИТАНЦЫ ПОДНЯЛИ В ВОЗДУХ ПЕРВЫЙ САУДОВСКИЙ "ТАЙФУН"

Британская компания BAE Systems начала летные испытания истребителей EF-2000 Typhoon, которые строятся по заказу Саудовской Аравии. Как сообщает Defense News, первый боевой самолет поднялся в воздух с заводского аэродрома BAE Systems в Варто-не на северо-западе Англии 20 октября.

В соответствии с подписанным в минувшем году контрактом стоимостью 4,43 миллиарда фунтов стерлингов Эр-Рияд получит 72 EF-2000 Typhoon. В настоящее время завершаются работы по второму истребителю. Всего на разных стадиях сборки находится не менее восьми саудовских "Тайфунов". Начало поставок истребителей заказчику намечено на середину 2009 года.

Вместе с тем британскому правительству еще необходимо получить экспортную лицензию США, поскольку на "Тайфунах" применяются американские технологии. Однако согласование контракта тормозится Вашингтоном на протяжении вот уже нескольких месяцев в связи с проводимым коррупционным

расследованием по поставкам Саудовской Аравии боевых самолетов британского производства в 80–90-х годах минувшего века.

Напомним также, что в августе текущего года сообщалось о переговорах компании BAE Systems с Эр-Риядом по второй партии EF-2000 Typhoon. Предположительно объем заказа может составить от 48 до 70 истребителей.

По контракту 2007 года Саудовской Аравии будут поставляться "Тайфуны" второго транша с усовершенствованным бортовым оборудованием и дополнительным вооружением класса "воздух – земля".

EF-2000 Typhoon является многоцелевым истребителем и способен нести на 13 узлах внешней подвески управляемые ракеты и авиабомбы общей массой более 6,5 тонны. Его максимальная скорость превышает 2100 километров в час. Боевой радиус действия достигает 1380 километров.

источник: LENTA.RU
22.10.08

США ЗАПУСЯТ В СЕРИЮ НОВУЮ ВЕРСИЮ "УБИЙЦЫ РАДАРОВ"

Программа создания противорадиолокационной управляемой ракеты (УР) AGM-88E AARGM (Advanced Anti-Radiation Guided Missile) прошла сертификацию и утверждена к переходу в стадию мелкосерийного производства. Об этом сообщается в пресс-релизе компании Alliant Techsystems, которая разработала новую версию "убийцы радаров" по заказу ВМС США и ВВС Италии.

УР AGM-88E AARGM является дальнейшим развитием сверхзвуковой авиационной ракеты большой дальности AGM-88 HARM (High-speed Anti-Radiation Missile). Как ожидается, на вооружение она поступит в 2010 году и будет устанавливаться на самолеты F/A-18 C/D и E/F, EA-18G и Tornado IDS/ECR. Ракета также совместима с F-35, F-16 и EA-6B.

Напомним, что испытания новой версии "убийцы радаров" были проведены в августе текущего года и

подтвердили ее высокую боевую эффективность, в том числе в условиях активного радиоэлектронного противодействия.

УР AGM-88E AARGM предназначена для поражения наземных и корабельных радиолокационных станций зенитно-ракетных комплексов, а также радиолокационных станций раннего обнаружения и наведения авиации. Она оснащается инерциальной и GPS системами навигации с функцией блокирования районов расположения важных объектов и собственных сил, а также двухрежимной (пассивно-активной) головкой самонаведения миллиметрового диапазона. Применение двухканальной системы обмена данными обеспечивает возможность перенацеливания ракеты в полете.

источник: LENTA.RU
23.10.08

ЗАВЕРШИЛОСЬ ЕВРОПЕЙСКОЕ ТУРНЕ ВЕРТОЛЕТА SIKORSKY H-92 SUPERHAWK

Завершилось европейское турне вертолета Sikorsky H-92 SuperHawk, которое продолжалось несколько недель, сообщают иностранные СМИ.

Вертолет посетил 9 стран, в том числе Польшу, Чешскую Республику, Венгрию, Румынию и Грецию. Этот перечень демонстрирует, куда направлен будущий вектор продвижения SuperHawk – Центральная и Восточная Европа, говорится в сообщениях прессы.

В ходе турне проводились демонстрационные полеты с приглашением официальных лиц. По словам представителей американского вертолетостроителя, гости были удивлены сочетанием вместимости кабины, специальными возможностями вертолета и низкими расходами на эксплуатацию. Вертолет H-92 (военный вариант гражданской машины S-92) был представлен в поисково-спасательном варианте, предназначенном для выполнения широкого круга

задач, в том числе и в интересах офшорного (гражданского морского) применения.

Начиная с марта 2007 г. вертолеты S-92 компании CHC Helicopter Corp. выполнили 150 спасательных операций в суровых условиях Северного моря и Северной Атлантики, налет парка (из 7 вертолетов) превысил отметку 30 000 часов. Интенсивность использования S-92 в компании достаточно высокая: в 2006 г. – налет 10 000 часов, 26 ноября 2007 г. – 20 000 часов, 29 сентября 2008 г. – 30 000 часов. В ближайшее время парк вертолетов компании пополнится еще двумя S-92. Эксплуатант доволен летно-техническими характеристиками и эффективностью использования новых вертолетов.

источник: AVIAPORT.RU
20.10.08

HAL ВЕДЕТ ПОИСК ИНОСТРАННОГО ПАРТНЕРА ДЛЯ РАЗРАБОТКИ НОВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Компания HAL ведет разработку нового 10-тонного вертолета для ВС страны и намерена привлечь к этой программе иностранного партнера из России или Франции, сообщает "Индия Таймс".

Как заявил глава HAL Ашок Баведжа, в качестве потенциальных кандидатов рассматриваются Eurocopter и одна из российских компаний. Планируется, что решение о выборе партнера будет принято в течение ближайших нескольких месяцев.

Реализация проекта будет осуществляться совместным предприятием, образованным HAL и выбранным партнером. Потенциальная внутренняя потребность Индии в вертолетах 10-тонного класса оценивается в 350 машин. Компания ожидает, что вертолеты данной грузоподъемности будут приняты на вооружение всеми тремя видами ВС. Ввиду того, что разработка будет проводиться совместно с зарубежным партнером, HAL надеется также поставлять вертолеты на экспорт.

10-тонная машина будет предложена в качестве вертолета большой грузоподъемности ВМС Индии. Ранее индийский флот отказался принять на вооружение разработанный HAL усовершенствованный легкий вертолет ALH "Дхрув" как не отвечающий требованиям технического задания.

Еще одним проектом, разрабатываемым HAL, является создание легкого многоцелевого вертолета LUN для СВ и ВВС Индии, который должен заменить машины "Читак" и "Читах".

По информации А. Баведжи, данный проект находится на предварительной стадии реализации. LUN будет представлять собой 3-тонный вертолет с одним двигателем. Как ожидается, проект LUN будет завершен в течение 5–6 лет и поможет модернизировать вертолетный парк ВС страны.

СВ и ВВС Индии намерены приобрести 384 легких вертолета, которые заменят около 300 устаревших "Четак" (SA-316B "Алуэтт-3") и "Читах" (SA-315B "Лама"). 197 вертолетов будут поставлены победителем международного тендера, который проводится в настоящее время. HAL планирует изготовить 187 оставшихся вертолетов. В перспективе заказ на поставку легких вертолетов может быть увеличен, поскольку ВМС также планируют замену имеющихся на вооружении "Четак" и "Читах". HAL, кроме того, планирует продать около 100 таких машин в гражданском секторе рынка, потребность которого в легких вертолетах стабильно растет.

источник: АРМС-ТАСС
02.10.08

КИТАЙ ВООРУЖИТСЯ СТРАТЕГИЧЕСКИМИ БЕСПИЛОТНИКАМИ

Китай завершает разработку стратегического беспилотного летательного аппарата (БПЛА) Xianglong, внешне напоминающего американский RQ-4 Global Hawk. Как сообщает Strategy Page, летные испытания нового беспилотника начнутся в 2009 году, а на вооружение он поступит через 2–3 года.

БПЛА Xianglong был впервые представлен в ходе прошедших недавно рулежных испытаний. Работы по его созданию выполняются конструкторским бюро авиазавода Чэнду (Chengdu Aircraft Industry Corporation). По имеющейся информации, аппарат предназначен для патрулирования морского пространства.

Согласно данным разработчиков, нормальная взлетная масса БПЛА Xianglong равна 7,5 тонны,

включая полезную нагрузку 650 килограммов. В длину беспилотник имеет 14,3 метра. Размах его крыла равен 25 метрам. Крейсерская скорость аппарата составляет 750 километров в час. Практический потолок достигает 18 000 метров, а дальность — 7000 километров. В отличие от китайского беспилотника американский RQ-4 Global Hawk последней модификации имеет 14,5 метра в длину и размах крыла 39,9 метра. Его максимальная взлетная масса достигает 15 тонн. Дальность превышает 25 000 километров. Уступает RQ-4 Global Hawk только по скорости, которая равна 650 километрам в час.

источник: LENTA.RU
22.10.08

ИСТРЕБИТЕЛИ "ТАЙФУН" ПОЛУЧАТ УЛУЧШЕННУЮ СИСТЕМУ ГОЛОСОВОГО УПРАВЛЕНИЯ

ВВС Испании проведут испытания новой системы распознавания голосовых команд для истребителей EF-2000 Typhoon. Как сообщает Aviation Week, она позволит управлять более чем 26 функциями — от переключения режимов работы бортовой радиолокационной станции и монитора до решения различных навигационных задач.

Новая система разработана американской компанией Conversey и предназначена для снижения рабочей нагрузки на пилотов. Главным ее отличием от применяемого в настоящее время аналога DVI (Direct Voice Input) компании General Electric Aerospace является возможность распознавания английской речи независимо от уровня внешних шумов, национального акцента и искажений голоса при перегрузках и использовании кислородной маски.

В испытательной программе планируется задействовать два истребителя EF-2000 Typhoon ВВС Испании. Системы распознавания голосовых команд будут интегрированы непосредственно с системами управления полетом.

EF-2000 Typhoon является многоцелевым самолетом, предназначенным для замены машин трех типов — истребителей, истребителей-бомбардировщиков и самолетов-разведчиков. На данный момент на вооружении Великобритании, Германии, Италии и Испании состоят 148 самолетов данного типа. Всего до 2015 года консорциум Eurofighter планирует поставить заказчикам 710 "Тайфунов".

источник: LENTA.RU
07.10.08

НОВЫЙ КИТАЙСКИЙ САМОЛЕТ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПРОБНЫЙ ПОЛЕТ С ПАССАЖИРАМИ

Новый самостоятельно разработанный и произведенный в Китае турбовинтовой самолет "Синьчжоу-60" успешно совершил первый полет с пассажирами, сообщили в понедельник ведущие китайские СМИ.

Первый пробный полет самолета, который продолжался около 10 минут, проходил в зоне международного аэропорта города Тяньцзиня, пассажирами были журналисты и представители деловых кругов.

Сообщая о полете, СМИ подчеркнули, что, "таким образом, прекращена многолетняя монополия иностранных самолетов на китайском гражданском авиарынке".

Пассажироместимость нового самолета – от 52 до 60 человек в зависимости от комплектации, максимальная дальность полета – 1,6 тыс. километров. Он будет использоваться на местных авиалиниях.

Самолеты "Синьчжоу-60", как ожидается, поступят на рынок в 2009 году. В настоящее время уже заключены рамочные соглашения на закупку 30 машин, а также 10 лизинговых контактов. По оценкам производителей, данный самолет "займет более 40 % мирового рынка турбовинтовых машин".

*источник: газета «Гудок»
20.10.08*

EUROFIGHTER СНИЗИЛ ТРЕБОВАНИЯ К ЗАКУПКЕ EF-2000 ТУРНООН "ТРАНША-3"

Страны – участницы консорциума Eurofighter могут разделить заказ на производство истребителей EF-2000 Турноон "транша-3" на две партии, сообщил "Флайт интернэшнл" со ссылкой на исполнительного директора консорциума А. Розна.

В настоящее время консорциум Eurofighter через Агентство НАТО по управлению программой разработки, производства и обслуживания истребителей Eurofighter и Tornado (NETMA) продолжает вести переговоры с Германией, Италией, Испанией и Великобританией об условиях приобретения самолетов "транша-3". Предварительно подписание контракта запланировано на первый квартал 2009 года.

По информации А. Розна, на сегодняшний день ни одно из основных государств – участников проекта не направило официального уведомления о снижении количества запланированных к закупке самолетов или изменении графика закупки. Тем не менее, учитывая трудности стран-участниц с выделением средств для продолжения финансирования программы, А. Розн опасается получения подобных запросов. Одним из направлений решения данной проблемы является разбивка планируемых к закупке 236 истребителей на две партии, что позволит странам пролонгировать финансирование их приобретения.

Еще одним новым моментом является разрешение продажи странам-участницам части поставленных или планируемых к закупке истребителей потенциальным заказчикам из других государств, что снизит бюджетную нагрузку на приобретение усовершенствованных самолетов. Как заявил А. Розн, если одно из государств примет решение продать ранее закупленные EF-2000 Турноон, оно получит принципиальное разрешение на это.

По всей вероятности, данный вопрос поставила перед Eurofighter Великобритания, которая в условиях дефицита оборонного бюджета ведет поиск путей отказа от закупки некоторого числа из 88 EF-2000 Турноон "транша-3" ориентировочной стоимостью 5 млрд долл. Ранее Великобритания направила консорциуму Eurofighter запрос с целью уточнения стоимости и условий участия в проекте, в случае если количество первоначально запланированных для покупки самолетов "транша-3" будет уменьшено вдвое либо закупка будет аннулирована. В то же

время в случае успешного завершения ведущихся с Саудовской Аравией переговоров о дополнительной закупке EF-2000 зачет поставленных этой стране самолетов в счет доли Великобритании позволил бы выйти из тяжелого финансового положения и избежать штрафных санкций.

А. Розн опроверг недавние заявления об увеличении затрат на реализацию программы, проинформировав, что стоимость разработки не превышает максимально оговоренные участниками пределы.

По информации А. Розна, возросла заинтересованность участников проекта в замене находящейся на вооружении Турноон БРЛС с механическим сканированием "Еврорадар каптор" на РЛС с активной антенной решеткой с электронным сканированием. Как предполагается, данное усовершенствование позволит усилить экспортный потенциал самолета, что особенно актуально ввиду его участия в международных тендерах, в первую очередь на поставку 126 истребителей ВВС Индии. Для реализации проекта консорциум ведет поиск поставщика, способного предложить готовый проект РЛС.

В настоящее время государствам, участвующим в проекте, уже поставлено 147 истребителей EF-2000 Турноон "транша-1". Входящие в состав Eurofighter компании Alenia Aeronautica, BAe Systems, EADS-CASA и EADS Deutschland до конца года передадут заказчикам первые 19 истребителей EF-2000 Турноон "транша-2". На линиях завершающей сборки находится 63 самолета этой версии. Планируется, что заключившая контракт на поставку 72 истребителей Саудовская Аравия получит первые самолеты к июню 2009 года.

В случае успешного завершения переговоров и подписания контракта на производство самолетов "транша-3" в установленные сроки сборка первых серийных истребителей этой версии начнется в 2012 году, а поставка заказчикам – в 2013 году. Всего же до 2015 года тремя траншами консорциум Eurofighter планирует поставить 707 истребителей для шести стран (232 – Великобритания, 180 – Германия, 121 – Италия, 87 – Испания, 15 – Австрия и 72 – Саудовской Аравии).

*источник: АРМС-ТАСС
10.10.08*

КИТАЙ ВЫНУЖДЕН ОТЛОЖИТЬ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПЕРВОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА СОБСТВЕННОЙ РАЗРАБОТКИ

Китай вынужден отложить летные испытания первого пассажирского самолета собственной разработки ARJ21.

Согласно заявлению главы "Китайской компании коммерческих лайнеров" Чжан Цинвэя, которого цитирует сегодня газета "Чайна дейли", на данный шаг разработчикам пришлось пойти из-за плохих погодных условий.

Первоначально планировалось, что среднемагистральный лайнер должен пройти испытания в течение октября, однако теперь представители корпора-

ции заявляют, что полеты состоятся в конце ноября – начале декабря. Как ожидается, регулярная эксплуатация самолетов ARJ21 начнется спустя 18 месяцев после летных испытаний не менее четырех машин.

Данный лайнер, стоимость которого составляет около 29 млн долларов, рассчитан на 70–110 пассажиров, дальность полета – не более двух тысяч миль. Компания-разработчик в перспективе планирует поставлять этот самолет и на экспорт.

*источник: газета «Гудок»
08.10.08*

EMBRAER РАСШИРЯЕТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ВЕНЕСУЭЛЕ И ГВАТЕМАЛЕ

Бразильская авиастроительная компания Embraer подписала соглашения с местными компаниями Венесуэлы и Гватемалы с целью увеличить продажи в регионе, говорится в сообщении компании.

Embraer уполномочил компанию Veserca (Венесуэла) быть представителем по продаже самолетов деловой авиации в Венесуэле, а компанию Aerotecnica (Венесуэла) – центром для оказания услуг в этой стране. Embraer уполномочил группу La Distribuidora Agrícola Guatemalteca (Disagro) быть своим представителем по продаже самолетов деловой авиации в

Гватемале, Коста-Рике, Гондурасе, Никарагуа, Белизе и Сальвадоре.

Aerotecnica, головной офис которой находится в аэропорту Oscar Machado Zuloaga, недалеко от Каракаса, предлагает услуги по текущему ремонту вертолетов и самолетов в Венесуэле, а также поставку ряда промышленной продукции.

*источник: AVIAPORT.RU
20.10.08*

ШВЕЙЦАРИЯ ПРИСТУПИЛА К ИСПЫТАНИЯМ ФРАНЦУЗСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Швейцария приступила к наземным и летным испытаниям французского истребителя Rafale в рамках тендера по программе принятия на вооружение боевых самолетов нового поколения. Об этом сообщается в пресс-релизе управления закупок швейцарского военного ведомства – Armasuisse.

Полеты выполняются с авиабазы Эммен в дневных и ночных условиях. Помимо Rafale к испытательной программе, которая продлится до 7 ноября, привлекаются один истребитель F-18 для имитации воздушного боя и два учебно-тренировочных самолета PC-21 для отработки группового пилотирования в темное время суток.

Напомним, что с 28 июля по 19 августа текущего года Швейцария провела наземные и летные испытания двух шведских истребителей JAS-39 Gripen, которые в общей сложности выполнили 30 полетов. Испытания последнего участника тендера – EF-2000

Turhoop – намечены на период с 11 ноября по 5 декабря. Всего Швейцария намерена закупить от 20 до 30 боевых самолетов нового поколения для замены имеющегося парка истребителей F-5. Планируется, что победитель тендера будет объявлен в июле 2009 года, а подписание контракта состоится в 2010 году. Поставка техники должна завершиться до конца 2012 года.

Истребитель Rafale предназначен для уничтожения воздушных, наземных и надводных целей. На 14 узлах внешней подвески он способен нести управляемые ракеты и авиабомбы общей массой до 9,5 тонны. Максимальная скорость самолета превышает 2100 километров в час. Боевой радиус действия достигает 1800 километров.

*источник: LENTA.RU
22.10.08*

PARKER AEROSPACE ПОЛУЧАЕТ КРУПНЕЙШИЙ ЗАКАЗ

На прошедшей 6–8 октября выставке бизнес-авиации NBAA 2008 самый крупный заказ получила компания Parker Aerospace. Общая сумма контрактов, заключенных с тремя производителями бизнес-джетов, достигла 2 млрд долл. США.

Компания Gulfstream Aerospace выбрала Parker Aerospace в качестве поставщика электродистанционной системы управления полетом для нового флагмана линейки Gulfstream – G650. Сумма сделки составила 390 млн долл. США. Еще один контракт, который выиграла Parker Aerospace, был

заключен с компанией Embraer на сумму 1,1 млрд долл. США. Parker Aerospace будет поставлять систему управления и систему подачи топлива для новых бизнес-джетов Legacy 450 и Legacy 500.

Компании Cessna Aircraft и Parker Aerospace заключили 400-миллионный контракт на поставку систем управления для новейшего бизнес-джета большого класса – Citation Columbus.

*источник: сайт JETS.ru
14.10.08*

ВВС ИНДИИ НАМЕРЕНЫ ПРИОБРЕСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ-ЗАПРАВЩИКОВ

ВВС Индии намерены приобрести дополнительное количество самолетов-заправщиков, сообщает "Джейнс дифенс уикли".

Как сообщил 8 октября в Нью-Дели командующий ВВС Индии маршал авиации Фали Мэйджор, ВВС ведут переговоры о закупке шести дополнительных самолетов-заправщиков. Среди претендентов, вышедших в финальную стадию конкурса, Ил-78 компании "Ильюшин" и самолет на базе проекта А330 компании "Эрбас". В 2004 году индийские ВВС уже приняли на вооружение шесть заправщиков Ил-78, поставленных согласно контракту стоимостью 8 млрд рупий (около 160 млн долл.).

Целью программы модернизации, которая будет реализована в ближайшие 7–10 лет, является разработка новой тактики боевых действий, усиление боевых возможностей и эффективности индийской авиации. По информации командующего, планируется, что в ходе реализации программы восстановления и модернизации ВВС будет обновлен стареющий парк самолетов военно-транспортной авиации и реконструированы 39 аэродромов на всей территории Индии. Программа предусматривает проведение модернизации 100 средних военно-транспортных самолетов Ан-32 и 24 Ил-76. В марте текущего года правительство Индии подписало соглашение о закупке 6 ВТС С-130J-30 "Супер Геркулес". Общая стоимость соглашения, включая сопутствующее наземное вспомогательное оборудование, бортовую аппаратуру и системы связи, составила 962,5 млн долл. Поставка этих самолетов будет завершена к декабрю 2011 года. Кроме того, планируется закупить некоторое количество ВТС большой грузоподъемности, тип которых пока не определен. Подлежат модернизации около 40 морских патрульных самолетов "Дорнье-228".

Как объявил командующий, ВВС завершает переговоры по контракту на дополнительную поставку

партии многоцелевых вертолетов Ми-17-В5. Объявлен международный тендер на закупку 197 легких многоцелевых вертолетов.

ВВС также заключили контракт на поставку 38 разработанных индийской промышленностью усовершенствованных легких вертолетов "Дхрув", включая 16 машин в вооруженной конфигурации.

Как ожидается, к 2014 году боевой состав ВВС Индии будет включать в себя 230 импортированных и построенных на территории страны российских истребителей Су-30МКИ, 51 модернизированный "Мираж-2000Н", 67 МиГ-29Б/С и 63 "Ягуара", оснащенных радиоэлектронным комплексом навигации и управления вооружением "Дарин-2".

В соответствии с подписанным в марте 2004 года контрактом стоимостью 1,1 млрд долл. ВВС Индии также должны получить три созданных на платформе российских Ил-76 самолета ДРЛОиУ "Фалкон", оснащенных израильскими радиолокационными станциями EL/M-2075 компании IAI. Индия должна получить первый из самолетов в январе-феврале 2009 года.

Центральное место в программе модернизации ВВС занимает проект закупки 126 средних многоцелевых самолетов MMRCA общей стоимостью 10 млрд долл. МО Индии опубликовало запрос о предложении на закупку самолетов MMRCA, предназначенных для замены устаревших истребителей МиГ-21, в августе 2007 года. На сегодняшний день участие в конкурсе помимо российской ОАК с проектом МиГ-35 принимают шведская компания "СААБ" с самолетом "Грипен NG", европейский консорциум "Еврофайтер" с истребителем EF-2000 "Тайфун", американские корпорации "Локхид Мартин" и "Боинг" с F-16 и F-18, французская "Дассо" с истребителем "Рафаль".

*источник: АРМС-ТАСС
10.10.08*

КОМПАНИЯ BELL HELICOPTER ПРЕДЛАГАЕТ НОВУЮ УСЛУГУ ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ ВЕРТОЛЕТОВ

Компания Bell Helicopter, Textron Inc., объявила о еще одном шаге по предоставлению заказчикам полного спектра услуг по менеджменту эксплуатации вертолетов. Начиная с августа 2008 года компания Bell Helicopter бесплатно предоставляет подписку на электронный бортовой журнал (electronic log book) при покупке каждого нового вертолета. Данная услуга обеспечивается компанией SkyBOOKS, дочерней компанией Bell Helicopter.

Электронный бортовой журнал SkyBOOKS использует новейшие интернет-технологии и разработан ведущими мировыми экспертами в области менеджмента эксплуатации авиационной техники. Каждый новый вертолет Bell будет поставляться с полной базой данных об истории вертолета, его конфигурацией и другими параметрами, необходимыми для работы электронного журнала.

Как отметили в компании Jet Transfer, официальном представителе Bell Helicopter в России, данное нововведение уже вызвало значительный интерес у российских заказчиков вертолетов Bell.

Bell Helicopter является мировым лидером в производстве гражданских и военных, управляемых и беспилотных летательных аппаратов вертикального взлета, а также пионером в создании конвертоплана. Заслужив репутацию за отличную поддержку клиентов, инновацию и превосходное качество, Bell обслуживает операторов, эксплуатирующих вертолеты Bell, в 120 странах мира.

Textron Inc. является многопрофильной компанией, работающей в 34 странах, имеющей примерно 44 000 сотрудников и годовой оборот 13,2 миллиарда долларов США. Textron известна во всем мире благодаря таким брендам, как Bell Helicopter, Cessna Aircraft Company, Jacobsen, Kautex, Lycoming, E-Z-GO, Greenlee, Fluid & Power, Textron Systems и Textron Financial Corporation.

Jet Transfer — официальный представитель Bell Helicopter в России.

*источник: компания Bell Helicopter
15.10.08*

ИСТРЕБИТЕЛЬ GRIPEN NG ВОШЕЛ В ШОРТ-ЛИСТ БРАЗИЛЬСКОГО ТЕНДЕРА

Многофункциональный истребитель Gripen NG (Next Generation) прошел в шорт-лист претендентов на роль нового истребителя ВВС Бразилии, говорится в сообщении шведской компании Saab.

"Ответ на запрос бразильских ВВС мы дали в августе. Мы предложили истребитель, который полностью соответствует потребностям ВВС Бразилии, мы предложили полную техническую поддержку самолетов, продуманную логистику и обучение экипажей", — приводится в сообщении высказывание директора по маркетингу в Бразилии компании Gripen International Бенгта Жанье. Saab при поддержке

шведского правительства также выразил готовность передать Бразилии самые современные технологии и привлечь предприятия бразильской промышленности в процесс изготовления самолетов.

В шорт-листе остались три машины: Gripen NG, F-18E/F Super Hornet компании Boeing и французский истребитель Rafale фирмы Dassault. Поставки самолетов должны начаться в 2014 г.

источник: AVIAPORT.RU
16.10.08

ЮЖНАЯ КОРЕЯ СОЗДАСТ ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ БОМБЫ

Агентство по оборонным разработкам (ADD) южнокорейского военного ведомства работает над созданием электромагнитных бомб, предназначенных для уничтожения информационных систем потенциального противника. Как сообщает The Korea Times, разработку боеприпасов планируется завершить до 2015 года.

Бомбы, способные генерировать электромагнитные импульсы и микроволновое излучение высокой мощности, позволят выводить из строя не только системы управления и связи, но также и электронные компоненты всех видов вооружения и военной техники. Принцип действия таких бомб основан на создании в радиусе нескольких сот метров от места взрыва электромагнитного поля, вызывающего в электрических проводниках кратковременный скачок напряжения в тысячи вольт. При этом необходимый эффект

достигается даже в том случае, если оборудование находилось в обесточенном состоянии.

Одновременно Южная Корея готовится к отражению возможного электромагнитного удара со стороны КНДР, хотя и не располагает достоверной информацией о проведении Пхеньяном подобных разработок. Сведения о программах оборонительного характера южнокорейская сторона не раскрывает.

На данный момент технологиями, необходимыми для создания электромагнитных бомб, обладают только США и Россия. Пентагон испытал первые опытные образцы в 1991 году в ходе операции "Буря в пустыне". Впоследствии они также применялись в Сербии в 1999 году и во время второй войны с Ираком в 2003 году.

источник: LENTA.RU
10.10.08

ВВС КАТАРА ЗАКУПИЛИ УДЛИНЕННЫЕ "СУПЕРГЕРКУЛЕСЫ"

Катар подписал контракт с компанией Lockheed Martin на поставку четырех военно-транспортных самолетов (BTC) Super Hercules в удлиненной версии C-130J-30. Как сообщается в пресс-релизе производителя, стоимость заказа с учетом сопутствующего оборудования и услуг составила 393,6 млн долларов. Поставку самолетов планируется начать в 2011 году. BTC C-130J-30 Super Hercules выпускается серийно с конца 90-х годов минувшего века. От предыдущих версий он отличается удлиненным на пять метров фюзеляжем, усовершенствованным бортовым оборудованием и более мощной силовой установкой. Самолет способен развивать скорость свыше 670

км/ч и выполнять полет на дальность 5250 километров. Его полезная нагрузка равна 20 тоннам.

Напомним также, что в июле текущего года Катар закупил BTC C-17 Globemaster III. Объем заказа в официальном пресс-релизе компании Boeing указан не был, однако, по имеющейся информации, соглашением предусматривается поставка двух самолетов. Первый из них будет передан заказчику в 2009 году.

На данный момент в составе ВВС Катара имеется 6 транспортных самолетов американского и европейского производства.

источник: LENTA.RU
09.10.08

AMERICAN AIRLINES НАМЕРЕНА КУПИТЬ 42 САМОЛЕТА BOEING 787-9

Авиакомпания American Airlines планирует купить 42 самолета Boeing 787-9 Dreamliner, говорится в сообщении компании Boeing. "American Airlines после долгих лет изучения потенциальных преимуществ самолета Boeing 787 Dreamliner все-таки приняла решение о покупке этих лайнеров. Мы очень рады этому и надеемся и дальше работать с авиакомпанией American Airlines, предоставляя ей самые современ-

ные и эффективные самолеты. Надеемся, что флот самолетов компании с маркой Boeing будет расти", — приводится в сообщении заявление вице-президента по продажам подразделения Boeing Commercial Airplanes Пея Коннера.

источник: AVIAPORT.RU
09.10.08

ОБЗОР ПРЕССЫ

Ресурсы конечны, эффективность — безгранична	45
Неудачный проект самолета 5-го поколения	48
Летать, сражаться, побеждать...	52
Опасный конкурент	54
Две тысячи авиагектаров	55
Рейтинговое агентство АК&М подтвердило рейтинг кредитоспособности "Роствертола" по национальной шкале "А" со стабильными перспективами	56
Что сгорит, то не сгниет	58
Акции компании Boeing упали до самых низких показателей за год	60
SuperJet опять задерживается	61
"Чернышев" просит помощи	62
Акционеры НПО "Сатурн" одобрили выкуп допэмиссии "дочек", ряд кредитов и поручительств	63
Интегрированное будущее	64
Одобрены первые сделки	65
Алжирские "МиГи" приземлятся в России	66
"Сухой" акцент	67
"Сухой" начал обучать смежников Lean-технологиям	67
EASA сертифицировало самолет Ту-204-120CE	68
Су-35: истребитель прорыва	69
Таиланд сделал финт винтом	70
В Хабаровске показали новый региональный российский самолет "Сухой Суперджет 100"	70
Моторостроители двинулись	71
"Гражданские самолеты Сухого" требуют дозаправки	72
Эксперт: Финкризис в производстве — это крайняя точка	73
Иркутские авиастроители соберут детали для аэробусов	74
Омский "Полет" заработает на силах природы	75
Самолеты стали неподъемными	76
Успешно прошел государственные испытания второй российский морской газотурбинный двигатель разработки НПО "Сатурн" — М70ФРУ	76
Мимо воздушных ям	78

ОБЗОР ПРЕССЫ

за октябрь 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

РЕСУРСЫ КОНЕЧНЫ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ — БЕЗГРАНИЧНА

Планы по строительству в России ежегодно 60 самолетов Sukhoi Superjet 100 на фоне выпуска всей отечественной авиационной промышленностью 6—7 магистральных самолетов в год выглядят фантастикой. Скептики указывают на изношенность станочного парка, нехватку квалифицированных кадров и на потребность широкомасштабной перестройки предприятий. Необходимость технического перевооружения заводов, которая полным ходом идет на заводах компании "Сухой", очевидна, но следует понимать, что придется делать и следующий шаг по повышению эффективности производства.

Мировой опыт использования технологий бережливого производства, или LEAN-технологий, показывает, что увеличение производительности на порядок не является невыполнимой задачей: оптимальная организация труда буквально преобразует предприятия. Главное — найти подход к людям, которые станут проводниками нового, руками которых будет преобразовано производство. И если о целях внедрения LEAN-технологий сказано достаточно много, то о том, как это происходит шаг за шагом на отечественных авиастроительных предприятиях, мы узнаем в режиме реального времени. Лидерами в освоении технологий бережливого производства в авиационной отрасли стали программа Sukhoi Superjet 100 и действовавшие в ней предприятия "Сухого": Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО) и Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО).

AVIAPROM PRODUCTION SYSTEM

Прежде чем начать рассказ о преобразованиях, которые произошли на предприятиях компании "Сухой" за предыдущий год, необходимо заглянуть на пару десятилетий назад — с чем заводы авиационной

промышленности подошли к концу 80-х годов прошлого столетия, когда динамичное развитие сменилось застоем и катастрофическим спадом производства. В 2000 году Счетная палата Российской Федерации выпустила отчет, посвященный авиапрому, в котором давалась подробная характеристика отрасли. Итак, в 80-е годы Минавиапром СССР являлся крупнейшей в мире корпоративной структурой авиационной промышленности. В его ведении находилось 242 предприятия, непосредственно занимавшихся разработкой и производством профильной продукции. Авиационная промышленность СССР производила в год свыше 150 магистральных, региональных и грузовых самолетов и 300 вертолетов гражданского назначения, более 620 самолетов и 390 вертолетов военного назначения. На экспорт ежегодно поставлялось свыше 120 военных самолетов и вертолетов.

При этом следует отметить, что авиационная промышленность пользовалась существенной поддержкой со стороны правительства, что позволяло руководителям предприятий рассчитывать на постоянное выделение ресурсов на решение производственных задач, в первую очередь — в области обеспечения обороноспособности. С другой стороны, уже в 70-е годы в отрасли проводилась оптимизация НИОКР и производства, чтобы достижение целевых параметров конечного продукта происходило не любой ценой, а в рамках критерия "цена — эффективность". Проблеме повышения эффективности производства уделялось значительное внимание: работы шли и в направлении научной организации труда, и в части оптимизации технологических процессов, и в сфере моделирования и автоматизации управления производством.

Оценивая с высоты сегодняшних знаний результаты, достигнутые к концу 80-х годов, можно отметить, что они для своего времени были достаточно высокими. Так, трудоемкость производства наиболее массового среднемагистрального самолета Ту-154М на самарском авиазаводе была снижена примерно до 250 тысяч человеко-часов, что лишь незначительно выше, чем у аналогичного по размерности Airbus A320, когда программа его производства преодолела отметку в 500 машин. Однако трудно определить, какова была реальная картина по финансовой

эффективности: сюда вносили свой вклад огромные расходы на "незавершенку", высокий процент брака и множество других факторов.

18 июля 1923 года в газете "Правда" была помещена заметка журналиста П. М. Керженцева под заголовком "Время строит аэропланы". В этой статье он писал: "На одном съезде Советов я сидел рядом с американским журналистом. Заседание, назначенное на 11 часов, до часу еще не начиналось (как у нас еще часто бывает). Журналист меня спросил:

— Сколько человек в зале?
— Тысячи три с половиной, — ответил я.
— Среди них много слесарей, токарей, модельщиков?

— Да, вероятно, в зале преобладают рабочие разных профессий.

Тогда мой американец, что-то черкнув в книжечке, сказал:

— Мы сегодня потеряем 7 тысяч рабочих часов в ожидании начала заседания. При такой затрате рабочей силы можно было бы построить один, а то и два аэроплана.

Мы прождали еще с "пол-аэроплана", и только тогда заседание началось".

"А в самом деле, — резюмировал Керженцев, — нам пора выражать наши бесконечные заседания в каких-то реальных величинах, например в аэропланах. Тогда мы скорее осознаем экономическую гибельность нашей расхлябанности. Тогда мы научимся ценить время и работать с точностью. Сберегая время, мы усиливаем нашу промышленность".

Одним из ключевых направлений совершенствования производственной системы было постоянное повышение производительности труда, в том числе на базе использования методов научной организации труда (НОТ). Вообще НОТ как система методов организации и нормирования труда, управления производственными процессами, подбора, расстановки рабочей силы, стимулирования персонала возникла еще в 1910-е годы в США, и предложил ее американский инженер Ф. Тейлор. В СССР это начинание было встречено с оптимизмом: уже в начале 20-х годов в стране насчитывалось более 50 научно-исследовательских организаций по проблемам организации труда, а в следующем десятилетии героями страны стали ударники, многостаночники, стахановцы... По сути же усовершенствования сводились к росту производительности каждого отдельного работника, отдела и предприятия. Но в отсутствие привязки к деятельности других субъектов это приводило к перекосам. Рекордные урожаи гибли на полях из-за отсутствия транспорта, выпущенные с перевыполнением плана комплектующие неделями лежали на складах, так как они не были востребованы на сборке, и так далее. Тогда еще не говорили о различных схемах движения продуктов: "выталкивании" и "вытягивании". Каждый работник, каждое подразделение "выталкивало" итоги своей работы, закрывая собственный план и получая за это премии. Но зачастую на эффективность производства в целом это влияло со знаком "минус".

В гражданском авиастроении лидером освоения LEAN-технологий стала американская авиастроительная корпорация Boeing. Аэрокосмический гигант в середине 90-х столкнулся с существенным приростом объемов заказов, выполнение которых требовало

дорогостоящего расширения производственных мощностей. Поиск выхода из сложившейся ситуации привел специалистов Boeing в Японию, где был изучен опыт компании Toyota. В 1995 году американская компания наняла японских консультантов, более тысячи специалистов Boeing были командированы в Японию, а японские эксперты провели в Америке многие сотни дней. Итог превзошел все ожидания: по словам Сергея Кравченко, президента "Боинг Россия/СНГ", сокращение времени сборки Boeing 737 составило 50 %, на 41 % удалось сократить производственные площади. По итогам 2003 года экономия от использования технологий бережливого производства была оценена в \$ 210 млн.

Причем порой сотрудники Boeing в стремлении оптимизировать производственные процессы прибегали к весьма нетривиальным решениям. Так, в 2001 году специалисты группы Moonshine Shop, основной задачей которой является определение путей уменьшения затрат и сокращения сроков строительства самолетов, работали по программе Boeing 757. Им нужно было найти упрощенные методы подъема тяжелых компонентов и узлов, таких как ряды кресел, для их перемещения внутрь фюзеляжа строящегося лайнера. После длительных поисков существующих механизмов, которые можно было адаптировать для решения этой задачи, они обратили внимание на сельскохозяйственное оборудование. В итоге был сделан обескураживающий вывод: для погрузки блоков кресел лучше всего использовать... сеноукладчик!

Отношение персонала предприятия к подобному использованию сеноукладчика было скептическим. "Люди думали, что мы сошли с ума. По их мнению, мы впустую тратили деньги компании", — вспоминает Л. Ларсен, один из членов команды Moonshine Shop. Однако когда процесс загрузки кресел стал занимать не 12 часов, а всего два часа, и отпала необходимость в применении мостового крана, отношение к новинке изменилось. А спустя некоторое время аналогичные механизмы стали загружать кресла в строящиеся Boeing 737, Boeing 767 и Boeing 777.

ОТРЕЗВЛЯЮЩАЯ ИГРА

Внедрение LEAN-технологий начиналось на многих предприятиях, в том числе и в России, и определенный опыт этой работы уже накоплен. Конечно, задумываясь о необходимости преобразований, многие руководители видят обещания специалистов консалтинговых компаний. Вот некоторые из них: "Сокращение затрат на 30 %", "Высвобождение производственной площади на 30 %", "Сокращение незавершенного производства на 50 %", "Высвобождение труда на 25 %", "Увеличение эффективности оборудования на 45 %", "Снижение времени переналадки на 70 %", "Сокращение производственного цикла на 60 %". Но нельзя воспринимать эти обещания как неизбежный результат, который наступит сам по себе. Внедрение LEAN-технологий — это процесс преобразования, который должен охватить как минимум большую часть коллектива, а желательно — и поставщиков и смежников. Но начинать всякий раз надо с руководства.

На практике все оказывается не так просто, вспоминает заместитель генерального директора АХК

"Сухой" по работе с персоналом Алексей Акимов. Часто внедрение технологического бережливого производства ограничивается теоретическим обучением, когда консультанты рассказывают сотрудникам, что такое бережливое производство, историю создания Toyota Production System, преломление этого опыта и создание Boeing Production System, основные подходы (системы вытягивания и выталкивания, поток ценностей, потери, 5S, роль людей, проблемы внедрения и т. д.). И часто в результате такого обучения можно получить скепсис, когда аудитория говорит: "Материал теоретически интересный, но нам не ясно его практическое применение. Мы что, раньше не знали, что с потерями надо бороться? Мы что, раньше не знали, что не надо допускать лишнего времени простоя и ожидания? Что, мы не знали, что надо сроки плана выполнять?"

Один из принципов обучения взрослых людей, сложившихся специалистов — дать возможность увидеть все своими глазами и буквально пощупать руками. "Переменяя опыт наших коллег из "Боинга", мы предложили игру: если вам это все знакомо и не составляет никаких сложностей применять знания в производстве, давайте сыграем, — рассказывает А. Акимов. — У нас есть конструктор LEGO, из которого можно изготавливать автомобили. Почему не самолеты? Лучше для этих целей взять абстрактное изделие, чтобы избежать привычных профессиональных ассоциаций. Вы организуетесь, создадите небольшой цех и на практике примените принципы бережливого производства".

Условия игры простые. Заказчику нужно получить 40 изделий трех типов. На игру отведено определенное время. И вот секундомер пошел... Спустя несколько часов на столе — только три принятых заказчиком машины, дюжина бракованных и, соответственно, отклоненных изделий, а также россыпи деталей и недособранных узлов. В такой ситуации задача тренера — помочь команде провести "разбор полетов" и самим определить, где были отклонения от идеальной схемы организации процесса.

Параметров, которые характеризуют оптимальную схему, не так уж много, и их легко запомнить, более того, зачастую они не нуждаются в дополнительных пояснениях. "По требованию", "Без дефектов", "Один за одним", "Первый вошел — первый вышел", "Без потерь", "Незамедлительный ответ", "С обеспечением эмоциональной безопасности" и так далее. А для того, чтобы оценить соответствие этим условиям, игрокам задаются вопросы: "Удобны ли такие рабочие места?" "Почему этот человек ничего не делает?" "Почему менеджер по работе с заказчиками занят производственными операциями?" "Почему брак устраняется не там, где он возник?" "Зачем приобретено столько комплектующих изделий?"

Критическая оценка помогла команде выявить ряд отклонений от идеальной схемы организации производства, и именно эти факторы, а не конкретно возникшие проблемы, подлежали анализу. Другими словами, надо исправлять не конкретную проблему — наличие большой "незавершенки", а причину, которая привела к этой проблеме.

Вторая попытка организовать "автозавод на столе" была предпринята после небольшой паузы. Несомненно, критический анализ помог команде улучшить организацию производственного процесса. Специалисты пересмотрели ряд аспектов своей работы, была

улучшена организация рабочих мест, началась активная работа с заказчиком, применены принципы выравнивания производственной линии. Но инертность мышления участников оказалась слишком сильной, и основная ставка была сделана на хитрость — до начала работы они сделали некоторый задел продукции. По сути, сохранив схему выталкивания, команда переместила точку выталкивания ближе к заказчику. Другими словами, была организована сверхурочная работа, которая не привела к повышению эффективности процесса. Как итог, возросла реализация, объем брака сократился в три раза, но также возросли и объемы закупаемых ПКИ и незавершенного производства. Вывод: система выталкивания не обеспечивает требуемые темпы производства, результат — огромные убытки.

Наконец, перед третьим раундом игры был проведен еще один доскональный разбор ситуации. И переосмыслив ранее полученные знания, специалисты полностью перестроили линию сборки. Отныне все шло от заказчика, который стал ключевым элементом вытягивания: когда он требовал автомобиль в нужной комплектации, машина незамедлительно отгружалась со склада. Затем работник, сдавший машину, подавал заявку на еще один такой же автомобиль, а находящийся перед ним работник, производящий финальную сборку, давал запрос на агрегаты, далее на детали — и так до "покупки" комплектующих. Разница в сравнении с первыми двумя раундами разительная: работа спокойная и размеренная, никакой "штормовщины" и авралов, все поставки идут точно в срок. Заказчик получил весь объем продукции, складские запасы минимальны.

Для оценки эффективности работы в каждом из раундов был произведен расчет финансовых результатов: учитывалась стоимость комплектующих, незавершенного производства, а также выручка от продажи финальной продукции. Первый раунд дал убыток 180 млрд условных единиц, третий — прибыль около 40 млрд. Но прибыль в условных единицах — это и моральное удовлетворение, и закрепление полученных теоретических знаний, и хороший стимул к применению знаний на практике.

ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ, ЛЕГКО ВО ВНЕДРЕНИИ

Когда все производство легко умещается на рабочем столе, а на кону стоят условные единицы, производить глобальную перестройку производства не так уж сложно, на то она и игра. А как надо действовать в условиях действующего авиапредприятия, которое должно выполнять производственные планы и поставлять самолеты?

"Для того чтобы внедрить методы бережливого производства, на НАПО был создан LEAN-офис, — рассказывает А. Акимов. — Была сформирована рабочая группа из молодых активных ребят. Практика показала, что это правильный путь: у людей со зрелым опытом существует некоторый скепсис. А здесь ребята очень заинтересованно ко всему относятся".

Работа начинается с критического взгляда на существующую схему производства. Процесс моделируется в виде "диаграммы спагетти" — на плане цеха линиями отображается движение изделия, деталей, информации, людей от одной операции к другой.

Первый эскиз действительно напоминает тарелку макарон — переплетение линий, в котором даже в упрощенном графическом виде трудно отследить последовательность действий. Затем мозговой штурм, обсуждение предложений по совершенствованию организации и новая схема, где протяженность линий существенно сокращается. Далее из подручных средств — пусть даже из кусков пенопласта — создается макет цеха, который позволяет визуализировать схему, а заодно проверить ее функциональность: все комплектующие и узлы должны свободно перемещаться между станками, не перекрывая проходов, проходя под коммуникациями, установленными в цехах. Переходя к практической работе, необходимо сразу получить осязаемый результат. Замахнувшись на большое дело, когда эффект будет достигнут в лучшем случае через месяцы, нетрудно растерять весь запал и уверенность в своих действиях. Поэтому нужны быстрые улучшения. Команда выполняет непосредственно в цехах заранее запланированные перестановки и оптимизирует схему работы.

Конечно, результат достигается отнюдь не только за счет перестановки станков. Один из важных принципов — все на своем месте. На каждом рабочем месте инструмент должен быть разложен так, чтобы обращение к нему для выполнения необходимых операций занимало минимум времени. Другой принцип — визуализация. Нужно не просто навести порядок на складе, подписав все полки и ящики, и на рабочих местах, но и визуальнo отразить основные операции: как располагаются детали, какой используется инструмент, какова последовательность технологических операций, а заодно — фото технолога, который поможет решить возникающие затруднения. "Даже с такими простыми изменениями можно получить потрясающие результаты, — уверен А. Акимов. — Был проведен эксперимент: для выполнения уже оптимизированной операции по сборке шпангоута для Sukhoi Superjet 100 привлекли рабочего из соседнего цеха, который ранее никогда не выполнял эту работу. Показали рабочее место, инструмент, наглядные пособия, рассказали последовательность действий. Он сдал работу, выполненную без брака, вдвое быстрее, чем до него выполнял человек, давно делавший этот узел по старинке. Очень наглядный результат!"

Первые положительные результаты дают возможность расширять фронт работ по оптимизации.

Все работы по изготовлению элементов планера самолета Sukhoi Superjet 100 разделены по блокам: секции фюзеляжа Ф1, Ф2 и вплоть до Ф6, центроплан, отъемная часть крыла и так далее. Наиболее трудоемкая часть работ, занимающая наибольшее время, оптимизируется в первую очередь, затем специалисты переходят на другой участок. Параллельно растет и число вовлеченных работников, что позволяет в сжатые сроки получить наглядные результаты во всех цехах. "Очень часто были случаи, что начальники цехов, которые изначально скептически относились к этому вопросу, увидев результаты, сами становились активными двигателями этого дела, — вспоминает А. Акимов. — Такой руководитель использует новые знания у себя, а затем распространяет на партнеров, которые по производственной цепочке впереди и после него. Таким образом, формируется критическая масса таких людей".

Программа освоения методов бережливого производства на предприятиях холдинга "Сухой" стартовала в декабре 2007 года. С этого момента через корпоративный университет и курсы внешних консультантов прошло 300 специалистов из ГСС, ОКБ "Сухого", КНААПО и НАПО. И это только начало. В настоящее время проводится обучение сотрудников всех предприятий холдинга через вовлечение в практическую работу по оптимизации. В различных подразделениях проводится обучение по модульной схеме, когда специалист получает необходимые знания в ходе общего курса и последующих лекций, и далее — в ходе практической отработки. Для повышения мотивации сотрудников в холдинге объявлен конкурс на лучший проект по оптимизации производственной системы Сухого (Sukhoi Production System) методами бережливого производства. Рабочая группа, проект которой займет первое место, получит премию в сумме до 2 млн руб. Призовой фонд за второе место — до 1 250 тыс. руб., за третье место — до 750 тыс. руб. Кроме того, участники рабочих групп дополнительно поощряются поездкой на ведущие авиастроительные предприятия США и Европы с целью обмена опытом в области бережливого производства.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

источник: AVIAPORT.RU
21.10.08

НЕУДАЧНЫЙ ПРОЕКТ САМОЛЕТА 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Специалисты раскритиковали американский истребитель F-35.

Программа создания самолета 5-го поколения F-35, которая осуществляется в Соединенных Штатах на протяжении уже многих лет, испытывает серьезные трудности. Об этом со страниц известного английского журнала "Джейнс дефенс уикли" заявили три американских специалиста в области авиационной техники военного назначения — Пьер Спрей, Джон Бойд и

Эверест Риччони, статью которых разместил на своем сайте Центр оборонной информации (Center for Defense Information, США). Люди, причастные в свое время к рождению знаменитого ныне истребителя F-16 "Файтинг Фалкон" (он состоит на вооружении ВВС Соединенных Штатов и многих других стран, всего выпущено свыше 4 тыс. машин), утверждают, что разработка F-35 "является самым неудачным предприятием, в котором все больше заметны очевидные признаки того, что оно оборачивается катастрофой".

ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК НЕ ВПРОК

По мнению трех названных выше экспертов, политические деятели США затушевывают серьезные проблемы, существующие в вооруженных силах страны, и объявляют публичную критику недостатков, высказываемую в адрес Пентагона, неспособностью авторов подобных нелюбезных высказываний "оказывать поддержку войскам". Законодатели, кандидаты в президенты и многие сотрудники различных мозговых центров Америки без устали заявляют, что вооруженные силы Соединенных Штатов являются "самыми лучшими в мире".

Однако на фоне "этой бессодержательной риторики", как заявляют эксперты, "уже в течение десятилетий идет процесс деградации" военной машины США. Она охватывает все виды вооруженных сил. Однако наиболее драматично этот процесс протекает в военно-воздушных силах. Здесь, по мнению Спрея, Бойда и Риччони, "вопреки острой необходимости в смене руководства ничего не делается для того, чтобы выйти из достойного сожаления положения, в которое загнали себя ВВС".

Сегодня военно-воздушные силы США ежегодно расходуют более 150 млрд долл. Это значительно превышает ассигнования, которые получало Министерство ВВС в период холодной войны. Но, несмотря на щедрую финансовую подпитку, численность самолетного парка американской тактической авиации в настоящее время значительно меньше, чем она когда-либо была с момента окончания Второй мировой войны. Вместе с тем самолеты военной авиации существенно "постарели" и эксплуатируются значительно дольше, чем прежде.

После прихода в Белый дом Джорджа Буша-младшего в 2001 году ВВС получили мощные денежные вливания, с помощью которых предполагалось разрешить стоявшие перед ними проблемы. Проект бюджета военно-воздушных сил в период с 2001 по 2009 год предусматривал выделение 850 млрд долл. На самом же деле в кассу военных авиаторов Америки на настоящий момент уже поступило свыше триллиона долларов. И это без учета дополнительных ассигнований, составляющих более 80 млрд долл., которые предназначались на проведение операций в Ираке и Афганистане.

Но и после получения столь значительной финансовой помощи проблемы, стоявшие перед военно-воздушными силами США в 2001 году, не только не были решены и существуют донныне — более того, они только усугубились. Количество самолетов тактической авиации сократилось на 100 единиц, а их среднее время эксплуатации, по данным Контрольно-финансового управления Конгресса (GAO), возросло с 15 до 20 лет.

ПРОСТАЯ ЦЕЛЬ ВВС

Как констатируют авторы статьи в "Джейнс дефенс уикли", руководство ВВС США и поддерживающие его американские политики заявляют, что теперь с военной авиацией страны все в порядке и что найдено однозначное решение всех проблем, которое называется универсальный истребитель-бомбардировщик F-35 "Лайтнинг II" ("Лайтнинг" в переводе на русский язык — "Молния"). Он будет способен решать целый комплекс боевых задач, включая уничтожение

наземных целей, борьбу с авиацией противника и непосредственную авиационную поддержку сухопутных войск. Модификации этого самолета должны производиться для каждого вида вооруженных сил США. Свои машины получают ВВС, ВМС и корпус морской пехоты (КМП).

Но самое важное, согласно утверждениям Пентагона, заключается в том, что новый истребитель окажется недорогим и вполне по карману Минобороны. Поэтому МО сможет закупить этот самолет в таких количествах, которые позволят решить все проблемы, связанные с уменьшением численности парка авиационной техники и ее старением.

Такие утверждения Спрея, Бойда и Риччони называют "полной чушью". Первые официальные данные по оценке стоимости и необходимого количества истребителей F-35 Пентагон отправил на Капитолийский холм в 2001 году. Тогда Минобороны планировало закупку 2866 "Молний", а их общая стоимость оценивалась в 226 млрд долл. При этом, по прикидкам военных аналитиков, закупочная цена должна была составлять 79 млн долл. США за каждый самолет. В самых последних выкладках Пентагона речь идет о приобретении меньшего количества самолетов (2456), однако их общая стоимость существенно возросла (299 млрд). То есть относительно первоначальных расчетов цена каждого истребителя выросла на 54 % и теперь составляет 122 млн долл. Кроме того, на два года был продлен график поставок "Лайтнингов II".

"И это только начало остальных плохих новостей. Упомянутые выше увеличения цен и задержки в поставках представляют собой лишь известные на данный момент проблемы", — заявляют авторы статьи. Они полагают, что поскольку программа испытаний F-35 только начала реализовываться, говорить об успешности предыдущих этапов ее выполнения еще очень рано. Вполне вероятно появление множества дополнительных проблем, которые могут оказаться "более серьезными", чем существующие на настоящий момент сложности с созданием двигателя, разработкой системы управления полетом, а также с электрическим и электронным оборудованием.

Специалисты вспомнили о случае с истребителем F-22 "Рэптор". В момент начала его испытаний в 1998 году Пентагон утверждал, что стоимость каждой машины не будет превышать 184 млн долл. Однако сегодня она уже взлетела до 355 млн. Практически то же самое произошло и с многоцелевым истребителем F-111, который создавался для трех видов вооруженных сил. В ходе его разработок закупочная стоимость каждого самолета по сравнению с первоначальными оценками выросла в три раза, и Пентагон был вынужден вдвое сократить количество закупаемых машин.

Истребитель F-35 является значительно более сложным изделием, чем F-111, и начинен в несколько раз большим количеством автоматизированных систем, чем F-22, объем программ управления которыми почти в пять раз превосходит аналогичные показатели "Рэптора". Поэтому, как считают авторы статьи, "повергающая в ужас перспектива удвоения стоимости одного самолета F-35 не представляется такой уж фантастической".

В настоящее время на серийное производство почти 100 самолетов F-35 в год Пентагон планирует тратить чуть более 10 млрд долл. Однако, когда станет

очевидным факт неизбежного роста цены каждого "Лайтнинга", Минобороны США, как это было с уже упоминавшимися истребителями, будет вынуждено существенно сократить объемы их закупок. А это, в свою очередь, не позволит расширить самолетный парк ВВС до такого количества новейших машин, в котором нуждаются военно-воздушные силы для решения стоящих перед ними задач.

Сегодня, как полагают эксперты, ВВС преследуют очень простую цель. Они хотят заключить контракты на закупки как можно большего количества истребителей до завершения летных испытаний. На настоящий момент из программы испытаний исключено два опытных образца самолетов, а ее длительность была сокращена на несколько сотен летных часов. Пентагон планирует запустить в производство более 500 самолетов, хотя усеченная программа испытаний еще не завершена. Вряд ли предлагаемый подход как-то повлияет на ход выполнения программы, однако он может позволить военным скрыть существующие проблемы и создать такие условия, когда сокращение программы по производству самолета F-35 станет практически невозможным как на уровне Пентагона, так и на Капитолийском холме.

НЕИЗБЕЖНОЕ ФИАСКО

Но это еще далеко не все. Как утверждают критики программы, истребитель F-35, даже "если согласиться со всеми обещаниями в отношении тактико-технических характеристик этого самолета, которые в настоящее время делает МО", будет слишком тяжелым и маломощным. Новая машина обладает весьма низким коэффициентом тяговооруженности. При взлетном весе в 22,45 тонны номинальная тяга самолета составляет всего лишь 19,05 тонны. А этот показатель для истребителя 5-го поколения должен быть существенно выше.

Кроме того, площадь несущих плоскостей F-35 в вариантах для ВВС и КМП будет составлять всего лишь 43 кв. м. Это явно недостаточно для обеспечения высокой маневренности истребителя и, соответственно, для его живучести. Как заявляют специалисты, "Лайтнинг II" является даже менее маневренным, чем печально известный истребитель F-105 "Лид След", который был буквально "стерт" с неба во время вьетнамской войны. В отсеках истребителя F-35 размещается чуть более 900 кг бомб, что намного меньше, чем было у американских машин этого класса в период военной кампании в Индокитае в 1960–70-е годы. "Молнию", утверждают эксперты, нельзя причислить и к разряду первоклассных бомбардировщиков. При внешней подвеске дополнительных бомб он сразу же перестает быть "невидимкой". А Пентагон в течение ближайших нескольких лет даже не планирует проведение серьезных испытаний F-35 в таком варианте.

Не высоко отзываются специалисты и о возможностях F-35 по решению задач обеспечения непосредственной авиационной поддержки наземных войск. Этот истребитель, убеждены эксперты, является слишком скоростным, слабо защищен от огня зенитных средств противника, не имеет достаточного запаса бомб и ракет и очень уязвим в воздушном бою. Поэтому новый самолет будет не способен эффективно поддерживать армейские подразделения в течение длительного времени. Причем сейчас на вооружении

военно-воздушных сил состоит самолет-штурмовик A-10, специально созданный для решения подобных задач, и в этом отношении он существенно превосходит "Лайтнинг II".

Что касается "невидимости" нового истребителя, как заявляют авторы статьи, вопрос его обнаружения решается не так уж и сложно. Дело всего лишь в том, какие типы радаров будут использоваться противником и под каким углом на "истребители-невидимки" будут направлены их антенны. Специалисты вспомнили случай с самолетом "стелс" F-117, который был успешно сбит сербами в 1999 году с помощью ЗУР. Они также утверждают, что использование РЛС большой дальности и в высшей степени сложного электронного оборудования для обеспечения поражения воздушных целей вне зоны видимости не дает каких-либо гарантий эффективных действий в реальных боевых условиях. По мнению специалистов, электронное оборудование F-35, предназначенное для обеспечения поражения наземных целей, предполагает всего лишь более удобное управление имеющимися боеприпасами и контроль за их применением.

Эксперты считают, что полный перечень претензий к новому детищу Пентагона появится только после полномасштабного проведения летных испытаний. Они утверждают, что F-35 "является неудачным предприятием, демонстрирующим все признаки его превращения в катастрофу, сравнимую разве что с тем фиаско, которое потерпел самолет F-111 в 60-х годах прошлого столетия".

ОТВЕТ ПЕНТАГОНА

Естественно, представители Минобороны Соединенных Штатов категорически не согласны с выдвинутыми в их адрес обвинениями. Они настаивают на том, что создаваемая новая "чудо-машина" позволит решить все существующие проблемы и в очередной раз выведет ВВС США на самые передовые позиции в мире. Каждый пункт сомнений и вопросов экспертов к программе разработки F-35 ее руководители Том Бердбиж и генерал-майор Чарльз Девис попытались опровергнуть неопровержимыми, на их взгляд, доводами. Бердбиж и Девис обвинили своих оппонентов в непонимании всех требований к созданному самолету. По их словам, "к счастью, руководство видов вооруженных сил" и представители других участвующих в программе стран, "перед которыми в ближайшие годы будет стоять задача принятия сложных решений о приобретении нового оружия", как раз "полностью понимают" все требования к истребителю F-35. В ответе критикам "Лайтнинга II" утверждается, что с момента подписания контракта на разработку машины в 2001 году стоимость каждого самолета возросла не на 54 %, как заявляют оппоненты, а только на 38 %. Причем 35 % ценового роста было обусловлено чисто экономическими факторами, которые не подконтрольны руководителям программы. Сюда относятся инфляция и рост стоимости различных видов сырья, таких, например, как титан и углеволокно. Представители Пентагона считают, что средняя стоимость каждого F-35 в долларах с 2008 года вплоть до 2036-го не будет превышать 77 млн.

Бердбиж и Девис также отметили, что в настоящее время проводятся летные испытания двух образцов нового истребителя. Третий испытывается на

заводских стендах. В ближайшие полтора года на наземные и летные испытания планируется отправить еще 17 машин. В дополнение к 19 опытным образцам F-35 Пентагон намеревается изготовить еще 20 истребителей, на которых будут проведены эксплуатационные испытания. По словам лидеров программы, такое количество испытательных образцов не имеет прецедента в истории военной авиации США. Вопреки мнению своих антагонистов руководители программы заявляют, что первые испытания систем управления полетом и программного обеспечения полностью подтвердили их весьма высокое качество. Единственный из недостатков, выявленных в ходе первого полета F-35, относился только к сфере контроля производственных процессов и был сразу же устранен.

Ежегодный максимальный темп серийного производства истребителей 5-го поколения будет составлять 231 единицу, то есть практически каждый рабочий день должен быть собран один самолет. В этом году Минобороны США планирует довести производство до 150 машин для каждого вида вооруженных сил. Дополнительное количество истребителей будет изготовлено и для зарубежных участников программы. По заявлениям ее руководства, такой подход к организации производства позволит обеспечить беспрецедентную экономии средств.

Претензии специалистов к энерговооруженности F-35, считают Бердбиг и Девис, ни на йоту не соответствуют действительности. Топливо, которым обычно заполняются внутренние и внешние баки самолетов, из соображений обеспечения характеристик "невидимости" находится внутри истребителя. Запас топлива у "Молнии" превышает восемь тонн. То, что машина не имеет внешних подвесок с баками и вооружением, позволяет обеспечить очень большой радиус ее действия. Кроме того, руководители программы заявляют, что упоминаемые критиками высокие показатели энерговооруженности и маневренности, которые были продемонстрированы легкими истребителями 4-го поколения на авиасалонах, не имеют никакого отношения к реальным условиям их эксплуатации и ничего общего с теми задачами, для решения которых создается F-35.

Однако в новом истребителе все-таки предусмотрены и шесть внешних подвесок для установки вооружений различного класса. На них, если будет позволять обстановка и для ведения боевых действий истребителю не нужно быть "невидимым", могут устанавливаться ракеты и бомбы. Это является одним из важнейших преимуществ "Лайтнинга II" перед истребителями других типов.

Мощность двигателя F-35 значительно превосходит аналогичные характеристики всех силовых установок, когда-либо устанавливавшихся на американских истребителях, и эквивалентна суммарной мощности двух двигателей евроистребителя "Тайфун". А аэродинамические характеристики F-35 значительно превышают все до сих пор создававшиеся модели самолетов подобного класса.

Возможности электронного оборудования "Молнии" по сбору, анализу и сравнению полученной информации с данными, поступающими от других источников, могут в значительной мере изменить характер воздушного боя в будущем и привести к качественному пересмотру подходов к решению задачи обеспечения непосредственной авиационной под-

держки. Инцидент же с F-117 в Сербии был связан не столько с характеристиками "невидимости" истребителей этого типа, сколько отсутствием у них технических возможностей по получению данных от других технических средств, контролирующей обстановку на поле боя. Этот недостаток полностью ликвидирован в истребителе F-35.

Вот так военное ведомство пытается дезавуировать утверждения своих противников. Однако нельзя не отметить тот факт, что против выбранных Пентагоном подходов к реализации программы "Лайтнинга II" возражают не только независимые и весьма квалифицированные эксперты. Контрольно-финансовое управление (GAO) Конгресса, уже в течение нескольких лет ежегодно публикующее обзоры хода выполнения данной программы и информирующее парламентариев о ее огрехах, не далее как в марте нынешнего года опубликовало очередной отчет, в котором еще раз дало негативную оценку попыткам Минобороны Америки создать истребитель 5-го поколения и указало на ее серьезную несостоятельность.

Сотрудники GAO были с самого начала не согласны с идеей создания истребителя 5-го поколения, которую активно пропагандировал Пентагон, и предсказали большие трудности в ходе выполнения данной программы. Контрольно-финансовое управление неоднократно знакомяло американских законодателей со своими заключениями. Особо резкие возражения вызывает требование Минобороны США закончить испытания новой машины в 2013 году и начать производство установочной партии истребителей. Однако руководители этой программы всегда утверждали и продолжают заявлять о целесообразности ее реализации и "несомненной ценности" для повышения боевых возможностей ВВС.

Но по последним оценкам GAO, стоимость новой техники обойдется налогоплательщикам США в дополнительные 38 млрд долл. А это совсем не так мало, если учитывать современное состояние финансов Америки.

Владимир ИВАНОВ

*источник: газета «Независимое военное обозрение»
03.10.08*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

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

WWW.KSAN.RU

ЛЕТАТЬ, СРАЖАТЬСЯ, ПОБЕЖДАТЬ...

Австралийские газеты The Australian и The West Australian, сославшись на секретный доклад военных, обнародовали информацию об итогах военных игр, проведенных в августе текущего года на американской авиабазе Хикэм (Hickam) на Гавайях. На них были приглашены представители австралийских ВВС.

Виртуальные воздушные бои между российскими истребителями фирмы АХК "Сухой" и американскими F-35 Lightning II фирмы Lockheed Martin должны были продемонстрировать успех американской техники 5-го поколения. Австралийские военные, располагающие подробными результатами проведенного моделирования, поделились обескураживающей информацией: российские истребители, выражаясь по-австралийски, "побили, как пингвинов", американские F-35.

В Австралии заявления оппозиции о столь плачевных результатах виртуальных боев вызвали особый интерес к планируемой закупке F-35 Lightning II. Сенатор Минчин (Minchin), посчитавший сообщение "солью на рану", заявил: "Я не могу много говорить об этом самолете, но изготовители заверили меня, что речь идет о чем-то действительно феноменальном. Глава нашей обороны Ангус Хьюстон (Angus Houston) говорит, что это то, что нам нужно, самый совершенный истребитель современности. Нам говорят, что это наше счастье, что с нами заключают подобную сделку".

Сообщения СМИ вызвали озабоченность у министра обороны Австралии, который приказал представить ему полный отчет о боевой эффективности продаваемого американцами новейшего истребителя. Оппозиционные партии в Австралии потребовали срочного пересмотра сделки с фирмой Lockheed Martin по приобретению F-35 Lightning II. По их мнению, одним из возможных вариантов для ВВС Австралии является требование к США заменить F-35 на F-22 Raptor. Именно это желание австралийцев международные эксперты ставят во главу угла и считают, что самолет пятого поколения никак не мог проиграть схватки. В качестве примера приводится разрекламированный американскими СМИ один из итогов других учений, не подтвержденный документами. На них F-15 участвовали в схватках с F-22 и проиграли со счетом 140 : 1. Кроме того, американские журналисты, допущенные к общению с участниками учений, особенно упирали на заявления одного из летчиков. Он рассказал, что видел визуально Raptor, который так и не был обнаружен радаром его самолета.

ИНДИЙСКИЕ СРАЖЕНИЯ

Вместе с тем другие международные эксперты, когда пытаются найти истину по виртуальным боям на Гавайях, вспоминают о других, но уже реальных уче-

ниях. Американские военные очень часто заявляли о превосходстве истребителя F-15 и возможности одержать победу над любым противником даже при его трехкратном превосходстве. Индийская сторона решила проверить, насколько обоснованы такие утверждения, и вышла с предложением к США провести совместное учение. Каждая из сторон имела заинтересованность в учебных схватках. Индия могла оценить возможности приобретенной техники. Такой же шанс получала американская сторона, и к тому же в случае успеха авиастроители США получали возможность выйти на индийский рынок.

Совместное учение Core India 2004 (дословный перевод – "индийское сражение") прошло на авиабазе ВВС Индии Гвалиор (Gwalior) с 14 по 26 февраля 2004 года. В нем приняли участие шесть истребителей F-15C Eagle из состава 19-й эскадрильи 3-го авиакрыла ВВС США, базирующейся на авиабазе Элмендорф (Elmendorf), самолет-заправщик и транспортный самолет C-5 Galaxy из состава 60-го авиатранспортного крыла. Индийские ВВС представляли истребители Су-30МК и Су-30К, Mirage 2000Н, МиГ-29, МиГ-21 "Бизон", истребители-бомбардировщики МиГ-27М. Индийские военные ограничили использование воздушного пространства средними высотами без "применения" ракет "воздух – воздух" большой дальности и не стали использовать на учении Су-30МКИ.

Итог учений шокировал экспертов. Индийские летчики выиграли три четверти всех поединков. Американский генерал Хал Хомбург (Hal Homburg) заявил: "Мы не настолько обогнали весь остальной мир, как нам хотелось бы думать. F-15 является основным нашим самолетом для завоевания превосходства в воздухе, и поэтому неожиданные победы индийцев на русских самолетах стали по-настоящему отрезвляющим душем для многих".

Командование ВВС Индии сделало соответствующие выводы и настояло на подписании контракта о поставке дополнительной партии Су-30МКИ. К тому же индийские летчики не заметили, чтобы американские пилоты играли "в поддавки". Более того, американцы не могли обнаружить Су-30, атаковавшие F-15, без использования БРЛС. Кстати, в том же году австралийские летчики на F/A-18A/B Hornet проиграли учебные схватки малайзийцам на МиГ-29.

КРАСНЫЙ ФЛАГ

Ежегодно с 1975 года на авиабазе США Неллис (Nellis) проводится, как правило, не менее четырех учений "Красный флаг" (Red Flag). Цель учений – дать возможность пилотам США и других западных стран получать опыт и совершенствовать свои навыки в реальных боевых ситуациях. Неллис оснащена всей необходимой аппаратурой и считается одной из крупнейших в мире базой истребителей. Здесь прошли испытания более 75 процентов всех боеприпасов, используемых в ВВС США.

С 11 по 22 августа здесь прошло учение, в котором участвовали боевые самолеты из Франции (Rafale),

Южной Кореи (F-15) и самолет E-3 системы AWACS из Великобритании, а также восемь индийских Су-30МКИ (входили в состав ударной группы), два самолета-заправщика Ил-78МКИ и транспортный самолет Ил-76. Он привлекался для отработки задач группой индийских военнослужащих по захвату аэродрома противника и эвакуации условно сбитых экипажей.

Главной особенностью учений стало то, что не планировалось индийской стороной. Команда контроля и разведки, обычно представляемая самолетом E-3 системы АВАКС, на этот раз была "дополнена" двумя американскими разведывательными самолетами RC-135, которые сопровождали индийские истребители и в ходе их перелета в США.

По оценке индийских специалистов, разведчики старались засечь радиокоды и рабочие частоты БРЛС Н-011М "Барс", установленной на Су-30МКИ и представляющей собой вариант радара для Су-35. Индийские летчики, очевидно, предвидели такую ситуацию. С налетом около 200 часов они выполняли задания днем и ночью без включения БРЛС. Американские военные пытались получить данные о системе защиты многофункционального истребителя и способах противодействия Су-30МКИ ракетам класса "земля – воздух". Данный инцидент станет предметом тщательного обсуждения руководства ВВС Индии и делегации, принимавшей участие в учениях.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

Как видим, у ВВС США даже на основе проведенных учений и анализа открытых информационных источников имеется достаточный минимум информации для компьютерного моделирования схваток как с Су-30, так и с Су-35.

В свое время исследовательская корпорация RAND выработала рекомендации и составила функциональный портрет летчика противника только на основе анализа сведений о подготовке в СССР военных летчиков. Тогда методика исследования была построена на анализе сведений, получаемых от летчиков других стран, прошедших обучение в советских летных училищах. Советский летчик представлялся максимально дисциплинированным, безынициативным исполнителем, действующим под управлением командного пункта. Теперь, по всей видимости, будут внесены изменения в программу учений "Красный флаг". Индийские летчики имеют годовой налет больше американских коллег, инициативны в бою и стараются избегать тактических шаблонов. Именно здесь кроется отправная точка индийских побед.

Пентагон, имеющий больше вооружений, чем все остальные страны мира вместе взятые, раз за разом запрашивает у Конгресса дополнительные ассигнования на закупку новейшего оружия и строит новые планы на будущее. Не так давно на авиабазе Bolling под председательством министра ВВС США Майкла Донли прошло совещание по путям дальнейшего развития ВВС США. На нем было заявлено: "Главная задача ВВС Соединенных Штатов заключается в том, чтобы летать, сражаться и побеждать... в воздухе, космосе и киберпространстве".

НА ПУТИ К ПЯТОМУ ПОКОЛЕНИЮ

Одной из приоритетных задач отечественных авиастроителей считается создание перспективно-

го авиационного комплекса фронтовой авиации. Ведущая роль в создании комплекса 5-го поколения отведена АХК "Сухой" – крупнейшему российскому поставщику военной авиационной техники на экспорт. До 2015 года на мировом рынке боевых самолетов холдинг намерен сохранять позиции за счет увеличения экспортных поставок истребителей Су-30МК и запуска в серийное производство авиационных комплексов Су-34 и Су-35. Круг покупателей современного вооружения будет расширяться за счет динамично развивающихся стран Азии, Ближнего и Среднего Востока, Латинской Америки. Корпорация планирует упрочить свое положение, предложив заказчикам истребитель пятого поколения. Сборка опытного экземпляра в настоящее время ведется на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КнАА-ПО). Достижение столь амбициозных целей потребовало реализовать программы, имеющие для фирмы на данном этапе приоритетное значение.

В течение ряда лет на предприятии проводится широкомасштабная работа по техническому перевооружению, модернизации и оснащению цехов современным высокопроизводительным оборудованием, внедрению самых передовых технологий на всех этапах производственного процесса. С 2005 по 2007 год на эти цели было направлено более 3,2 млрд рублей. Уровень технической оснащенности этого авиазавода – один из самых высоких в авиастроительной отрасли России. Вот почему здесь нужны высококвалифицированные кадры, подготовленные с учетом мировых требований.

В АХК "Сухой" принят документ, определяющий политику в области качества на сегодняшнем этапе развития холдинга. Для сохранения позиций лидера на российском и мировом рынках самолетостроения, а также в целях обеспечения эффективности производства будет уделяться особое внимание качеству продукции. Холдинг намерен повышать конкурентоспособность и за счет сервисного обслуживания, эффективного использования ресурсов. Партнеры и поставщики вовлекаются в реализацию совместных проектов на условиях взаимной выгоды.

"ПЕРЕДОВАЯ" ПРОГРЕССА

Одним из ведущих партнеров АХК "Сухой" специалисты называют лидера отечественного двигателестроения Научно-производственное объединение "Сатурн". Именно мотор образно называют сердцем самолета. Современный газотурбинный двигатель, без преувеличения, считается сложнейшим комплексом, вбирающим с себя передовые технологии, научные достижения, ведь создавать его по лекалам вчерашнего дня – бессмысленное занятие.

Фирма завершила проект по созданию нового суперкомпьютерного центра. Запуск в эксплуатацию самого высокопроизводительного суперкомпьютера в промышленности России и СНГ мощностью 14,3 TFlops (триллионов операций в секунду с плавающей точкой) – результат совместной работы НПО "Сатурн" и компаний КРОК, IBM, Intel, APC by Schneider Electric.

Новый суперкомпьютер превышает по производительности имеющийся суперкомпьютер фирмы, эксплуатирующийся с 2005 года, более чем в 20 раз. Его предшественник позволил конструкторским подразделениям компании перейти на новый уро-

вень аналитического проектирования на всех этапах разработки газотурбинных двигателей. Выполнены инженерные расчеты, позволившие в короткий срок создать двигатель 117С для Су-35. В результате на истребителе впервые в отечественной истории в рамках проводимых испытаний был осуществлен сверхзвуковой полет без включения форсажа — на максимальном режиме работы двигателя, что считается показателем самолета пятого поколения.

Новый суперкомпьютер значительно сократит сроки и затраты при создании новых продуктов. По мнению технического директора — генерального конструктора НПО "Сатурн" Михаила Кузменко, моделирование цифрового эксперимента на суперкомпьютере

вообще трудно переоценить, так как это существенно сокращает количество дорогостоящих натуральных испытаний изделий.

Подводя итог, можно отметить, что, несмотря на экономические трудности, на ведущих отечественных авиа- и двигателестроительных предприятиях делается все для того, чтобы в XXI веке Россия не осталась бескрылой. И итоги виртуальных и учебных схваток с американскими конкурентами только подтверждают этот факт.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»
09.10.08

ОПАСНЫЙ КОНКУРЕНТ

США ввели новые санкции против "Рособоронэкспорта".

23 октября правительство США опубликовало официальное сообщение о принятии экономических санкций против российской государственной компании "Рособоронэкспорт". Срок их действия составит два года. Помимо российского предприятия в "черный список" попали компании из Китая, Северной Кореи, Судана, Южной Кореи, Сирии, ОАЭ и Венесуэлы, которые американские власти обвинили в нарушении "Акта о нераспространении в отношении Ирана, Северной Кореи и Сирии". США считают, что каждое из этих предприятий может распространять технологии создания оружия массового уничтожения.

Торговля оружием для Соединенных Штатов — тема болезненная. Причем не потому, что она затрагивает оборонные интересы "нашего западного партнера", а скорее потому, что бьет по карману американских производителей. Бьет как раз в то время, когда полнота этого самого кармана под угрозой.

Достаточно вспомнить, что впервые санкции против российских экспортеров оружия американцы ввели в 2006 году. В числе неугодных оказался не только "Рособоронэкспорт", но и компания "Сухой". С первым, в принципе, все понятно, а вот со вторым — не совсем. Известнейшего российского производителя Америка официально обвинила в сотрудничестве с Ираном в области "создания средств доставки оружия массового уничтожения". Правда, санкции были сняты уже в ноябре того же года. После того как России удалось объяснить: поставки "Сухим" авиатехники в... Венесуэлу, из-за которых на самом деле вводились санкции, безопасности США не угрожают.

Действительно, незадолго до этого был подписан контракт между "Рособоронэкспортом" и военным ведомством Венесуэлы на поставку 24 истребителей Су-30МК2 за сумму более чем 1 миллиард долларов. Правда, ввести санкции против российского производителя именно из-за этого американцы на тот момент не могли. Поэтому и пошли обходным путем.

Если внимательно изучить суть вопроса, то она вовсе не в известной антиамериканской риторике Уго Чавеса, который при всей своей бравате вряд ли способен быть серьезной угрозой для безопасности США. Дело, скорее, в том, что российские производи-

тели "осмелились" вторгнуться на латиноамериканский рынок, который традиционно считался американской вотчиной. Ведь это "миролюбивое" государство, ратующее за безопасность и мир во всем мире, и сегодня остается главным продавцом оружия на планете. А оружие, как известно, по своей прибыльности сравнимо разве что с наркотиками.

Теперь немного конкретных фактов. Согласно данным американской газеты The Los Angeles Times, с 2001 по 2007 год общий объем торговли оружием США составлял от 10 до 13 миллиардов долларов ежегодно. В 2006 финансовом году Пентагон побил все свои недавние рекорды, заключив соглашений на поставку оружия на сумму в 21 миллиард долларов. Только с 2001 по 2005 год США поставили в развивающиеся страны 2099 зенитных ракет типа Sparrow и AMRAAM, что, к слову, на 20 процентов больше объема поставок главного конкурента — России.

По продажам военно-морской техники американцы и вовсе впереди планеты всей. За тот же период, с 2001 по 2007 год, они поставили странам развивающегося мира 10 крупных надводных боевых кораблей — авианосцев и эсминцев. Для сравнения, четыре крупнейших европейских страны — производительницы вооружений в совокупности поставили 13 таких кораблей. Более того, как пишет все та же The Los Angeles Times, "вдумчивая империя знает, что просто продавать оружие недостаточно — надо учить людей его применению". Пентагон планирует в 2008 году провести обучение военных из 138 стран на общую сумму почти 90 миллионов долларов. Другие страны и близко не подходят к такому показателю. Впрочем, доходы от "репетиторства" — это только лишь верхняя часть айсберга. Воевать-то чужих солдат американцы учат не на российском или европейском оружии, а на своем же. Естественно, в расчете на то, что впоследствии эти страны не обидят щедрыми заказами их производителей.

Но самый ловкий маркетинговый проект США, если можно так выразиться, это вовсе не санкции, а блок НАТО. Известно, что соответствие военной техники стандартам НАТО означает именно совместимость различных образцов, принятых на вооружение странами — членами альянса. И, что самое интересное, официально участники блока, а также потен-

циальные кандидаты на вступление в него вольны сами решать, где и что покупать. Но, несмотря на то, что натовским стандартам сегодня соответствует и часть российского вооружения, члены альянса предпочитают американскую и европейскую технику. Известно ведь, что после развала СССР бывшие страны Варшавского договора, равно как и некоторые постсоветские республики, начали активно перевооружать свои армии "по стандартам НАТО". Причем нередко отдавая предпочтение более дорогостоящему и менее надежному американскому оружию.

Бывшему в употреблении советскому арсеналу также нашлось применение. К примеру, значительная его часть перекочевала в Грузию, которая с приходом на президентский пост Михаила Саакашвили начала весьма активно снабжать им свою армию, раздув до немыслимых сумм военный бюджет практически нищей страны и заставив вспомнить старую советскую присказку про "Верхнюю Вольту с ракетами".

Вооружалась Грузия, как показало время, вовсе не в целях защиты. Но Саакашвили, в отличие от Чавеса и Ахмадинежада, это не враг, а друг США. Поэтому ему вооружаться можно без всяких ограничений. И санкции в отношении себя поставщики определенных стран могут не опасаться.

Ну а сколько сегодня "бродит" такого оружия по африканскому континенту, так и вообще подумать страшно. Но Госдеп этот вопрос все равно не особенно беспокоит. Ведь на закупку нового американского вооружения у какой-нибудь Сомали или Кении все равно денег нет, а прибыли от старых советских танков или автоматов, доставшихся в свое время в наследство от СССР украинцам или прибалтам, "Рособоронэкспорт" все равно не получает. Время показало: за свои оружейные рынки американцы готовы не просто бороться всяческими неординарными методами, но и просто отвоевывать их, обильно поливая пески кровью своих же американских солдат. Речь, конечно, идет про Ирак, где дядя Сэм удачно подстрелил даже не двух, а гораздо больше зайцев. Нефть — фактор известный, но ведь, помимо всего прочего, Ирак являлся еще и крупным потребителем советского, а затем и российского вооружения.

Так, согласно данным "Независимой газеты", с 1970 по 1990 год СССР поставил этой стране 4630 танков, 2810 БМП, 2714 БТР, 3279 артсистем, 725 ПТРК,

1539 ПЗРК, 1145 боевых и транспортных самолетов, 348 вертолетов и 41 боевой корабль. Естественно, если не брать в расчет поставки нового вооружения, все это надо было бы чинить и модернизировать. А выполнять эту работу могли только лишь российские или, в крайнем случае, другие постсоветские оборонные предприятия.

Иракский солдат умел воевать только советским оружием, а армия этой страны и по сей день вооружена арсеналом именно советского производства. Но, судя по всему, США твердо намерены положить конец монополии. Буквально в этом году в СМИ появилась информация, что иракцев до конца 2009 года перевооружат американскими винтовками М-16 вместо привычного "Калашникова". Как показали себя эти "легендарные" произведения американского военпрома в условиях пустыни — фактор известный. В отличие от неприхотливого и всегда надежного "Калаша", иракский песок им противопоказан. Только вот когда речь идет о деньгах, про надежность можно и забыть. Получается, средства, которые международные доноры выделяют на восстановление разрушенного войной Ирака, опять же не обойдут стороной объемный американский кошелек. То же самое можно сказать и об афганской армии, которой предстоит экстренно перейти на американские винтовки.

Высказывание официального представителя "Рособорнэкспорта" Вячеслава Давыденко по поводу того, что компания расценивает введение США санкций в отношении единственного в России посредника по торговле вооружениями как проявление недобросовестной конкуренции, можно считать не таким уж голословным. Тем более, что сейчас как США, так и Россия, наряду с многими другими странами, оказались в весьма незавидном финансовом положении. Любая фраза, не говоря уже про конкретные шаги, может фатально сказаться на фондовых индексах и курсах валют, а за каждую копейку или цент приходится бороться. В том числе — и методом удара в спину в темном закулке. А то ведь, глядишь, и сам Пентагон грешным делом заинтересуется российским оружием...

Андрей ФЕДОРОВ

*источник: LENTA.RU
24.10.08*

ДВЕ ТЫСЯЧИ АВИАГЕКТАРОВ

Штаб-квартиру российских авиастроителей построят в Жуковском.

Некоммерческое партнерство "Национальный центр авиастроения" обнародовало список компаний, которые примут участие в разработке концепции Национального центра авиастроения в подмосковном городе Жуковский. Указ президента о его создании был подписан в феврале 2008 года.

Проектом займутся в основном международные компании. Генеральным консультантом станет Deloit-

te & Touche, за юридические вопросы будет отвечать Ernst & Young, проект использования недвижимости разработает Jones Lang LaSalle. Архитектурная часть поручена бюро известного голландского архитектора Erick van Egeraat, а также российской группе ABD architects. Именно их разработки и предложения станут основой концепции, которая должна быть представлена в феврале 2009 года.

Но уже сейчас известно, что в Жуковском планируется создать мощный единый авиастроительный комплекс, куда войдут инженерный центр, экспериментальные и испытательные подразделения Объе-

диненной авиастроительной корпорации, центр подготовки летных кадров и повышения квалификации специалистов. Составной частью центра станет транспортно-выставочный комплекс "Россия". Он позволит проводить на качественно ином уровне ставшие популярными в последние годы авиационные выставки и шоу воздушной техники, например МАКС. Территория будущего центра превысит две тысячи гектаров.

Однако это — виды на будущее. Что касается планов корпорации, то сейчас здесь работают над гражданской и военной версиями Ил-76. Планируют с 2011 года предложить на рынок "Илы", собранные в Ульяновске. Летные испытания модернизированного российского транспортного самолета Ил-76 назначены на 2010 год. Практически закончена рабочая электронная документация по этому "грузовику". Ранее его производством занимались в Ташкенте, и теперь его перенесли в Ульяновск. На сегодняшний день уже началось изготовление там отдельных деталей самолета Ил-76.

Кроме этого корпорация намерена к середине 2009 года отобрать участников тендера на поставку комплектующих для нового российского ближне-среднемагистрального самолета МС-21. "В настоящее время определены технические данные и условия для участников тендера по МС-21", — сказал председатель правления корпорации Алексей Федоров. По его сло-

вам, в перспективе будет создано как минимум три семейства МС-21. Первый полет самолета этого семейства запланирован на 2015 год. Стоимость проекта оценивается в 8 миллиардов долларов. Он также отметил, что крыло на новом самолете будет, скорее всего, создано из материалов нового поколения — композиционных, например из углепластика, а фюзеляж будет алюминий-литиевым. Рассматривается возможность использования композиционных материалов в крыле российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100.

Корпорация также участвует в проекте по созданию воздушного автобуса А350. В планах российских самолетостроителей производство композитных материалов и для проектируемого широкофюзеляжного Airbus. Они будут производиться, скорее всего, в Иркутске и Воронеже.

Что касается уже готовых воздушных машин, то Россия закончила поставки истребителей Су-30 новой модификации в Венесуэлу согласно контракту, который был заключен в июле 2006 года. Его суммарная стоимость, по неофициальным данным, составила 1,5 миллиарда долларов.

Татьяна ШАДРИНА

источник: газета «Российская газета»
10.10.08

РЕЙТИНГОВОЕ АГЕНТСТВО АК&М ПОДТВЕРДИЛО РЕЙТИНГ КРЕДИТОСПОСОБНОСТИ "РОСТВЕРТОЛА" ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ ШКАЛЕ "А" СО СТАБИЛЬНЫМИ ПЕРСПЕКТИВАМИ

Рейтинговое агентство АК&М подтвердило рейтинг кредитоспособности ОАО "Роствертол" по национальной шкале "А" со стабильными перспективами. Первоначально рейтинг компании был присвоен в мае 2006 года и подтвержден в июле 2007 года.

Рейтинг "А" означает, что "Роствертол" относится к классу заемщиков с высоким уровнем надежности. Риск несвоевременного выполнения обязательств низкий. Вероятность реструктуризации долга или его части минимальна. В течение срока действия рейтинга кредитоспособность "Роствертола", вероятнее всего, останется на прежнем уровне.

"Роствертол" — предприятие оборонно-промышленного комплекса РФ, серийно выпускающее вертолет Ми-26 в различных модификациях, вертолет Ми-24 (экспортный вариант — Ми-35), находящийся на вооружении более чем в 30 странах мира, лопасти несущего винта вертолетов типа Ми-26, Ми-24/35, Ми-28, Ми-2, запасные части к вертолетам Ми-26 и Ми-24/35. Кроме того, предприятие осуществляет ремонт вертолетов Ми-26, Ми-24 и их сервисное обслуживание. На "Роствертоле" в 2006 году начато

производство вертолетов Ми-28Н ("Ночной охотник"), который принят на вооружение в качестве основного вертолета российской армии.

В 2007 году в соответствии с программой формирования вертолетостроительного холдинга в уставный капитал "Роствертола" вошло ОАО "ОПК "Оборонпром", в результате доля государства в "Роствертоле" составила 25,01 %. Участие "Оборонпрома" в капитале "Роствертола" позволило расширить государственный оборонный заказ для предприятия на 2008 год, что в условиях нестабильности экспортных поставок является важнейшим условием формирования доходов. С другой стороны, несмотря на то, что в настоящее время "Оборонпром" не оказывает оперативного влияния на деятельность "Роствертола", в дальнейшем, в особенности учитывая планы "Оборонпрома" по консолидации контрольного пакета акций "Роствертола", может возникнуть неясность в отношении его влияния на процедуры и качество принятия управленческих решений на "Роствертоле".

Свыше 5 % УК "Роствертола" в настоящее время владеют: ЗАО "Депозитарная компания УралСиб" — 10,62 %, ОАО КБ "Центр-инвест" — 8,17 %, ОАО "ФД "Сельмашинвест" — 6,73 %, ЗАО "Лидер" — 8,59 %, ЗАО "АВИАТОР" — 10,12 %, Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом — 7,88 %, ОАО "ОПК "Оборонпром" — 17,13 %.

"Роствертол" является экспортно ориентированным предприятием с долей экспорта в выручке свыше 50 %. Выручка "Роствертола" в 2007 году составила 7238 млн руб., EBITDA – 838,3 млн руб. По сравнению с 2006 годом EBITDA увеличилась на 22,6 %, выручка – на 17,8%. Чистая прибыль достигла 338 млн руб. (+8,1 %). В I полугодии 2008 года выручка и чистая прибыль снизились по сравнению с аналогичным периодом 2007 года на 23 и 9,1 %, до 2225 млн руб. и 62 млн руб. соответственно.

В числе факторов, поддерживающих кредитный рейтинг "Роствертола", – высокий спрос на продукцию на зарубежных рынках и постепенное увеличение спроса на внутреннем рынке.

По оценкам Минэкономразвития, до 2010 года ежегодно на мировой рынок будет поставляться около 300 военных вертолетов. При этом доля РФ составит 13–16 %, США – 41–43 %, государств Западной Европы – около 32 %. До 2015 года российский парк авиационной техники будет нуждаться в существенном пополнении. В этот период на рынок будут предложены модифицированные или новые типы вертолетов практически во всех основных классах (в том числе Ми-28Н, Ми-38, Ми-54 и Ми-2А) в количестве до 1000 новых вертолетов, среди которых около 400 составят средние и тяжелые.

Перспективы продвижения продукции "Роствертола" на внешнем рынке оцениваются в целом оптимистично. При практическом соответствии большинства технико-эксплуатационных характеристик и превосходстве по ряду из них, по сравнению с зарубежными аналогами изделия "Роствертола" характеризуются более низкой ценой, что создает существенные конкурентные преимущества. Кроме того, ряд стран предъявляет повышенный спрос именно на вертолеты российского производства, что связано с особенностями их внешнеполитических отношений.

Спрос на внутреннем рынке определяется моральным и физическим устареванием находящейся на вооружении РФ техники. Согласно прогнозам экспертов, объем внутреннего рынка вертолетов будет увеличиваться. Кроме того, учитывая, что в ближайшие годы значительная часть вертолетов, состоящих на вооружении РФ, будет выведена из строя по причине истечения сроков эксплуатации, можно говорить о гарантированном уровне спроса на продукцию предприятия для поддержания боеготовности частей.

Учитывая, что у вертолетов Ми-28Н нет аналогов, имеющих реальные перспективы принятия на вооружение РФ, а "Роствертол" является их единственным производителем в РФ, можно говорить об устойчивых предпосылках внутреннего спроса на продукцию компании. Вертолеты Ми-28Н включены в госпрограмму вооружений РФ. В начале 2008 года первые вертолеты Ми-28Н были поставлены ВВС России. Минобороны рассчитывает ежегодно покупать не менее 10 вертолетов Ми-28Н в год для перевооружения своих ударных соединений. Планируется, что Ми-28Н должны заменить стоящие на вооружении с 70-х годов боевые ударные Ми-24.

Сильной стороной "Роствертола" является разветвленная география стран – эксплуатантов вертолетной техники предприятия, что дает компании конкурентные преимущества на зарубежном рынке. "Роствертол" является основным предприятием, обслуживающим вертолетный парк силовых структур

России и стран, импортирующих продукцию компании. Высокое качество сервисного обслуживания и ремонта ранее выпущенной предприятием техники позволяет обеспечить сопровождение продукции на всех этапах ее жизненного цикла и увеличить доходы за счет ремонта и модернизации ранее поставленной продукции. Доля услуг по ремонту вертолетов в структуре выручки в 2007 году составила 19,44 %.

Среди факторов, поддерживающих рейтинг, можно назвать экспортную ориентированность предприятия. Экспорт авиационной техники занимает значительную долю (около 50 %) в суммарном растущем экспорте российского ВПК.

Несмотря на то что значительная доля продаж на внешнем рынке обуславливает увеличение валютного риска, в целом экспортную ориентированность предприятия эксперты РА "AK&M" рассматривают в качестве позитивного фактора. Емкость внешнего рынка существенно выше емкости российского рынка, а, следовательно, устойчивые позиции, завоеванные "Роствертолом" на мировом рынке авиационной техники, создают предпосылки для увеличения доходов за счет роста экспортных поставок.

"Роствертол" имеет право на ведение внешнеэкономической деятельности по поставкам вертолетов Ми-26Т и совместно с "Рособоронэкспортом" – вертолетов типа Ми-35.

Заинтересованность в поставках вертолетов Ми-35М проявляет ряд стран Азии, Африки и Латинской Америки. Многие зарубежные страны проявляют интерес к вертолету Ми-28 НЭ ("Ночной охотник"). В то же время в условиях недостаточного (несмотря на рост) гособоронзаказа ставка на экспортные поставки несет в себе риск, зависящий от мировых политических тенденций. В настоящее время после выполнения крупного контракта с Венесуэлой аналогичных по масштабам контрактов с другими странами у "Роствертола" нет, хотя ряд крупных контрактов находится на различных стадиях согласования в ФГУП "Рособоронэкспорт".

В качестве позитивного фактора выступает удолветворительное финансовое состояние "Роствертола". Несмотря на снижение, в 2007 году показатели рентабельности находятся на приемлемом уровне. Так, рентабельность основной деятельности уменьшилась с 10,69 до 10,58 %, рентабельность продаж – с 9,66 до 9,57 %, рентабельность собственного капитала – с 11,46 до 9,59 %. Рентабельность активов "Роствертола" по итогам 2007 года составила 4,18 % (в 2006 году она равнялась 5,10 %), что по-прежнему выше, чем по отрасли "Производство транспортных средств и оборудования" (3,9 %). В I полугодии 2008 года показатели рентабельности несколько возросли. Так, например, рентабельность продаж составила 6,77 % против 4,65 % по итогам I полугодия 2007 года, рентабельность основной деятельности – 7,26 % против 4,88 %.

Критерием, свидетельствующим об эффективности инвестиционной политики "Роствертола" и качестве использования заемного капитала, является показатель рентабельности инвестированного капитала (ROIC). Данный показатель по итогам 2007 года равен 18,8 % и увеличился по сравнению с 2006 годом на 0,7 процентных пункта.

Доля долгосрочных обязательств в структуре заемных средств (кредитов и займов) на 1 июня 2008

года составила 80,9 %, что свидетельствует о высоком качестве кредитного портфеля "Роствертола". При этом можно отметить существенный рост доли долгосрочных обязательств по сравнению с ситуацией на начало года на фоне снижения абсолютных объемов краткосрочного долга.

Суммарная задолженность по кредитам и займам "Роствертола" на начало 2008 года равнялась 3232,9 млн руб. и выросла в 2007 году на 47,7 %. Отношение долга к EBITDA и выручке "Роствертола" в 2007 году составило 3,9 и 0,45 соответственно, что несколько выше результатов по итогам 2006 года. Коэффициент покрытия процентов (interest coverage ratio) EBIT в 2007 году также несколько ухудшился, однако остается на приемлемом уровне. По итогам 2007 года отношение EBIT к процентам к уплате составило 3 против 3,8 в 2006 году. Отношение EBITDA к расходам по погашению обязательств (без процентов) снизилось с 0,20 до 0,19. Отношение долга к активам и собственному капиталу составило 0,77 и 0,36, что незначительно хуже уровней 2006 года. Отдельно можно отметить, что в I полугодии 2008 года наблюдается некоторое снижение долговой нагрузки и улучшение ситуации. Объем долга "Роствертола" с начала года сократился на 7 %, до 2995 млн руб. Отношение объема долга к активам и собственному капиталу сократилось до 0,73 и 0,30 соответственно.

Важным фактором, поддерживающим кредитный рейтинг, является хорошая кредитная история "Роствертола". Руководство предприятия придерживается политики своевременного исполнения долговых обязательств. Фактов неисполнения обязательств по кредитам не выявлено, просроченная задолженность по кредитам банков в настоящее время отсутствует. Просроченной кредиторской задолженности также нет. Таким образом, кредитная история "Роствертола" в последние годы оценивается как безупречная.

Рейтинг ограничивается рядом рисков, присущих компании, основным из которых является сильная зависимость от политики федеральных властей и мирового рынка оружия. Финансовые потоки "Роствертола" во многом определяются наличием заказов как со стороны российских вооруженных сил, во многом определяемых состоянием госбюджета и военной доктриной, а также внешней и внутренней политикой, так и экспортных контрактов, которые в свою очередь зависят от состояния мирового рынка оружия и политического расклада сил на мировой арене. Именно вследствие наличия такой зависимости выручка компании, как и финансовые коэффициенты, не отличается стабильностью.

Фактором, сдерживающим кредитный рейтинг, является то обстоятельство, что "Роствертол" характери-

зуется достаточно высокой зависимостью от производителей отдельных систем вертолетов. Устойчивость работы производителей подсистем, которые являются предприятиями ОПК, часто монополистами в области профильной продукции, и находятся в различном финансовом положении, существенно влияет на ритмичность поставки необходимых компонентов вертолета. Всего "Роствертол" имеет около 300 поставщиков комплектующих изделий. Возможный сбой графика поставок может негативно отразиться на выпуске и сдаче "Роствертолом" (как внутренним, так и внешним потребителям) конечной продукции, однако следует признать, что предприятие организовало достаточно эффективную систему МТО и обеспечивает исполнение контрактных обязательств в срок. Также "Роствертол" имеет ряд наработок, снижающих влияние данного риска, — действующую конструкторскую документацию, предусматривающую установку на вертолеты ряда блоков и систем импортного производства для поставки продукции на экспорт.

В контексте анализа кредитоспособности нельзя не отметить валютные риски компании. Поскольку "Роствертол" осуществляет внешнеэкономическую деятельность, на долю которой в среднем приходится около 51 % выручки, то в условиях номинирования экспортных контрактов в долларах США заметную роль приобретает зависимость от колебаний обменного курса рубля. Потери "Роствертола" возникают в условиях удешевления доллара. Учитывая складывающиеся в настоящее время тенденции на валютном рынке, этот риск является достаточно существенным.

"Роствертол" характеризуется определенной зависимостью от ФГУП "Рособоронэкспорт" в плане поставок продукции военного назначения (ПВН). Ввиду ограничений права самостоятельной деятельности в данной области, поставки значительной части ПВН осуществляются через "Рособоронэкспорт", что оказывает определенное влияние на оперативность предконтрактной работы и работы по исполнению контрактов. В то же время положительное значение имеет наличие у "Рособоронэкспорта" разветвленной сети зарубежных представительств и наработанных связей с потенциальными покупателями продукции "Роствертола".

Рейтинговое агентство "АК&М" является ведущим независимым национальным рейтинговым агентством в России. Начало рейтинговой деятельности — 1993 год. Рейтинговое агентство "АК&М" аккредитовано СРО "Национальная фондовая ассоциация".

источник: ИА «АК&М»
08.10.08

ЧТО СГОРИТ, ТО НЕ СГНИЕТ

Таганрог — город у моря. А потому и авиация, которую создавали на авиапредприятии этого города, всегда была так или иначе связана с морем.

Почти все советские морские разведчики, противо-

лодочные корабли и летающие лодки создавались здесь. Именно в этом ОКБ творили люди, ставшие гордостью отечественного авиастроения — В. Б. Шавров, Р. Л. Бартини, Г. М. Бериев и их современные наследники — инженеры и конструкторы, создавшие амфибии А-40 и Бе-200. При изменении условий работы в стране в связи с децентрализацией экономики (проходившей

под условным названием "перестройка"), то, что было ранее весомо и значимо, как-то теряло всю свою величину. И вновь приходилось доказывать значимость содеянного, что порою было не легче, чем создать его. Потому волею судеб оставшиеся "без мотора" — собственного создателя — конструкции прозябают в состоянии весьма плачевном. Так, после кончины Н. Д. Кузнецова никак не могут поставить на крыло его последний двигатель НК-93. Лишенные мощной движущей силы внутри самого предприятия и поддержки государства (которым они были созданы и для которого всю жизнь работали), целиком увядают почти все наши знаменитые ОКБ — Яковлева, Туполева, Ильюшина.

По уходу с ТАНТК Константинова и Панатова уже который год никак не решится судьба их А-40 — уникальной сорокаметровой летающей лодки с мореходностью среднего сторожевика и полетными качествами авиалайнера. И это несмотря на многократные заявления о ее нужности и полезности для различных целей — как гражданских, так и оборонных (для которых, собственно, эта машина изначально и создавалась). Пока не помогло делу даже волшебное превращение гидро самолета в "чисто гражданский" А-42 посредством кисточки и краски на глазах у посетителей Гидроавиасалона-2004 в Геленджике. Между тем, по проекту для этого кроме работы художника требовалось еще и заменить установленные на нем маршевые ТРДД Д-30КПВ и бустерные ТРД РД-60К на ТВВД типа Д-27. Единственная подвижка последнего времени — закрытие всех экспортных контрактов на этот самолет в связи с его потенциальным оборонным применением.

Чуть менее драматична судьба Бе-200. Этот самолет, созданный с учетом опыта конструирования и производства А-40, специально для гражданского применения. Военные задачи на эту машину не возлагались никогда. Вес, грузоподъемность и мореходные качества ее чуть слабее, чем у прототипа, но летные качества и экономичность — существенно выше. А придуманные специально для этой амфибии возможности "летающего пожарного" не имеют в мире аналогов. Создание этого самолета прошло как раз в начале перестроечных перемен, а потому на централизованную поддержку особенно и не рассчитывали. К тому же самолетом заинтересовалось МЧС, а на самом таганрогском предприятии сохранился "мозговой центр", разрабатывающий эту машину. Потому перспективы у этого проекта достаточно долго виделись весьма безоблачными. Некоторые и сейчас остаются в убеждении его самодостаточности.

Для реализации Бе-200 еще в 1991 году в Таганроге было организовано ЗАО "БЕТА ИР", которое должно было отвечать за управление проектом самолета-амфибии нового поколения. Организация получила и эксклюзивное право продаж этой техники. Ей же полагалось организовывать послепродажное обслуживание Бе-200 в России и за рубежом. В духе времени предприятие организовали как "совместное российско-швейцарско-украинское". СП, говоря по-старому.

Учредителями нового предприятия стали (как тогда назывались) Иркутское АПО и Таганрогский авиационный научно-технический комплекс, а также украинский Проминвестбанк и некая инжинирингово-посредническая швейцарская компания Itta Trade Finance S.A. Последнюю можно назвать швейцарской, правда, достаточно условно: офис компании располагает-

ся в Афинах, и руководил ею в 1991 году Михаил Константинович Патсетакис (на самом деле Майкл и русского языка, конечно же, не знал, что не мешало ему в то время "по совместительству" быть еще и заместителем генерального директора СП "Бета-Ир"). Под эту команду и привлекались кредиты различных коммерческих банков.

В духе времени предполагалось "печь Бе-200 в различных модификациях как блины" и продавать их заинтересованным организациям в разных странах, модифицируя в каждом конкретном случае под авионику, двигатели и условия эксплуатации заказчика. Производство предполагалось развернуть на Иркутском авиапредприятии. Тем самым убивались два зайца: спасалось ИАПО, не имевшее на тот момент загрузки по своей обычной продукции — суховским машинам, и под проект Бе-200 подводилась солидная производственная база. Вопросом, чем загрузить сам таганрогский завод, особенно не заморачивались — ОКБ само себе работу найдет. Вроде бы.

Впрочем, эти благие намерения несколько затуманивались необходимостью международной сертификации самолета во всех ипостасях, облетаивания и превращения из экспериментального образца в серийный. Вся эта деятельность легла все-таки на разработчиков.

Как утверждает главный конструктор этого самолета А. В. Явкин, по функциональной загруженности Бе-200ЧС — самый сложный самолет, когда-либо созданный по требованиям к гражданским транспортным самолетам (АП-25 и их зарубежные аналоги). Это самолет-амфибия, сочетающий возможности противопожарного, грузового, спасательного и пассажирского. Причем все эти функции сертифицированы. По условиям применения в противопожарной функции Бе-200ЧС наиболее близок к штурмовику, используемому по наземным целям с дистанцией применения "оружия" 50 и менее метров над пересеченной местностью. Если добавить к этому требуемую энергичность выполнения маневров (например, при тушении пожара в Италии в течение одного полета Бе-200ЧС выполнил 20 заборов и сбросов воды с интервалом 2—3 мин), то можно себе представить сложность доводки и сертификации такого типа самолета.

За прошедшее с 1991 года время было построено 7 летных экземпляров самолетов (2 — экспериментальных, 5 — серийных). На сегодняшний день в летном состоянии 4. Один, экспериментальный, принадлежит Таганрогскому ОКБ. При этом только два самолета в регулярной эксплуатации МЧС, мы их регулярно видим на всех мировых пожарах и выставочных показах. Еще один осваивается в Азербайджане (честнее сказать, был подарен тамошними ребятами к 70-летию почившему ныне президенту Азербайджана Алиеву, да так и стоит без дела). Первый серийный самолет МЧС, получивший незначительные повреждения во время тушения пожаров в Индонезии (при посадке выкатился за пределы ВПП и подломил переднюю стойку шасси), два года ремонтируется на заводе в Таганроге. Реально, по словам заводчан, просто "работает памятником" в цехе из-за споров, кто должен приобрести эту стойку. Другой самолет МЧС не может бросить товарища и занимает место на стоянке Бериева. Еще два незавершенных самолета из поименованных семи, заказанных МЧС, занимают сборочный цех ИАПО (Иркутск). Как утверждает командир экипажа Бе-200 В. А. Крузе, под руководством которого и ведутся в основном все

летные работы Бе-200 — и противопожарные, и спасательные, — по опыту эксплуатации технику постоянно приходится совершенствовать. Но из-за несоответствий постоянно дорабатываемому опытному самолету и отсутствия решения, кто должен заплатить за доработку, МЧС отказывается их принимать. И еще одна беда: производство в Иркутске прекращено, а в Таганроге планируется его возобновление... не ранее 2011 года. Мало того: при всех панегириках, которые поются в прессе, Бе-200 не входит в продуктовый ряд ОАК, о нем больше не упоминает премьер, проект почти лишается бюджетной поддержки. В МЧС чувствуют себя обманутыми.

Потребность в самолетах Бе-200ЧС есть. И она совершенно неудовлетворенная. С 2004 года ежегодно Бе-200ЧС тушат пожары в Европе по лизинговым контрактам. Начали с одного экспериментального самолета, а прошлым летом на пожарах в Португалии и Греции работали уже 4 самолета. Годом раньше после известных катастроф в зону применения авиации МЧС попала Индонезия. Спрос значительно превышает предложение. Почему российские самолеты Бе-200ЧС не демонстрируют свою эффективность при тушении пожаров в России и где контракты? Ответы на эти вопросы выходят далеко за рамки проекта самолета. Вкратце: МЧС не несет ответственности за тушение лесных пожаров, эта функция идейно возложена на Минприроды, в состав которого входит "Авиалесоохрана". Деньги, предназначенные для

борьбы с лесными пожарами, несмотря на энергичную борьбу министра Сергея Шойгу с распылением средств, распределены по регионам. Губернаторы ответственности за ущерб, причиненный лесными пожарами, не несут. Получается, что России, по мнению власти (за исключением, конечно, МЧС), противопожарные самолеты если и нужны, то разве что для выставок. Вот мы и видим прекрасные возможности техники, в расширении применения которой особой энергичности не чувствуется. При этом такое ощущение вызывают заявления даже тех, кто вроде бы больше других заинтересован в ее продвижении на рынок. Генеральный директор ТАНТК в интервью на Сардинии, где Бе-200ЧС в этом году демонстрировался в международных учениях, заявил, что России необходимо аж целых 15 таких самолетов! Для сравнения — в США в пожарные сезоны для тушения лесных пожаров используются до 1000 самолетов и вертолетов, в Европе — сотни. Лесные пожары горят в России (никак не меньше, чем в Штатах или Европе), а решения по выделению финансовых средств принимаются в Москве. И "пока эти два государства не обменяются хотя бы посольствами", как предлагал В. Шендерович, самолеты Бе-200ЧС будут каждый сезон тянуться на юг, как курортники или перелетные птицы.

Дмитрий БОЕВ

*источник: журнал «Крылья родины»
17.10.08*

АКЦИИ КОМПАНИИ BOEING УПАЛИ ДО САМЫХ НИЗКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА ГОД

С начала забастовки рабочих Boeing 6 сентября акции компании потеряли около 23 %, и во время торгов в среду цена за акцию опустилась до рекордного уровня за последние 52 недели — 47,18 доллара.

По оценкам экспертов, каждый день забастовки обходится Boeing в 100 миллионов долларов в потерях будущих продаж и в минус один цент от стоимости каждой акции. К настоящему моменту, по данным профсоюза механиков Boeing, компания уже потеряла 3,2 миллиарда долларов. На сайте профсоюза, посвященном забастовке, стоит счетчик, который каждую секунду подсчитывает убыток компании. К настоящему моменту пошел 33-й день забастовки.

"Члены нашего профсоюза стояли за успехом этой компании. Мы участвовали в каждой программе, новой инициативе и предлагали альтернативные идеи — все для того, чтобы Boeing добился успеха. Мы поддерживали их, когда у поставщиков были проблемы, когда руководство принимало неправильные решения. Мы работали круглосуточно, когда понадобилось исправлять ошибки в 787 модели, что заставило членов профсоюза отправиться в командировки по всему миру. Мы всегда выходили вперед и всегда делали работу для Boeing. Мы продолжим делать то же самое, но не ценой своих рабочих мест", — говорится в последнем заявлении профсоюза.

Как отмечается в заявлении, никто не хочет забастовки, но таковы обстоятельства, что настало время встать на защиту своих прав. "Кто ответит за неправильные решения руководителей на Уолл-стрит? Снова это вы, рабочие. То же самое справедливо и в нашей битве за контракт. Мы каждый раз выходили вперед и сделали немало полезного для Boeing, теперь мы ожидаем ответного шага", — говорится в заявлении.

Основным требованием бастующих остается улучшение условий по четырем пунктам: заработная плата, пенсионное обеспечение, медицинское обслуживание и сохранение рабочих мест. Как отмечает профсоюз, Boeing отказался рассматривать вопрос сохранения рабочих мест, который стал одним из основных поводов к забастовке. По мнению профсоюза, его члены могут выполнять работу, которую Boeing отдает не членам профсоюза, за более меньший срок и с меньшими затратами. В забастовке принимают участие порядка 27 тысяч рабочих Boeing. Профсоюз посчитал, что компания Boeing неуважительно отнеслась к переговорному процессу.

В среднем рабочий Boeing получает 27 долларов в час, что составляет порядка 56 тысяч долларов в год, или 4,6 тысячи долларов ежемесячно без учета премий и сверхурочных. В соответствии с новым контрактом, который был предложен в конце августа, компания предлагала увеличение зарплаты на 11 % за три года и выплату единовременного бонуса в размере как

минимум 5 тысяч долларов. Однако, по условиям нового контракта, 2,5 тысячи долларов из суммы бонуса выплачивались бы только в том случае, если бы члены профсоюза проголосовали за контракт до 4 сентября. Этого не случилось — рабочие проголосовали против нового контракта и за забастовку.

Кроме бонуса и повышения заработной платы, Boeing предлагал своим сотрудникам и другие блага, которые в финансовом эквиваленте составляют, в соответствии с новым контрактом, порядка 34 тысяч долларов на человека за три года. Однако наряду с выплатами сотрудникам и увеличением зарплаты компания сделала контракт выгодным и для себя: в частности, была повышена стоимость медицинского обслуживания для служащих.

Профсоюз, помимо других преимуществ, пытается добиться не 11-процентного, а 13-процентного повышения зарплаты.

Выйдя на забастовку, работники не сидят дома и не просиживают время на заводе. Все действуют по четкому расписанию, которое было разослано членам профсоюза еще в августе. Бастующие выходят на пикет посменно, каждая смена продолжается четыре часа. Однако прийти в пункт сбора нужно за час до начала смены: на пункте бастующий проходит инструктаж, и его отвозят к месту проведения пикета.

Профсоюз советует вышедшим на забастовку найти временную работу, чтобы поддерживать свою семью. В то же время каждую субботу начиная с 27 сентября профсоюз выплачивает еженедельно по 150 долларов каждому участнику стачки. Пикеты проходят у заводских ворот круглосуточно. Бастующие держат в руках плакаты, на которых красным по белому написано: "На забастовке против Boeing". Их поддерживают многие трудящиеся авиаиндустрии. Так, например, в четверг, 9 октября, в Сиэтле в знак солидарности с бастующими к ним присоединятся члены профсоюза из Alaska Air Group и пилоты из United Airlines. Присоединившиеся устроят для бастующих барбекю и намерены встать в пикеты "для поддержки борьбы с корпоративной жадностью".

По данным президента регионального отделения профсоюза Тома Вроблевски, в настоящее время переговоров с Boeing относительно нового контракта не ведется. "Boeing по-прежнему не желает вносить изменения в свое окончательное предложение", — отмечается в заявлении профсоюза. Это далеко не первая забастовка служащих компании. В 2005 году порядка 18,5 тысячи механиков уже выходили на стач-

ку, что привело к четырехнедельной остановке сборки коммерческих самолетов.

История забастовок профсоюза выглядит следующим образом: в 1948 году — 140 дней, в 1965 году — 19 дней, в 1977 году — 45 дней, в 1989 году — 48 дней и в 1995 году — 69 дней.

Кроме финансовых потерь, забастовка, по оценке экспертов, приведет к проблемам с поставками нового Boeing 787. Скорее всего, первый полет "Дримлайнера" (Boeing 787) будет вновь перенесен. Во время прошлой 24-дневной забастовки в 2005 году Boeing не смог поставить более 20 самолетов, сборка которых стояла в расписании. На время нынешней забастовки Boeing также остановил сборку гражданских самолетов. В настоящее время Boeing заказано 3,6 тысячи различных самолетов на общую сумму 263 миллиарда долларов. Большинство заказанных самолетов — Boeing 737 — одни из самых популярных в мире самолетов для региональных полетов.

В 2007 году Boeing сообщил о доходах в размере 4,1 миллиарда долларов. По оценкам экспертов, финансовое состояние компании могло позволить без проблем выдержать краткосрочную забастовку. Однако продолжительная стачка может сорвать планы по сборке, испытаниям и поставкам нового "Дримлайнера", который компания планировала представить заказчикам уже в этом году. Однако по разным причинам полеты первых Boeing 787 постоянно переносились. Пока первый полет планируется осуществить не ранее третьего квартала 2009 года. О своем финансовом положении за третий квартал 2008 года, как говорится в сообщении компании, Boeing доложит рано утром по вашингтонскому времени 22 октября.

Впереди Boeing ожидают сложные переговоры со своими "белыми воротничками" — инженерами и техническими сотрудниками компании. Переговоры по их трехгодичному контракту начнутся 28 октября. Их профсоюз, объединяющий 21,5 тысячи сотрудников компании, уже выразил поддержку рабочим, а его исполнительный директор Рэй Гофорт назвал действия Boeing "ошибкой менеджмента". Несмотря на то что инженеры и техсостав не принимают участия в забастовке, президент их профсоюза Синтия Коул дала распоряжение выражать поддержку тем, кто бастует и проводит пикеты у ворот заводов.

источник: РИА «Новости»
09.10.08

SUPERJET ОПЯТЬ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ

В конце прошлой недели глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров признал, что выход на рынок лайнера SuperJet 100 вновь может отложиться.

На этот раз возможной причиной называется срыв сроков поставок двигателей SaM146 рыбинского

НПО "Сатурн". На сегодняшний день уже четыре лайнера должны быть оснащены двигателями, однако своевременно был поставлен комплект только для одного самолета, проходящего летные испытания.

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) должны были поставить первый самолет SSJ 100 "Аэрофлоту" в ноябре 2008 года, однако поставки лайнеров были отложены как минимум на конец 2009 года. У производителя уже есть более ста твердых контрактов на SSJ

100, в том числе твердый контракт на 30 самолетов и опцион еще на 15 с "Аэрофлотом". Сейчас планируется, что первый серийный самолет будет поставлен заказчику в сентябре 2009 года.

Двигателями обеспечен только один самолет SuperJet 100, который сейчас проходит летные испытания в Комсомольске-на-Амуре, говорит Алексей Федоров. "На второй самолет двигателей у нас нет, хотя по нашим планам сейчас уже четыре самолета должны были быть оснащены двигателями", — говорит он. По мнению главы ОАК, воздействовать на производителя двигателей сегодня можно только экономическими методами, "как и во всем мире". По его словам, речи о том, чтобы найти другого поставщика двигателей для лайнера, сейчас не идет, так как "для привязки любого двигателя потребуется длительное время". Федоров не стал уточнять финансовые санкции, которые ОАК предъявит к НПО "Сатурн" как производителю двигателя.

По словам источника РБК daily в авиационных кругах, проблема возникла с российской частью двигателя. У двигателя два производителя: газогенератор производит Snecma, вентиляторный контур по французскому проекту — рыбинское НПО "Сатурн". Источник сообщил, что в двигателе "трещат лопадки турбины внешнего контура, есть помпажи", на нем опасно летать. "В силу того что есть проблемы в технике, сертификация двигателя затягивается", — отмечает собеседник РБК daily. По его словам, второй самолет будет готов не ранее марта 2009 года. Получить комментарий на НПО "Сатурн" не удалось. Однако представитель группы Safran (контролирует Snecma) Флоран Вильбер отвергает претензии к поставщикам двигателей. Он заявил РБК daily, что PowerJet (СП "Сатурна" и Snecma) полностью выполняет требования программы SuperJet 100 и поставка двигателей

SaM146 ведется в соответствии с графиком летной испытательной программы. По его словам, двигатели показали превосходные летно-технические характеристики во время проведения летных и наземных испытаний и в общей сложности прошли 1600 часов испытаний. В пресс-службе ГСС уверены, что сроки поставки (третий квартал 2009 года) самолетов заказчикам останутся прежними.

Задержка с поставкой второго самолета повлияет на ход сертификационных испытаний лайнера. Как рассказывал ранее РБК daily директор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Сергей Чернышев, институт готов приступить к сертификационным испытаниям SSJ 100. "ГСС должны представить нам самолет для этих испытаний. Прибытия самолета из Комсомольска в Жуковский мы ожидаем буквально со дня на день", — говорил он в начале сентября. Всего на сертификацию потребуется ровно 12 месяцев с момента прихода второго лайнера.

Отсутствие комплектов двигателей негативно влияет на сроки завершения сертификационных испытаний, констатирует руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "На ход программы по двигателю SaM146 оказали негативное влияние и смена руководства программы, и трения "Сатурна" с "Оборонпромом". Если различные задержки продолжатся, то есть опасность не уложиться с получением сертификата в 2009 году, говорит эксперт. Он признает, что "Сатурн" и Snecma сами стали заложниками сложившегося положения, потому что SaM146 пока ставится только на SSJ, а если нет самолета, нет и продаж двигателя.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
06.10.08*

"ЧЕРНЫШЕВ" ПРОСИТ ПОМОЩИ

Для выхода из кризиса предприятие одолжит более 2 млрд рублей и продаст часть активов.

ОАО "ММП им. В. В. Чернышева", которое по приказу министра промышленности и торговли Виктора Христенко должно освоить серийное производство вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, оказалось в сложной финансовой ситуации. Чтобы избежать худшего развития событий, руководство предприятия планирует привлечь кредит 1,5 млрд руб., получить от Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) порядка 800 млн руб., а также продать ряд непрофильных активов.

Как стало известно РБК daily, 8 октября, как ожидается, совет директоров ОАО "ММП им. В. В. Чернышева" рассмотрит вопрос о финансово-экономическом состоянии предприятия.

Как утверждает источник РБК daily, знакомый с повесткой дня совета директоров, среди вопросов значится утверждение финансово-хозяйственного плана предприятия на второе полугодие 2008 года. По словам одного из миноритарных акционеров

компании, предприятие сейчас находится в "плачевном, близком к банкротству состоянии".

"Как следует из отчета гендиректора ММП, по итогам 2008 года ожидаются убытки примерно на 1 млрд руб. (в 2007 году чистый убыток составил 580 млн руб.). Сумма задолженности банкам равняется 3 млрд руб.", — рассказывает собеседник РБК daily. При этом он указывает, что предприятие имеет большой объем государственных заказов на производство двигателей в Китай и Индию.

Для выхода из сложившегося положения совет директоров ОАО "ММП им. В. В. Чернышева" рассматривает программу финансового оздоровления деятельности предприятия. В частности, предприятие рассматривает вопрос о получении кредита Сбербанка на 1,5 млрд руб. По данным РБК daily, сегодня кредитный комитет Сбербанка рассмотрит данную заявку. Также на совет директоров вынесен вопрос о продаже непрофильного недвижимого имущества завода (лыжная база и здание профилактория) на ул. Вилица Ладиса. Ранее гендиректор ОАО "ММП им. В. В. Чернышева" Александр Новиков обратился в ОАК за финансовой помощью на 800 млн руб. Однако ответа

из ОАК до сих пор не получено. Напомним, глава Минпромторга Виктор Христенко в январе 2008 года потребовал организовать серийное производство вертолетных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 (которое позволит отказаться от услуг украинских поставщиков) на площадке ОАО "ММП им. В. В. Чернышева", тогда как ранее рассматривался вариант выпуска двигателей на питерском ОАО "Климов". Как говорилось в приказе (копия имеется в распоряжении РБК daily) тогдашнего министра Минпромэнерго Виктора Христенко (в данный момент он возглавляет Минпромторг) от 22 января 2008 года, "из-за несогласованности действий основных участников кооперации выполнение указанного решения сорвано, что ведет к значительному отставанию с обеспечением производства авиатехники комплектующими изделиями российского производства". Александр Новиков не стал обсуждать план оздоровления предприятия до итогов совета директоров.

По словам источника в авиационной отрасли, финансовое положение дел на ОАО "ММП им. В. В.

Чернышева" может привести к отмене приказа Христенко. "Некоторое время назад были попытки забастовок рабочих в связи с невыплатой зарплаты. Сейчас многие работники увольняются с предприятия. Технически, финансово и организационно "Чернышев", по оценкам экспертов, не готов к серийному освоению двигателей", — отмечает источник РБК daily. По его словам, последнее слово будет за Минпромторгом, который должен провести детальный анализ ситуации и принять вывод о корректировке приказа. На этом настаивает губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко и региональное отделение "Единой России". Официальный представитель "Оборонпрома" выразил уверенность в том, что независимо от места организации серийного производства сборка двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 начнется в 2010 году в соответствии с приказом Минпромторга.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
03.10.08

АКЦИОНЕРЫ НПО "САТУРН" ОДОБРИЛИ ВЫКУП ДОПЭМИССИИ "ДОЧЕК", РЯД КРЕДИТОВ И ПОРУЧИТЕЛЬСТВ

Акционеры ОАО "НПО "Сатурн" (г. Рыбинск, Ярославская обл.) на внеочередном собрании 17 октября одобрили возможную покупку акций трех своих 100%-ных "дочек" в ходе допэмиссии, говорится в материалах компании.

В частности, одобрено приобретение акций ОАО "Русская механика", ЗАО "Стройинжиниринг" и ОАО "Сатурн — Газовые турбины", которые проведут допэмиссию на сумму до 250 млн руб., до 24,9 млн руб. и до 1,312 млрд руб. соответственно. О цене размещения не сообщается.

Как пояснил "Интерфаксу" заместитель генерального директора по корпоративному управлению НПО "Сатурн" Олег Зайнуллин, компания выкупит 100 % допэмиссий "дочек". По его словам, увеличение уставного капитала этих компаний проводится "в рамках программы реструктуризации бизнеса".

"Мы увеличиваем уставный капитал наших "дочек", чтобы они могли выкупить имущество и стать полноценными хозяйствующими субъектами. Мы убедились, что общества не генерируют убытки, выполняют производственные задачи. Предприятиям будут переданы здания, сооружения и земельные участки", — заявил О. Зайнуллин.

ОАО "Русская механика" проектирует и выпускает мотовездеходную технику, в том числе снегоходы. Уставный капитал компании сейчас составляет 50,1 млн руб. и состоит из 50,1 тыс. обыкновенных акций номиналом 1 тыс. руб. каждая.

ЗАО "Стройинжиниринг" — строительное подразделение "Сатурна". Уставный капитал компании составляет 100 тыс. рублей.

ОАО "Сатурн — Газовые турбины" проектирует, производит, монтирует и обслуживает газотурбинные

агрегаты мощностью от 2,5 до 325 МВт, а также занимается строительством электростанций и выпуском оборудования для АЭС. Уставный капитал составляет 1 млн руб. и состоит из 1 тыс. обыкновенных акций номиналом по 1 тыс. руб. НПО "Сатурн" принадлежит 100 % акций компании.

Кроме того, акционеры "Сатурна" одобрили договоры с ОАО "Российский банк развития" (РосБР) о предоставлении кредитов на сумму до 2 млрд руб. с залогом до 3 млрд руб. Как сообщалось ранее, в сентябре НПО "Сатурн" подписало с РосБР соглашение об открытии 2-летней кредитной линии на 125 млн руб. для приобретения нового технологического оборудования в рамках техперевооружения предприятия.

Также на внеочередном собрании акционеры компании утвердили лимит будущих сделок НПО "Сатурн" и ОАО "Банк ВТБ" в размере 10 млрд рублей включительно (учитывая кредиты, залоги, поручительства, гарантии и др.).

Помимо этого, акционеры одобрили поручительства ЗАО "Стройинжиниринг" по облигационному займу НПО "Сатурн" на сумму 3,5 млрд рублей. В конце сентября Федеральная служба по финансовым рынкам приостановила эмиссию 4-й серии 7-летних облигаций "Сатурна" на 3,5 млрд руб. Лимит сделок "Сатурна" с его "дочками" до следующего годового собрания установлен в размере 3 млрд руб.

ОАО "НПО Сатурн" разрабатывает, производит и обслуживает газотурбинные двигатели для военной и гражданской авиации, кораблей ВМФ, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

источник: ИА «Интерфакс»
27.10.08

ИНТЕГРИРОВАННОЕ БУДУЩЕЕ

Фирма "Камов" с оптимизмом отметила юбилей.

7 октября исполнилось 60 лет второй по значимости и первой по конструктивной уникальности вертолетостроительной фирме России — компании "Камов". В настоящее время ОАО "Камов" входит в состав холдинга "Вертолеты России", и дальнейшее развитие школы вертолетов с соосной схемой расположения винтов будет протекать в рамках единого центра вертолетостроения. Надо отметить, что идею подобного рода генеральный конструктор фирмы "Камов" Сергей Михеев, по его же собственным словам, высказывал еще в 90-х годах. Такое объединение двух ведущих вертолетных КБ — это благо для отрасли, считает Сергей Викторович. К тому же интеграция — общемировая тенденция, которой в современных условиях фактически нет альтернативы.

Как заявил в ходе пресс-конференции, посвященной юбилею ОАО "Камов", генеральный конструктор фирмы, "две творческие лаборатории, существующие долгие годы, должны продолжать существовать в рамках сотрудничества, в рамках взаимопомощи, в рамках единого подхода к научно-техническому заделу". Это полезно со всех точек зрения, в том числе, как отметил Сергей Михеев, и с точки зрения творческого роста молодежи, которого сегодня так не хватает всему российскому ОПК.

Участвовавший в пресс-конференции заместитель генерального директора компании "Вертолеты России" Владимир Макарейкин отметил, что процесс объединения КБ Миля и КБ Камова неправильно и даже вредно называть слиянием, поскольку такое определение неизбежно порождает домыслы об ущемлении одной из школ в рамках объединенной вертолетостроительной компании. Это интеграционный процесс, заявил Владимир Макарейкин, предусмотренный стратегией развития холдинга. По его словам, сегодня в КБ Миля и КБ Камова начата инвентаризация всех научно-технических достижений, накопленных за годы самостоятельного развития. Этот уникальный задел будет использован при разработке инновационных проектов. Консолидация всех вертолетостроительных ресурсов в рамках одного холдинга позволяет создать единую инфраструктуру экспериментально-исследовательского комплекса. Пока еще не решено, на базе какой площадки начнется создание этого комплекса. Не исключено, что для этого будет выбрана расположенная в подмосковных Люберцах территория ОАО "Камов".

Исполнительный директор фирмы "Камов" Роман Чернышев сказал также, что интеграция фирм Миля и Камова позволяет решить и такую ключевую для российского ОПК задачу, как создание сервисных центров во всех регионах мира, где представлена российская вертолетная техника. Как отметил Сергей Михеев, уже созданы сервисные центры в Южной Корее и Канаде, готовится создание сервисного центра в Европе (он будет открыт либо в Португалии, либо в Испании), а

также в Китае, Индии, на Ближнем Востоке, в Бразилии. По словам Сергея Михеева, в год своего 60-летия сотрудники фирмы "Камов" смотрят в будущее с оптимизмом. Главным достижением компании за прошедшие смутные годы он назвал то, что удалось сохранить все темы, начатые в 80-х гг. Более того, даже в кризисные 90-е гг. КБ продолжало доводку машин. "В результате сегодня семь наших тем находятся на этапе государственных испытаний, у нас имеется научно-технический задел, — отметил Сергей Михеев. — Сейчас наша главная цель — создать сплоченный творческий коллектив молодежи и людей с опытом, чтобы не растерять этот задел".

Основным военным продуктом фирмы на сегодняшний день является всепогодный круглосуточный разведывательно-боевой вертолет Ка-52, предъявленный в августе 2008 года на государственные совместные испытания. Как сообщил Роман Чернышев, в 2009 году планируется начать серийные поставки Ка-52 в Вооруженные Силы России. Производство этой машины освоено арсеньевской авиационной компанией "Прогресс". Имеется интерес к Ка-52 и у иностранных заказчиков. Сергей Михеев заявил, что в сентябре 2008 года появилась заявка от инозаказчика, который выразил желание рассмотреть возможность приобретения Ка-52 в пакете с одноместным вертолетом Ка-50. Как отметил генеральный конструктор фирмы "Камов", Ка-52 — это уникальный прорывной комплекс, базирующийся на важнейших достижениях отечественной промышленности.

Долгие годы основным направлением работы фирмы в интересах Вооруженных Сил было создание вертолетов палубного базирования. Основными машинами этого типа остаются Ка-27/Ка-28 и Ка-31. По мнению Сергея Михеева, парк флотских Ка-27 будет "жить" еще не менее 20 лет. Гражданская модификация этой машины эксплуатируется весьма успешно. Например, ресурс главного редуктора вертолета Ка-32 составляет 2 тысячи часов. Лидерная эксплуатация Ка-32 достигла 16 тысяч часов без капитального ремонта. Тем не менее ситуация требует модернизации парка палубных машин. По всей видимости, в первую очередь обновления требует бортовой радиоэлектронный комплекс палубных вертолетов. Однако Ка-27 — это тяжелая машина, максимальный взлетный вес которой приближается к 12 тоннам. Но, поскольку приоритетным направлением развития российского ВМФ является постройка относительно компактных кораблей класса корвет и фрегат, требуется и создание нового, более легкого палубного вертолета. В планах фирмы "Камов" разработка такой машины с взлетной массой менее 10 тонн, заявил Сергей Михеев.

Одним из наиболее активных зарубежных эксплуатантов вертолета Ка-28 являются ВМС Индии. Дели объявил тендер на их модернизацию — запросы на современное БРЭО разосланы во многие страны мира. Однако кто бы ни стал поставщиком оборудования для индийских Ка-28, головным исполнителем работ по модернизации будет именно фирма "Камов". Сроком

подачи заявок по этому тендеру определено 10 ноября. Кроме того, как сообщил Сергей Михеев, Индия намерена закупить и дополнительную партию Ка-28. Таким образом, объем заказа на комплектацию и испытания этих машин составит около 30 штук.

Еще один важный для ОАО "Камов" тендер, объявленный Индией, касается 197 легких вертолетов. На него холдинг "Вертолеты России" заявил перспективную машину Ка-226Т. В рамках офсетных программ, предусматривающихся этим тендером, возможно разворачивание лицензионного производства Ка-226Т на территории Индии. Заявка на его лицензионное изготовление поступила также от Венесуэлы. Как сообщил Роман Чернышев, в сентябре 2008 года Внешэкономбанк принял решение об участии в финансировании создания вертолета Ка-226Т. Общий объем инвестиций в проект со стороны ВЭБ оценивается примерно в 2,5 млрд рублей. В соответствии с инвестиционным проектом с 2011 года предусматривается производить не менее 50 вертолетов Ка-226Т в год. На сегодняшний день подтвержденный портфель заказов на Ка-226Т составляет 40 единиц, существует также опцион на 120 вертолетов. Кроме того, как заявил Роман Чернышев, в течение ближайшего месяца компания "Газпромавиа" должна окончательно определить количество необходимых ей машин этого типа.

На финальной стадии находится также разработка инвестиционной программы по проекту многоцелевого гражданского вертолета Ка-62. Создание этой машины входит в планы холдинга "Вертолеты России", она включена в ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года". Основная проблема, связанная с завершением разработки Ка-62, определяется отсутствием в России

подходящего для вертолета этого класса двигателя. Фирма "Камов" имеет целый ряд предложений от зарубежных компаний, в частности от французской фирмы Turbomeca и украинской компании "Мотор Сич". Как отметил Сергей Михеев, эти варианты рассматриваются, однако для Ка-62 необходимо "прорисовать" и отечественный двигатель — это принципиальная позиция разработчика.

Сегодня наиболее технологически сложный и перспективный проект фирмы "Камов" — это скоростной вертолет с большой дальностью полета Ка-92. С помощью Ка-92 предполагается обеспечить принцип транспортной доступности самых отдаленных регионов России. Ка-92, рассчитанный на перевозку 30 пассажиров, должен иметь дальность полета 1400 км и максимальную скорость 500 км/час. Проект Ка-92 будет реализовываться уже в рамках холдинга "Вертолеты России". В объединенной компании создана группа, которая занимается созданием скоростного вертолета. По словам Сергея Михеева, это прорывная работа, которая ведется по всем аспектам создания вертолетной техники. В ней участвуют не только представители фирмы "Камов", но и все инженерные ресурсы холдинга, а также сотрудники профильных институтов. По мнению генерального конструктора фирмы "Камов", работа над этим проектом должна послужить движущей силой для серьезного рывка вперед всей российской вертолетостроительной отрасли в целом.

Илья КЕДРОВ

источник:

*газета «Военно-промышленный курьер»
15.10.08*

ОДОБРЕНЫ ПЕРВЫЕ СДЕЛКИ

Одобрены две первые сделки по приобретению иностранцами стратегических активов.

В пятницу провела первое заседание комиссия правительства по контролю за иностранными инвестициями. Комиссия одобрила две заявки — от швейцарской Worlds Wing SA (структура итальянской Alenia Aeronautica) на приобретение 25 % плюс 1 акция ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и от Archangel Investment, подконтрольной De Beers, на покупку 49,99 % "Архангельскгеолдобычи", "дочки" "Лукойла".

Закон об иностранных инвестициях в стратегические отрасли действует с мая. Инвестируя в 42 отрасли, инвесторы должны получать разрешение властей. Комиссия как будто хотела продемонстрировать, что получение ее санкции — процедура комфортная и несложная. "Споров не было, — рассказывает участник совещания. — Утвердили все быстро, минут за 20".

Комиссия будет не ограничивать, а разрешать, говорил в сентябре "Ведомостям" первый вице-премьер Игорь Шувалов: "Одно дело, когда инвестор

бегает по кабинетам чиновников <...> другое дело — когда поданная заявка рассматривается абсолютно открыто". Главное, чтобы инвесторы были готовы к открытости, предупреждал он.

De Beers довольна новым порядком. "Правительство обработало заявку, отправленную 1 августа, очень быстро", — говорит представитель Archangel Diamond Corporation Жослин Фрэйзер. Пакет акций обойдется ей в \$ 100 млн. Компания вместе с "Лукойлом" собирается инвестировать \$ 75 млн в строительство алмазной шахты на Верхотинской площади (оценочные запасы — \$ 5 млрд) и \$ 50 млн — в обработку алмазов, говорит Фрэйзер.

Предварительное соглашение о приобретении пакета "Сухого" Worlds Wing SA заключила в 2005 г., рассказал источник в ГСС.

До конца года комиссия соберется еще раз, рассмотрев 3–5 заявок, говорит замруководителя антимонопольной службы Андрей Цыганов. Всего на рассмотрении ФАС (контролирует исполнение закона об инвестициях) около 10 заявок, добавляет ее глава Игорь Артемьев.

К следующему заседанию премьер Владимир Путин поручил ФАС разобраться с двумя вопросами.

Если в российский холдинг, совершающий сделку в стратегической отрасли, входит иностранная компания (даже не имеющая отношения к основной деятельности группы), сделку нужно согласовывать с комиссией. А иностранным инвесторам приходится согласовывать внутригрупповые сделки с ранее приобретенными стратегическими активами. Этот

порядок, вероятно, будет пересмотрен, считает один из участников заседания.

*Евгения ПИСЬМЕННАЯ,
Ульяна ГОРБОЛЬСКАЯ*

*источник: газета «Ведомости»
13.10.08*

АЛЖИРСКИЕ "МИГИ" ПРИЗЕМЛЯТСЯ В РОССИИ

Бюджет может заплатить за них около 23 млрд руб.

Минфин согласовал выделение финансирования на контракт Минобороны по выкупу 34 алжирских МиГ-29СМТ. РСК "МиГ" рассчитывает подписать контракт общей стоимостью около 23 млрд руб. в октябре, но в 2008 году компания получит лишь первый платеж — до 3 млрд руб. Эти деньги критически важны для корпорации, убытки которой в этом году вырастут вдвое при высоком долге и необходимости рассчитаться по облигациям.

О том, что приобретение 34 истребителей МиГ-29СМТ, изначально заказанных Алжиром, включено в госпрограмму вооружений на 2009–2010 годы, "Ъ" рассказал заместитель гендиректора по экономике и финансам РСК "МиГ" Сергей Мамаев. Он подчеркнул, что вопрос согласован с Минфином. В Минфине "Ъ" это подтвердили, но отказались от дальнейших комментариев, сославшись на то, что решение данного вопроса находится в компетенции военно-промышленной комиссии. Источник "Ъ" в Минобороны уточнил, что "Минфин очень долго сопротивлялся, но вопрос в настоящий момент урегулирован". "Мы договорились о поэтапном выделении средств из госбюджета на оплату этого контракта", — пояснил собеседник "Ъ". По словам господина Мамаева, в госпрограмме прописано, что 33 машины должны быть поставлены Минобороны в 2009 году и одна — в 2010 году. "Но РСК "МиГ" планирует подписать контракт с Минобороны в октябре, чтобы поставить первую партию до 15 машин до конца года", — отметил господин Мамаев.

По заключенному в 2006 году контракту РСК "МиГ" должна была поставить Алжиру 34 МиГ-29СМТ на \$ 1,286 млрд. Алжир, получив 15 машин, в мае прошлого года прекратил приемку, заявив, что в самолетах есть детали низкого качества или бывшие в употреблении. В феврале ВВС Алжира и "Рособоронэкспорт" договорились о возврате 15 "МиГов". После этого РСК "МиГ" начала переговоры о поставке всех 34 истребителей Минобороны.

За счет расторжения контракта с Алжиром у РСК "МиГ" появился новый долг на \$ 320 млн при общей сумме задолженности корпорации на 1 августа в 43 млрд руб. (около \$ 1,8 млрд). В то же время корпорация работает с убытком. В 2007 году он составил 800 млн руб. при выручке 5,5 млрд руб. На 2008 год планируемый объем убытка оценивается в 1,6 млрд руб., так как поставок истребителей корпорация не осуществляла. "До конца 2008 года Минобороны Индии может рассчитаться за четыре корабельных истребителя для обучения экипажа, что изменит ситуацию по

балансовой прибыли РСК "МиГ", — отметил источник "Ъ" в Минпромторге.

Источники "Ъ" в профильных ведомствах утверждали, что контракт с Минобороны должен был быть подписан не позднее октября, иначе может наступить "технический дефолт РСК "МиГ", поскольку в октябре корпорация должна осуществить платежи Сбербанку по взятым кредитам". Сергей Мамаев заявил "Ъ", что "все финансовые обязательства текущего года по кредитным договорам погашены". Правда, 11 декабря "МиГ-Финанс" должен исполнить оферту по второму облигационному выпуску объемом 3 млрд руб. Владельцы облигаций к 8 декабря должны подать заявление на выкуп ценных бумаг агенту — МДМ-банку. "На погашение займа может быть направлен первый платеж Минобороны, — сообщил господин Мамаев. — Кроме того, сформирован синдикат банков, которые готовы выкупить заем РСК "МиГ". Назвать эти банки топ-менеджер отказался, сославшись на коммерческую тайну. Однако в случае формирования синдиката по выкупу займа РСК "МиГ" должна будет оплатить эту услугу — по ставке на 3–4% годовых выше, чем текущая ставка по купону (12%).

В ОАК рассчитывали, что государство сможет помочь, приобретя самолеты по более высокой цене. Этот вопрос обсуждался, в частности, на правлении ОАК 5 сентября. Источник "Ъ" в профильном ведомстве уточнил, что РСК "МиГ" просит заплатить за самолеты 23,05 млрд руб. "Оплатить поставку первой партии самолетов Минобороны сможет из средств экономики бюджета на 2008 год, — говорит он. — РСК "МиГ" рассчитывает на платеж до 3 млрд руб., так как обычно ежегодная экономия бюджета Минобороны составляет 5–8 млрд руб.". Но окончательная сумма контракта до сих пор не согласована.

"С учетом нынешнего состояния финансового рынка коммерческие банки вряд ли будут выкупать заем РСК "МиГ", — полагает ведущий портфельный инвестор "РОН Инвест" Иван Гуминов. — Скорее всего, речь идет о госбанках — Сбербанке, ВТБ, Газпромбанке или Банке развития. На каких условиях они согласятся выкупить заем, будет зависеть от позиции государства". Исполнительный директор банка "Траст" Алексей Демкин отмечает, что "никакая частная компания не смогла бы нарастить финансовый долг до такого уровня", но не сомневается, что государство не позволит обанкротить РСК "МиГ".

*Александра ГРИЦКОВА,
Елена КИСЕЛЕВА*

*источник: газета «Коммерсантъ»
02.10.08*

"СУХОЙ" АКЦЕНТ

Блокпакет акций в "Гражданских самолетах Сухого" будет принадлежать итальянцам.

Финансовый кризис не помешал завершению процедуры вхождения итальянского стратегического партнера Alenia Aeronautica в акционерный капитал ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Как пояснили корреспонденту "РГ" в компании "Сухой", в конце прошлой недели правительственная комиссия "положительно рассмотрела заявление на приобретение иностранной компанией блокпакета акций ГСС".

Предполагается, что Alenia Aeronautica приобретет 25 % акций +1 в акционерном капитале ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", основным акционером которого является ОАО "Компания "Сухой". До этого блокпакет "ГСС" оценивался более чем в 100 миллионов евро. На данный момент открыта эмиссия для реализации этих планов, так как решение технически не могло произойти без аннулирования предыдущей эмиссии и инициирования новой, предназначенной непосредственно для компании Alenia Aeronautica. Ускорение приобретения блокпакета "Сухого" позволит активнее продвигать новый российский самолет Superjet 100 на западных рынках и производить послепродажное обслуживание по всему миру. Над двигателем для суперсамолета сейчас работают в НПО

"Сатурн". Как ранее заявлял глава компании "Сухой" Михаил Погосян, совместное предприятие — это новый для отечественных авиапроизводителей путь на международные рынки, который предусматривает построение стратегических альянсов через вхождение иностранных партнеров в акционерный капитал российских компаний.

"Сухой" переоборудовал мощности в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске, предназначенные для производства Superjet 100. Инвестиции в оборудование для производства самолетов на серийных заводах "Сухого" за последние два года составили 1,8 миллиарда рублей. "Гражданские самолеты Сухого" и Евразийский банк развития недавно подписали соглашение об открытии невозобновляемой кредитной линии на 100 миллионов долларов на 10 лет. Средства предоставлены для финансирования проекта по созданию и производству регионального самолета Superjet 100.

Компания "Сухой" заключила уже более 100 твердых контрактов на поставку Superjet 100, в том числе и иностранным компаниям. Через два-три года они должны поднять их в европейское небо.

Татьяна ШАДРИНА

*источник: газета «Российская газета»
14.10.08*

"СУХОЙ" НАЧАЛ ОБУЧАТЬ СМЕЖНИКОВ LEAN-ТЕХНОЛОГИЯМ

Межкорпоративный слет молодежи аэрокосмической отрасли прошел в компании "Сухой". Он был проведен Советом молодых специалистов ОКБ Сухого при поддержке корпоративного университета холдинга.

В Москву съехались специалисты компаний-смежников, участвующих в реализации программы по созданию истребителя пятого поколения. Целью мероприятия было знакомство партнеров с технологиями "бережливого производства" и демонстрация их эффективности при организации производственной кооперации. Организаторы мероприятия также стремились показать зависимость экономического и финансового результата от способности всех участников согласованно использовать современные инструменты повышения эффективности производственной деятельности, увеличения производительности труда, снижения издержек и повышения качества продукции.

Программа обучения включала в себя теоретические и практические занятия. Участников слета познакомили с основами Lean-менеджмента. Затем была проведена деловая игра, в ходе которой имитирова-

лось функционирование цепочки поставок техники и оборудования от поставщиков до конечного получателя. Слушателям предлагалось наладить кооперацию между участниками процесса таким образом, чтобы четко соблюдались графики получения продукции заказчиками. В ходе игры им была предоставлена возможность посмотреть на процесс поставки с точки зрения заказчика и оценить последствия срыва сроков хотя бы одним из смежников.

"Сухой" планирует и в будущем проводить подобные тренинги для смежников на базе своего корпоративного университета, а также оказывать методическую помощь предприятиям для организации собственной программы по внедрению Lean-технологий. Впервые такая система работы со смежниками была применена японской Toyota более 30 лет назад. За это время она показала свою высокую эффективность.

Программа "Сухого" по внедрению Lean-технологий реализуется во всех структурах компании. Ее целью является повышение эффективности производства и его планирования на базе использования современных методик, подготовка заводов к сертификации для участия в международной кооперации в области авиастроения, оптимизация процесса закуп-

ки оборудования, минимизация трудовых и временных затрат. В компании регулярно проводятся семинары, практические занятия и деловые игры. Слушатели на базе полученных теоретических знаний готовят и защищают проекты по совершенствованию конкретных направлений работы предприятий и производственных операций. Обучение Lean-менеджменту только в этом году прошли десятки руководителей и сотрудников холдинга разного уровня.

Разработка методической базы, формирование учебных программ, обучение сотрудников всех предприятий холдинга осуществляется на базе корпоративного университета холдинга. При разработке про-

граммы по внедрению Lean-технологий использовались методики, применяемые на практике компаниями Toyota и Boeing.

Сегодня компания осваивает новые современные виды продукции — региональный самолет Sukhoi Superjet 100, новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения. Необходимость внедрения передовых методов организации производства диктуется жесткой конкуренцией на мировом рынке авиастроения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
13.10.08*

EASA СЕРТИФИЦИРОВАЛО САМОЛЕТ ТУ-204-120СЕ

ОАО "Туполев" 8 октября 2008 г. получило сертификат типа на самолет Ту-204-120СЕ, выданный Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), сообщил "АвиаПорту" источник в авиастроительной отрасли.

"Торжественная церемония вручения сертификата может состояться на следующей неделе либо в Москве, либо в Ульяновске, куда прибудет представительная китайская делегация принимать самолет Ту-204-120СЕ", — сказал он.

"Мы надеемся, что получение сертификата летной годности EASA на самолет Ту-204-120СЕ станет решающим вопросом, определяющим успешное развитие проекта. Сертификат летной годности EASA на самолет Ту-204-120СЕ — высокая оценка огромного труда российских авиационных специалистов и руководителей ОАО "Туполев", ЗАО "Авиастар-СП", предприятий-смежников. Это высокая оценка деятельности Авиационного регистра МАК, создавшего современную систему сертификации авиационной техники России и стран бывшего СНГ, позволившую успешно пройти путь сертификации туполевского самолета в Европе", — отметил источник.

Практика работы с иностранными авиакомпаниями показывает, что наличие сертификата соответствия самолета требованиям авиационных правил Европы (JAR-25) кардинально упрощает сертификацию/регистрацию этого самолета в любой стране мира. Получение сертификата типа стало результатом напряженного многолетнего труда, потребовавшего от специалистов ОАО "Туполев" высочайшего профессионализма и специальных знаний. Активное участие в этих работах приняли специалисты Межгосударственного авиационного комитета, ЗАО "Авиастар-СП", разработчики агрегатов и систем самолета. Было проведено 102 встречи с экспертами EASA, на которых тщательно разбирались многие вопросы по самолету, его системам и агрегатам, выпущено большое количество дополнительной документации, выполнены необходимые летные испытания, в том числе с участием летчиков-сертификаторов EASA. Все это позволило подтвердить соответствие самолета Ту-204-120СЕ европейским нормам.

Ту-204-120СЕ — это одна из наиболее перспективных экспортных программ ОАО "Туполев". На этом типе грузового самолета установлены двигатели фирмы Rolls-Royce, система контроля двигателя фирмы Vibrometer (США), генераторы фирмы Sundstrand (США), гидронасосы фирмы Vickers (США), инерциальная навигационная система, система TCAS, EGPWS (система раннего предупреждения близости земли) фирмы Honeywell (США) и другое импортное оборудование, уже имеющее сертификаты ("до установки на самолет") по авиационным нормам Европы.

Практическая сертификация грузовой модификации самолета Ту-204-120 по авиационным правилам JAR-25 была начата в 2001 г. Самолету, предъявленному на сертификацию по европейским авиационным правилам JAR-25, присвоен индекс Ту-204-120СЕ.

В сентябре 2004 г. JAA были реструктуризированы в EASA (European Aviation Safety Agency, Европейское агентство по авиационной безопасности). Под юрисдикцией EASA находятся все страны — члены Евросоюза. Самолет Ту-204-120СЕ имеет в настоящее время сертификат типа № СТ 233-Ту-204-120СЕ, полученный в соответствии с процедурами, установленными Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) по нормам АП-25, а также сертификат авиационных властей Китая № VTC0185. В типовой конструкции самолета Ту-204-120СЕ учтены требования, тщательно отработанные с многими авиакомпаниями различных стран, в т. ч. требования авиакомпаний Китая.

В период с 2001 г. по настоящее время был выполнен значительный объем сертификационных работ. Фактически ОАО "Туполев" провело комплекс работ не по валидации (это процесс подтверждения действующих в РФ процедур сертификации и конкретная работа специалистов EASA только в объеме выделенных ими областей — систем/подсистем, пунктов норм летной годности), а по полномасштабной сертификации самолета по нормам JAR-25.

Сертификация проводилась по 2 направлениям: группа ART (группа поддержания летной годности, изучение системы сертификации в России, в т. ч. сертификации производства) и группы валидации (группа изучения самолета и его систем, а также оценки соответствия нормам летной годности JAR-25).

Группа ART подготовила положительное заключение в июле 2003 г. после общего ознакомления с российскими федеральными авиационными законами, правилами, требованиями, структурой и процедурами Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК).

Работа групп валидации (10 групп) включала в себя несколько этапов. Общее ознакомление с конструкцией и формирование сертификационного базиса JAA завершилось в октябре 2001 г. Углубленное изучение материалов по выбранным областям (полет, прочность, конструкция, органы управления, оборудование и т. д.) завершилось в сентябре 2003 г. Третий этап включал в себя рассмотрение и согласование предлагаемых ОАО "Туполев" методов определения соответствия (МОС) с демонстрацией соответствия доказательной документацией и испытаниями самолета летчиком-испытателем EASA/JAA. На этом этапе было проведено более 100 различных техниче-

ских конференций специалистов ОАО "Туполев", АР МАК, специалистов предприятий-смежников с экспертами EASA/JAA, специалистами ОАО "Туполев" подготовлено более 10 тыс. страниц доказательной документации, летчик-испытатель EASA/JAA Дан Гриффит выполнил 8 полетов. Этот этап завершился в июне 2008 г. Высокая оценка российской техники авиационными властями Европы, выдавшими сертификат летной годности, имеет огромное значение не только для данного конкретного проекта, но и для перспектив и реальной практики сертификации всех других российских гражданских воздушных судов.

Андрей ЮРЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
22.10.08*

СУ-35: ИСТРЕБИТЕЛЬ ПРОРЫВА

Компания "Сухой" продолжает активные летные испытания глубоко модернизированного сверхманевренного многофункционального истребителя Су-35 поколения "4++".

В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. В соответствии с программой летных испытаний с аэродрома Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина (КнААПО) поднялся в воздух второй летный образец Су-35.

Напомним, что первый вылет многофункционального истребителя Су-35 состоялся 19 февраля этого года на аэродроме Летно-исследовательского института им. М. М. Громова в подмосковном Жуковском. Программа испытаний полностью выполнена. Замечаний по работе двигателей, систем и оборудования не было.

А 20 февраля истребитель Су-35 в подмосковном Жуковском был показан высшему руководству страны — Дмитрию Медведеву и Владимиру Путину — в ряду последних отечественных разработок военного и гражданского авиастроения.

В ходе нынешнего полета в течение часа отрабатывались различные режимы работы силовой установки и комплексной системы управления. Проверялись характеристики устойчивости и управляемости самолета, силовой установки. Замечаний к работе двигателей, систем и оборудования нет. Пилотировал самолет заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Сергей Богдан. Именно под его управлением 19 февраля Су-35 впервые оторвался от земли. На сегодняшний день совершено более сорока полетов, подтвердивших основные летные характеристики машины. Подключение к испытаниям второго самолета позволит ускорить выполнение программы и

обеспечить начало серийных поставок Су-35 российским и зарубежным заказчикам в 2011 году.

Поступление истребителя на вооружение российских ВВС будет способствовать укреплению обороноспособности страны, а также позволит компании "Сухой" сохранить конкурентоспособность до выхода на рынок истребителя пятого поколения. Поставки Су-35 на экспорт планируются в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки.

Отличительными особенностями самолета являются: новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования; новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей; новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги. Они разработаны на НПО "Сатурн" и известны под названием "117С".

Помимо всего спектра вооружения, используемого современными Су-30МК, на Су-35 планируется интегрировать и новые типы управляемого оружия "воздух — воздух" и "воздух — поверхность", в том числе большой дальности. Максимальная масса боевой нагрузки Су-35 составляет 8000 кг, она размещается на 12 точках подвески.

Ожидается, что серийное производство и поставки Су-35 заказчикам могут начаться уже в 2010–2011 годах и продолжатся параллельно с выходом на рынок истребителя пятого поколения.

*Андрей ГАРАВСКИЙ,
Юрий АВДЕЕВ*

*источник: газета «Красная звезда»
06.10.08*

ТАИЛАНД СДЕЛАЛ ФИНТ ВИНТОМ

Правительство Таиланда решилось нарушить монополию США на поставки военной техники и закупить у России вертолеты. Сделка прецедентна: до сих пор эта крупнейшая в Юго-Восточной Азии страна приобретала вооружение только у американцев.

Глава правительства Таиланда Сомчай Вонсават (он также исполняет обязанности министра обороны) утвердил контракт на покупку трех вертолетов Ми-17. Стоимость каждой машины — 316 млн батов (\$ 9,2 млн), то есть цена контракта — 950 млн батов (\$ 27,5 млн). По данным "Ъ", речь идет о транспортных вертолетах Ми-171 производства ОАО "Улан-Удэнский вертолетный завод" (УУАЗ). "Модификация считается гражданской, хотя, конечно, это вертолеты двойного назначения", — пояснил "Ъ" источник в оборонно-промышленном комплексе.

Рамочное соглашение с Таиландом УУАЗ подписал еще в 2005 году. Осенью 2006 года тогдашнему командующему армией генералу Сonti Буньяраткалину предлагалось восемь вертолетов Ми-17, но сделка не состоялась, так как генерал и возглавляемое им военное правительство вскоре ушли в отставку.

Сейчас на вооружении армии Таиланда находится более 200 вертолетов производства США. Однако примерно половина из них старше 20 лет и не может эксплуатироваться из-за износа. За последний год в Таиланде были зафиксированы семь катастроф с военными вертолетами, причем с человеческими жертвами. Правительство Таиланда год назад приняло программу ремонта и модернизации 15 американских вертолетов Bell-212 общей стоимостью 999 млн батов. Однако

новый премьер-министр Сомчай Вонсават, возглавивший страну в сентябре после отставки своего предшественника Самака Сунтаровета, изменил данное решение. Сделка с американцами была аннулирована, взамен — одобрена покупка российских Ми-17. Решение премьера поддержал нынешний командующий армией Таиланда генерал Анупонг Паочинда. Это первый случай, когда одна из ведущих стран Юго-Восточной Азии изменила своему постоянному союзнику США и решилась на покупку российской военной техники.

"Москва не один раз пыталась продать ее Таиланду, однако всякий раз эти контракты срывались, причем преимущественно по внутривнутриполитическим причинам", — напоминает "Ъ" доцент Института стран Азии и Африки Алексей Кириченко. Действительно, в 1990-е годы Россия предлагала Таиланду противотанковый ракетный комплекс "Метис", БТР-80 и БТР-80А, переносной зенитно-ракетный комплекс "Игла", но переговоры успехом не увенчались. Правда, в 2003 году была достигнута договоренность, что Россия будет погашать свой долг перед Таиландом по закупке тайского риса в \$ 36 млн в том числе поставкой спутникового оборудования. "С 2004 года велись переговоры с НПК "Иркут" о покупке 12 истребителей Су-30МКИ в обмен на закупку куриного мяса, но в итоге правительство Таиланда в конце 2007 года объявило о решении приобрести шведские истребители Gripen", — заявил "Ъ" эксперт Центра анализа стратегий и технологий Дмитрий Васильев.

*Алексей ИОНОВ,
Алиса ГРИЦКОВА*

*источник: газета «Коммерсантъ»
23.10.08*

В ХАБАРОВСКЕ ПОКАЗАЛИ НОВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100"

Лайнер совершил свой первый перелет в этот город из Комсомольска-на-Амуре, где организовано его производство. После того, как "Суперджет" пройдет все испытания, он заменит устаревшие Ту-134, Як-42 и другие самолеты, совершающие региональные рейсы.

РЕПОРТАЖ ИРИНЫ ЧУЧУЙ

Показательный полет проходит в почти не летных условиях. Самолет то и дело пропадает в облаках. Сделав несколько кругов над аэропортом Хабаровска, летчики заворачивают "Суперджет" на посадку.

Всего — 40 полетов, это чуть больше 100 часов в воздухе. Для нового лайнера этот базовый налет, по словам конструкторов, самый главный. После успешных заводских испытаний самолет "Сухой Суперджет 100" приступает к сертификационным.

Александр Дольченко, глава АР МАК: "Это испытания на больших углах атаки, испытания по сваливанию. Проводят их сразу 2 агентства — Межгосударственный авиационный комитет и Европейское агентство по безопасности полетов".

Главное детище "Гражданских самолетов Сухого" первый раз поднялось в воздух в мае 2008 года. Испытательный полет нового российского самолета длился 1 час и 5 минут. Для инженеров конструкторского бюро это стало настоящей большой победой.

Руководство "Сухого" обещало, что лайнер поднимется в воздух уже в 2007 году, однако полеты постоянно откладывались. Сыграли роль и задержки поставок (дело в том, что детали и комплектующие доставляют из более чем 40 стран), и предельная осторожность комсомольских производителей. Авиационное предприятие всегда специализировалось на производстве военных самолетов и в гражданской авиации числится пока новичком. Но, тем не менее, задержек с поставками заказчиком, а их уже более 100, не будет, заверяют в "Сухом". Первый "Суперджет" получил сертификат летной годности и готов к дальнейшим испытаниям.

Александр Яблонцев, шеф-пилот самолета "Сухой Суперджет 100": "Самолет создан по всем требованиям безопасности, надежен, то есть может безопасно летать, и он рентабелен".

Шеф-пилот Александр Яблонцев в проект по созданию нового регионального самолета пришел, когда лайнер существовал еще в чертежах. "Суперджет" в какой-то мере и его детище. Говорит, для летчика-испытателя первым пилотировать новый, только что сошедший со ступеней самолет — это пик карьеры. В первом "Суперджете" пока нет даже пассажирских кре-

сел. Вместо них аппаратура, фиксирующая характеристики полета. Ведь главная задача — создать максимально безопасный самолет.

Александр Яблонцев, шеф-пилот самолета "Сухой Суперджет 100": "Огромное удовольствие летать на этой машине, хороший самолет, и мне очень приятно, что я в этом участвую — это здорово".

Удалось побыть в кабине пилотов всего несколько минут. Синоптики только что дали неблагоприятный прогноз. Буквально через пару минут "Суперджет 100" вылетит в Комсомольск-на-Амуре. Именно там он будет проходить сертификационные испытания. И только в следующем году отправится в Жуковский.

Только после испытаний в Подмоскowie новый региональный самолет получит право перевозить пассажиров. "Сухой Суперджет 100" должен полностью заменить на российских линиях самолеты устаревших моделей. До конца этого года комсомольское авиапредприятие планирует выпустить 4 "Суперджета". Начало поставок крупным российским и зарубежным авиакомпаниям намечено уже на конец 2009 года.

ИСТОЧНИК: www.itv.ru
2410.08

МОТОРОСТРОИТЕЛИ ДВИНУЛИСЬ

К Пермскому моторному заводу присоединят вспомогательные АО.

Новый акционер предприятий "Пермского моторостроительного комплекса" (ПМК) — корпорация "Оборонпром" — начинает объединение моторных обществ. Совет директоров ПМК утвердил концепцию, согласно которой к Пермскому моторному заводу (ПМЗ) могут быть присоединены ряд вспомогательных АО. По данным "Ъ", речь идет о "Ремосе-ПМ", "Инструментальном заводе-ПМ" и "Металлисте-ПМ", чьи совокупные активы за 2007 год превышают 600 млн руб. Процесс может заблокировать миноритарий ПМЗ — американская United Technologies Corporation, если "Оборонпром" не придумает, как сохранить ему долю в 25 %.

В минувшую пятницу состоялось заседание совета директоров ЗАО "УК Пермский моторостроительный комплекс". Как сообщил "Ъ" источник в ПМК, совет директоров компании рассмотрел концепцию реструктуризации предприятий, управляемых "Пермским моторостроительным комплексом". В итоге совет директоров ПМК посчитал целесообразным присоединение к ключевому активу — ОАО "Пермский моторный завод" — ряда вспомогательных предприятий, образующих с ПМЗ технологическую цепочку. Реформа проводится в целях улучшения управляемости предприятиями ПМК, добавил источник. Список АО, которые могут войти в состав ПМЗ в качестве цехов, в ПМК не раскрывают. По данным "Ъ", речь может идти о трех обществах — ЗАО "Металлист-ПМ" (литье), ЗАО "Инструментальный завод-ПМ" (производство инструмента для сборки двигателей) и ЗАО "Ремос-ПМ" (ремонт станков). "Без этих предприятий ПМЗ не смо-

жет работать", — говорит источник на ПМЗ. По сведениям "Ъ", под вопросом присоединение к ПМЗ еще двух АО — ОАО "Энергетик-ПМ" (производство тепла) и ЗАО "Железнодорожник-ПМ" (содержание путей). "Не исключено, что эти общества останутся самостоятельными, без них завод сможет обойтись", — добавил источник в ПМЗ.

Присоединение вспомогательных производств именно к ПМЗ в управляющей компании считают оправданным: Пермский моторный завод — крупнейшее моторное общество, принесшее больше половины (8,6 млрд руб.) консолидированной выручки ПМК в 2007 году. Два других ключевых актива ПМК — ОАО "Авиадвигатель" и "Редуктор-ПМ" — остаются самостоятельными предприятиями.

ЗАО "УК ПМК" управляет порядка 15 моторных АО, ряд из них является акционерами ПМК. Основные АО пермской моторной площадки: ПМЗ, "Авиадвигатель", "Редуктор-ПМ". В 2007 году выручка предприятий ПМК превысила 16 млрд руб. Чистая прибыль по итогам года — 267,7 млн руб. Большинство пермских моторных компаний было образовано в 1997 году на базе ОАО "Пермские моторы", в то время находившегося в предбанкротном состоянии. С 2000 года мажоритарные акционеры (сначала ХК "Интеррос", затем группа "Гута", ВТБ и АФК "Система") пытались объединить разрозненные АО в единую структуру. Таковой должен был стать "Пермский центр двигателестроения" (ПЦД). До его создания акционеры моторных АО создали управляющую компанию ПМК. Проект ПЦД был фактически заморожен, после того как весной 2008 года моторные активы в Перми у АФК "Система" за \$ 190 млн приобрел подконтрольный

государству холдинг "Оборонпром". В дальнейшем пермские моторные активы будут управляться Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК), которую создает "Оборонпром". Это предусмотрено указом Президента РФ, согласно которому в "Оборонпром" будут включены госпакеты многих российских моторостроительных предприятий. Контрольный пакет в ОДК будет принадлежать государству. Для обеспечения этого государство передаст в ОДК в качестве оплаты акций ряд активов, в том числе и пермские: 14,25 % ОАО "Пермские моторы", 45 % ОАО "Авиадвигатель", 60 % ОАО "СТАР", 14,95 % ОАО "ПАО "Инкар". Как и предсказывал "Ъ", консолидацию активов "Оборонпром" начинает со вспомогательных предприятий. Как сообщил источник в ПМЗ, способ присоединения к ПМЗ будет определен после оценки акций АО. По данным "Ъ", могут рассматриваться три основных варианта: покупка акций, покупка имущества и переход на единую акцию. В ПМЗ "Оборонпром" владеет 71,63 % акций, в "Ремосе" и "Инструментальном заводе" корпорации принадлежит по 100 % минус 1 акция. В "Металлисте" у "Оборонпрома" 49 %, остальные 51 % числятся на самом ПМЗ.

Слияние вспомогательных АО может быть заблокировано миноритарием завода — United Technologies Corporation (UTC, США), через аффилированные структуры контролирующим более 25 % ПМЗ. В случае перехода на единую акцию доля UTC может размыться и инвестор лишится блокпакета. Вчера в UTC отказа-

лись комментировать решения совета директоров ПМК. По данным "Ъ", миноритарий не возражает против присоединения АО, но без угрозы для своей доли в ПМЗ. Источник, знакомый с планами акционеров, сообщил, что "Оборонпром" рассматривает сохранение доли UTC за счет учета инвестиций американцев, осуществленных за последние десять лет в развитие ПМЗ. Бывший гендиректор ПМК Валерий Жеглов считает, что присоединение трех АО к ПМЗ не приведет к серьезному росту капитализации ПМЗ. "80 % сегодняшней моторной площадки — это Пермский моторный завод", — считает экс-гендиректор. Согласно данным "СПАРК-Интерфакс", активы ПМЗ за 2007 год превышали 12,2 млрд руб., в то время как активы "Ремоса" — 73 млн руб., "Металлиста" — 368 млн руб., "Инструментального завода" — 233 млн руб.

Стоит отметить, что консолидацией активов сейчас занимаются акционеры еще одного машиностроительного холдинга Перми — ОАО "Мотовилихинские заводы". Из более чем 20 обществ, входящих сегодня в машхолдинг, его акционеры собираются оставить семь-восемь. Вчера на "Мотовилихинских заводах" "Ъ" сообщили, что пока также не разработали механизм слияния дочерних обществ.

Вячеслав СУХАНОВ

*источник:
газета «Коммерсантъ — Пермь»
01.10.08*

"ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ТРЕБУЮТ ДОЗАПРАВКИ

Создатели SSJ 100 просят из бюджета еще 4 млрд руб.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и НПО "Сатурн" обратились в правительство с просьбой увеличить финансирование программы серийного выпуска регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 на 4 млрд руб. Эксперты считают просьбу обоснованной. Однако в Минпромторге пока не определились с источником дополнительных инвестиций.

О том, что реализация программы серийного выпуска SSJ 100 требует дополнительного финансирования, вчера заявил депутат Госдумы Анатолий Лисицын. "Иначе производство в год 60 самолетов SSJ 100, что предусмотрено федеральной целевой программой (ФЦП) развития гражданской авиационной техники до 2015 года. — "Ъ"), невозможно будет реализовать, — пояснил господин Лисицын. — Депутаты убедились, что в программе не учтены такие параметры, как создание центра сертификации узлов, металлов, деталей". По словам депутата, в пятницу этот вопрос будет рассмотрен на пленарном заседании Госдумы. "Но идет жесткое сопротивление со стороны Минпромторга", — уточнил он.

Заместитель главы Минпромторга Денис Мантуров пояснил "Ъ": "Мы — за выделение дополнительного финансирования, но для этого нельзя использовать принятую 4 октября поправку к ФЦП на 12,5 млрд руб.

— эти средства должны быть направлены на создание семейства перспективных двигателей 9–18 тонн, которые сейчас в России не выпускаются". Чиновник отметил, что в Минпромторге ищут возможный источник инвестиций для SSJ.

Разработка регионального SSJ начата в 2001 году. Вместимость в базовой комплектации — 95 мест, дальность — 3,1 тыс. км, каталожная стоимость в разных модификациях — \$ 23,4–28,9 млн. В июле ГСС объявили о завершении первого этапа заводских испытаний первого летного образца. На SSJ есть 98 твердых заказов. Общая стоимость программы — \$ 1,4 млрд, из них 30 % обеспечивает государство.

Источник "Ъ" в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) подтвердил, что ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" обратилось в правительство с просьбой о выделении дополнительно 3 млрд руб. до 2010 года — без учета нужд НПО "Сатурн". Обоснованием стал рост процентных ставок по банковским кредитам и цен на материалы в пределах 50–118 %. Кроме того, ГСС нужны средства на организацию послепродажного обслуживания самолетов. По словам источника "Ъ", потребности "Сатурна" оцениваются примерно в 1 млрд руб. В ГСС "Ъ" также подтвердили, что увеличение объемов финансирования обусловлено "значительным ростом стоимости ключевых материалов по сравнению с 2004 годом, а также ростом стоимости кредитных ресурсов". Кроме того, в компании говорят о

необходимости господдержки продаж SSJ. В НПО "Сатурн" "Ъ" подтвердили, что "дополнительное финансирование необходимо". В начале октября глава ОАК Алексей Федоров говорил, что двигателями обеспечен только один самолет SSJ 100, который сейчас проходит летные испытания. "На второй самолет двигателей нет, хотя по нашим планам сейчас уже четыре самолета должны были быть оснащены двигателями", — отмечал он. "Поставка двигателей происходит в сроки, согласованные с ГСС", — возражают в НПО "Сатурн". ГСС должны были поставить первый самолет SSJ 100 "Аэрофлоту" в ноябре, но отложили исполнение контракта на конец 2009 года.

"Заявки ГСС и "Сатурна" на дофинансирование в части роста цен на материалы вполне обоснованны, —

считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. — На ход программы по двигателю SaM146 для SSJ негативно влияет также давление "Оборонпрома" на "Сатурн" с целью продажи контрольного пакета". Михаил Пак из ИФК "Метрополь" добавляет, что в условиях кризиса ставки по кредитам для промышленных предприятий выросли вдвое. Аналитик полагает, что деньги ГСС, "вероятно, нужны для рефинансирования долгов".

Александра ГРИЦКОВА

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.10.08*

ЭКСПЕРТ: ФИНКРИЗИС В ПРОИЗВОДСТВЕ — ЭТО КРАЙНЯЯ ТОЧКА

Производство — это крайняя точка, до которой финансовый кризис дойдет в последнюю очередь. Об этом заявил корреспонденту "Росбалта" председатель совета директоров ООО "НПО "Аэроvolга" Сергей Алафинов.

"Что касается нашего предприятия, то оно не зависит от банковских кредитов. Мы финансируем производство по другим схемам. Также НПО "Аэроvolга" не зависит от скачков рынка акций. Единственное, в чем мы ощущаем влияние кризиса, — это пассивность некоторых заказчиков, которые не уверены в собственном положении и ждут того, как изменится ситуация, чтобы понять, каким образом выживать в этих условиях", — пояснил глава "Аэроvolги".

Тем не менее, по словам Сергея Алафинова, на случай сокращения портфеля заказов на НПО разработана программа снижения издержек: "Она включает в себя ряд мер, которые сегодня уже применяют на своих производствах российские автогиганты, в том числе административные отпуска, небольшое сокращение численности работников".

"Но надо отметить, что наш персонал очень высококвалифицированный и дефицитный, поэтому просто так расстаться с людьми мы не можем", — подчеркнул Алафинов. Руководитель "Аэроvolги" отметил, что в настоящий момент предприятие "работает стабильно и выполняет проплаченные ранее заказы". Авиазаказ до середины 2009 года. В настоящее время ведутся переговоры о производстве 20 самолетов Ла-8 до 2011 года. В числе заказчиков — МЧС России, Филиппинская аэрокосмическая корпорация, а также ряд частных покупателей, приобретающих самолеты для туристических нужд.

Напомним, накануне глава "Аэрофлота" Валерий Окулов заявил, что проблемы на финансовых рынках могут скорректировать планы компании по закупке новых самолетов. Он допускает, что в случае ухудшения кредитных условий приобретение этих самолетов окажется под вопросом. В аналогичной ситуации могут оказаться многие авиаперевозчики и авиапредприятия России. По мнению экспертов, кризис, который в

настоящее время проявляется во многих отраслях, может перекинуться и на авиационный кластер. В качестве примера многие аналитики приводят ситуацию в российском автопроме, где началась приостановка производства, идет сокращение сотрудников и "судорожный" поиск внутренних резервов. Так, только "КАМАЗ" в рамках антикризисной программы сократит около 10 % персонала. Более того, на предприятии введена 32-часовая рабочая неделя.

ООО "НПО "Аэроvolга", предприятие, занимающееся разработкой и производством самолетов-амфибий, было учреждено в 2002 году. В конструкторском бюро НПО трудятся специалисты, имеющие большой опыт работы в авиационной промышленности, выпускники Московского и Куйбышевского (Самарского) авиационных вузов. Первыми экспериментальными летательными аппаратами, разработанными и изготовленными на предприятии, стали самолеты Л-6 и Л-6М. Они были испытаны и подтвердили заявленные летно-технические характеристики. На проходившем в городе Жуковском Международном авиационно-космическом салоне появление прототипа Л-6М вызвало неподдельный интерес со стороны многих гостей и его участников. Самолет-амфибия прибыл туда, преодолев 1350 км пути с одной промежуточной посадкой в Нижнем Новгороде.

В конце 2002 года с появлением стратегического инвестора было принято решение о проектировании и производстве более совершенного летательного аппарата. Были определены тактико-технические характеристики серийной машины, получившей индекс ЛА-8.

В 2003 году проект ЛА-8 был представлен на международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2003" и получил высокую оценку специалистов. Сфера применения самолета ЛА-8 довольно широка: это перевозка пассажиров и грузов, оказание медицинской помощи в труднодоступных районах, патрулирование границ, оперативные действия при чрезвычайных ситуациях, лесоохранная деятельность, туризм и развлечения, а также тренировочные полеты.

Самолет-амфибия ЛА-8 предназначен для перевозки пассажиров и грузов, выполнения патрульных, санитарных, поисковых и спасательных работ, для ока-

зания медицинской помощи в труднодоступных районах и других видов работ, а также для выполнения учебно-тренировочных, служебных и туристско-развлекательных полетов над земной и водной поверхностью по правилам визуального полета. Для взлета и посадки могут использоваться участки грунта, аэродромы с искусственным покрытием, водная поверхность, соответствующие требованиям данной инструкции. В пассажирском варианте число мест не более восьми, включая пилота.

ЛА-8 — свободонесущий моноплан с верхним расположением крыла, классическим Т-образным оперением и трехстоечным шасси с передней опорой. Самолет снабжен двумя силовыми установками (авиационные двигатели М-337 АК производства Чешской Республики) мощностью 210 л. с. каждая.

источник: ИА «РосБалт»
09.10.08

ИРКУТСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ СОБЕРУТ ДЕТАЛИ ДЛЯ АЭРОБУСОВ

Этот опыт пригодится на проекте МС-21.

Иркутский авиационный завод (ИАЗ), входящий в состав корпорации "Иркут", начал сборку деталей для пассажирских лайнеров Airbus. Вчера завод передал европейскому концерну EADS, который контролирует Airbus, первую килевую балку для аэробуса А320. В рамках международной промышленной кооперации ИАЗ собирается к 2010 году производить комплектующих на сумму около \$ 100 млн. Представители завода говорят, что сотрудничество с EADS и Airbus позволит ИАЗу накопить необходимый технологический потенциал для производства российского среднемагистрального лайнера МС-21, который планируют собирать в Иркутске с 2014 года.

Вчера гендиректор Иркутского авиационного завода Александр Вепрев в ходе официальной церемонии передал первую килевую балку для А320 вице-президенту по гражданской авиационной технике EADS Герду Берхтольду. Балка производится на ИАЗе в рамках подписанных EADS и "Иркутом" в 2004 и 2006 годах контрактов на производство деталей для узкофюзеляжных аэробусов.

Кроме килевых балок, завод в рамках международного сотрудничества будет делать для А320 направляющие закрылки, каркасы пола, ниши носовой стойки шасси для лайнеров. Чтобы создать такое производство, "Иркут" вложил в модернизацию и реконструкцию производственных мощностей иркутского авиазавода более \$ 70 млн, сообщил вчера Александр Вепрев. По его словам, в 2010 году завод будет производить комплектующие для Airbus на сумму около \$ 100 млн. При этом не исключено, что к тому времени ИАЗ будет делать детали к другому аэробусу — А350, который идет на смену А320. По словам руководителей завода, соответствующие переговоры уже ведутся с EADS.

"Иркутский авиазавод" входит в корпорацию "Иркут" с момента ее основания, то есть с 2002 года. С 70-х годов прошлого века завод специализируется на производстве военных самолетов "МиГ" и "Су". НПК "Иркут" контролируется Объединенной авиастроительной корпорацией. По итогам 2007 года прибыль "Иркута" составила \$ 165 млн.

Сейчас доля комплектующих для аэробусов в общем объеме производства ИАЗа составляет менее 5 %, через два года она может увеличиться в два раза.

Как отмечает господин Вепрев, проект международной промышленной кооперации позволяет иркутскому заводу диверсифицировать производство. Сейчас ИАЗ собирает многоцелевые самолеты Су-30 в разных модификациях, самолеты-амфибии Бе-200 и учебно-боевой самолет Як-130.

Однако производство Бе-200 "Иркут" сейчас передает "Таганрогской авиации". Су-30, по заверениям руководства "Иркута", будет собираться в Иркутске до тех пор, пока "на него поступают экспортные заказы". Сейчас ИАЗ делает Су-30 для Индии и Малайзии. Як-130 также стоит в портфеле заказов ИАЗа, однако руководство "Иркута" перспективы завода связывает с проектом МС-21. Его создание предусмотрено федеральной целевой программой развития гражданской авиационной техники до 2015 года. Новый самолет создается на замену Ту-154 и Як-42Д, которые выработали свой ресурс. Самолет планируется выпускать в трех модификациях — на 132, 150 и 168 пассажиров.

Сейчас разрабатывается проект МС-21, который должен быть готов к началу 2009 года. По словам пресс-секретаря "Иркута" Елены Федоровой, корпорация закончила аванпроект по МС-21 и в этом году намерена приступить к выбору поставщиков комплектующих для самолета. В 2008 году федеральный бюджет выделил "Иркуту" на разработку МС-21 1,6 млрд руб. Сама сборка МС-21 в Иркутске должна начаться в 2014 году, стоимость самолета не называется.

Директор по международной кооперации ИАЗа Александр Гилев вчера пояснил, что на производстве деталей для Airbus иркутский завод сейчас отработывает технологию сборки МС-21. Эксперты пока не берутся оценивать этот проект, ссылаясь на то, что по нему пока мало информации. Тем не менее аналитик ИК БКС Севастьян Козицын полагает, что МС-21 не будет плохим самолетом: "На него реально выделяются деньги из госбюджета. Хотя текущий финансовый кризис, конечно, может сказаться на сроках реализации проекта".

Алексей КОПЫЛОВ

источник:
газета «Коммерсантъ — Хабаровск»
15.10.08

ОМСКИЙ "ПОЛЕТ" ЗАРАБОТАЕТ НА СИЛАХ ПРИРОДЫ

Энергетическая установка ПО использует энергию ветра и солнца.

Омское ПО "Повет" выходит на рынок с новой разработкой — универсальными установками, которые будут использовать энергию солнца и ветра. Стоимость энергоустановки составит около \$ 200 тыс. Омичи рассчитывают, что она будет востребована в военных и гражданских целях. Впрочем, по оценке экспертов, на массовый спрос "Повету" рассчитывать не стоит, "поскольку альтернативные источники энергии обходятся дороже традиционных и не отличаются надежностью".

О разработке усовершенствованной энергетической установки вчера сообщил советник генерального директора ПО "Повет" Виталий Щетинин. По его словам, конструкцию ветровой энергетической установки (ВЭУ), которая ранее была создана специалистами ПО, дополняют элементы из "солнечного кремния". "Это особым способом обработанные кристаллы песка, которые используются для нужд радиоэлектроники. Одно из направлений использования — в качестве фотоэлектродов, преобразователей солнечной энергии", — пояснил господин Щетинин. Исходный материал для элементов "Повет" намерен закупать в Красноярске. В итоге усовершенствованная ВЭУ станет аккумулировать энергию разных источников — солнца и ветра, а при отсутствии необходимых метеоусловий — использовать дизельный генератор. По оценке Виталия Щетинина, ВЭУ может применяться в разных сферах — от гражданской до военной. В частности, установки смогут эффективно снабжать энергией небольшие населенные пункты.

Напомним, ветровая энергетическая установка разрабатывается на "Повете" с 2002 года. Грант на создание ВЭУ и подготовку изделия к серийному производству выделило ОАО "РусГидро" (до июля 2008 года — ОАО "Гидро-ОГК"). Омское предприятие намерено в перспективе выпускать до тысячи ВЭУ в год. Стоимость установки на мировом рынке — \$ 1,5–2 на установленный ватт. Планируется, что мощность стандартной ВЭУ производства "Повета" составит 100 кВт, цена — около \$ 200 тыс.

Как отметили на "Повете", в создании новой энергетической установки, возможно, примет участие научно-производственное предприятие "Квант" (Москва). В "Кванте" проект комментировать не стали, сославшись на свой статус "закрытого предприятия".

В финансировавшем разработку омского проекта "РусГидро" новость о модернизации ВЭУ восприняли без особого интереса. "По-моему, в Омске очень мало солнца", — заметила пресс-секретарь компании Елена Вишнякова. Она пояснила, что "РусГидро" в настоящий момент ведет собственный проект многофункционального энерготехнологического комплекса (МЭК). Гибридная электростанция также объединит дизельную установку с ветровой. "Комплекс готовится к эксплуатации на острове Русский, в Приморье, в

преддверии саммита АТЭС", — сказала госпожа Вишнякова. Почему "РусГидро" отказалось от запуска энергоустановок, созданных "Поветом", в серийное производство и решило разработать собственные, Елена Вишнякова пояснить затруднилась.

Производители ветроэнергетических установок полагают, что разработка "Повета" сможет занять свою нишу на российском рынке. "Ветроэнергетика сегодня актуальна — цены на традиционное топливо растут. Наше предприятие получает три-четыре заказа в год на обеспечение установками поселков и небольших городов", — отметил заместитель генерального директора ООО "Махаон" (Гатчина, Ленинградская область) Александр Маевский. По его мнению, омские установки будут востребованы в населенных пунктах, "куда большое количество ватт не подвести". "Спрос будет, но не сразу. Год-полтора нужно установки порекламирывать", — добавил господин Маевский.

Впрочем, по оценке экспертов, массового спроса на ВЭУ не будет и в среднесрочной перспективе. "Любые альтернативные источники энергии сегодня обходятся дороже, чем традиционные. Хотя их использование и дешевле, но это источники малой мощности. Установки, преобразующие природную энергию, как правило, стоят недешево, требуют постоянного обслуживания и не слишком долговечны в эксплуатации. Впрочем, в каких-то отдаленных населенных пунктах источники альтернативной энергии будут пользоваться спросом", — считает старший аналитик финансовой корпорации "Открытие" Василий Сапожников.

Ожидается, что соглашение между ПО "Повет" и НПП "Квант" о производстве модернизированной энергоустановки будет подписано в конце октября.

Александр КОРНЕВ

*источник: газета «Комсомольская правда» —
Новосибирск»
10.10.08*

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

САМОЛЕТЫ СТАЛИ НЕПОДЪЕМНЫМИ

"Аэрофлот" может пересмотреть свои планы по приобретению лайнеров.

С учетом сложной ситуации на финансовых рынках авиакомпания "Аэрофлот — Российские авиалинии" может пересмотреть свои планы по приобретению лайнеров Airbus. Об этом вчера на пресс-конференции сообщил глава авиакомпании Валерий Окулов. "Привлечение заемных ресурсов на тех условиях, которые были раньше, для "Аэрофлота" стало затруднительным", — сказал он.

"По уровню сегодняшних кредитных условий мы проходим по приобретению самолетов, а если условия ухудшатся, тогда приобретение прежде заказанных самолетов станет под вопрос", — пояснил он. В первую очередь "Аэрофлот" может отказаться от приобретения в операционный лизинг среднемагистральных моделей лайнеров, таких как А320-330, покупка которых запланирована на последний квартал 2008 года.

По данным "Газеты", на этот период у "Аэрофлота" запланировано приобретение 10 машин Airbus А320. По словам Дмитрия Баранова, ведущего эксперта УК "Фина менеджмент", стоимость одного такого судна зависит от комплектации и составляет приблизительно 60–70 млн евро. Практика приобретения самолетов такова: обычно нужно выплатить около 30 % стоимости лайнера сразу, остальное выплачивать равными траншами.

"Кредит дается на разных условиях, — говорит эксперт. — Иногда он может составить и до 100 % сто-

имости". Ухудшить условия для "Аэрофлота" могут в первую очередь банки, которые дают кредиты. О производителе речь не идет: "Для компании Airbus невыгодно как-либо ухудшать условия, потому что она заинтересована в сбыте своих самолетов", — комментирует слова Окулова аналитик.

Напомним также, что летом 2007 года на авиасалоне в Ле Бурже "Аэрофлот" подписал контракт с Airbus на приобретение 22 лайнеров А350, поставка которых должна быть осуществлена в период с 2014 по 2017 год, а летом этого года в Фарнборо было достигнуто соглашение на приобретение "Аэрофлотом" еще пяти А321, которые по условиям соглашения должны быть поставлены до конца 2013 года.

Как сообщила корреспонденту "Газеты" пресс-секретарь авиакомпании Ирина Данненберг, "Аэрофлот" не намерен сокращать эти заказы и продолжает сотрудничество как с Airbus, так и с Boeing. "Сейчас у компании подписано соглашений в общей сложности на поставку 44 самолетов. Помимо контрактов с Airbus подписан договор на приобретение 22 Boeing 787 Dreamliner со сроком поставки в 2014–2016 годах", — напомнила она.

Как известно, "Аэрофлот" также является основным заказчиком нового российского лайнера Sukhoi SuperJet (45 самолетов).

Екатерина СОРОКОВАЯ

источник: газета «Газета»
09.10.08

УСПЕШНО ПРОШЕЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ВТОРОЙ РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ ГАЗОТУРБИННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РАЗРАБОТКИ НПО "САТУРН" — М70ФРУ

Работа государственной комиссии под председательством капитана 1-го ранга Михаила Александрова по приемке корабельного газотурбинного двигателя М70ФРУ максимальной мощностью 14 000 л. с. разработки ОАО "НПО "Сатурн" завершилась 23 октября 2008 года подписанием акта о принятии двигателя заказчиком.

Успешное завершение опытно-конструкторских работ по двигателю М70ФРУ — это следующий этап создания на НПО "Сатурн" российской базы морского газотурбостроения.

Газотурбинный двигатель М70ФРУ разработки ОАО "НПО "Сатурн" — базовый высокоэкономичный

автоматизированный корабельный газотурбинный двигатель 4-го поколения.

В ноябре 2006 года ОАО "НПО "Сатурн" завершило государственные испытания первого российского морского газотурбинного двигателя М75РУ максимальной мощностью 7000 л. с.

М75РУ и М70ФРУ принадлежат к семейству двигателей, созданных на базе единого унифицированного газогенератора. При подготовке к государственным испытаниям двигателя М70ФРУ перед ОАО "НПО "Сатурн" стояла задача подтвердить заданные тактико-технические характеристики и учесть рекомендации государственной комиссии по двигателю М75РУ.

"Мы вошли в государственные испытания с уверенностью, что предьявляем государственной комис-

сии качественный продукт, соответствующий тем характеристикам, которых от нас ожидает заказчик, — говорит заместитель генерального конструктора ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Гасуль. — Сегодня можно с уверенностью сказать, что двигатель состоялся".

Морские силовые установки с газотурбинным двигателем М70ФРУ имеют хорошие коммерческие перспективы. В частности, помимо Военно-морского флота, ОАО "НПО "Сатурн" предложило ГТД М70ФРУ на корабли и катера Пограничной службы ФСБ РФ. В начале года защищен технический проект газотурбинного агрегата МА-1 с ГТД М70ФРУ для десантного катера "Дюгонь". Выполнены проработки ГТА с М70ФРУ для модернизации корветов пр. 20280; корабля территориального моря для Пограничной службы ФСБ РФ. М70ФРУ может использоваться на кораблях и судах водоизмещением от 200 до 100 000 тонн в качестве маршевого или форсажного двигателя. Потенциальный спектр применения газотурбинных агрегатов на основе двигателя М70ФРУ достаточно широк: быстроходные патрульные и ударные катера, малые ракетные и противолодочные корабли, корветы, фрегаты, эсминцы, десантные корабли, ракетные и авианесущие крейсера. Возможно применение двигателя и в гражданском секторе морской техники — на газовозах, морских и приморских нефтегазовых объектах, плавучих электростанциях, скоростных грузопассажирских паромов.

"Появление морских двигателей производства НПО "Сатурн", — отмечает директор программ морских и промышленных ГТД ОАО "НПО "Сатурн" Леонид Иванов, — с большим удовлетворением принято нашими потенциальными заказчиками. На прошедшем в сентябре 2008 года научно-техническом совете Военно-промышленной комиссии впервые, после восьми лет неопределенности, был поднят вопрос о применении наших двигателей в строительстве перспективных, а также при модернизации над-

водных кораблей морских сил общего назначения. На сегодняшний день в строю ВМФ находится более 70 кораблей с газотурбинными двигателями, произведенными на Украине. Значительная часть этих кораблей, в отличие от их силовых установок, не выработала свой ресурс, соответственно, при их плановом ремонте в условиях судостроительных, судоремонтных заводов может быть проведена модернизация их силовых установок. В первую очередь это касается маршевых установок, для которых вместо устаревших двигателей 2-го поколения можно применять газотурбинные двигатели М70ФРУ с реверсивным редуктором".

Принципиальное значение для ОАО "НПО "Сатурн" имеют планы Пограничной службы ФСБ РФ в ноябре 2008 года рассмотреть на координационном совете по кораблестроению ход работы по обеспечению перспективных проектов кораблей и катеров береговой охраны силовыми установками. "Речь идет в первую очередь о кораблях водоизмещением от 500 до 1500 тонн, — подчеркивает Леонид Иванов, — на которых в качестве форсажных двигателей, обеспечивающих преследование нарушителя, планируется применение М70ФРУ".

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

*источник:
компания «НПО "Сатурн"»
23.10.08*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

МИМО ВОЗДУШНЫХ ЯМ

Ученые разработали метод прогнозирования зон турбулентности.

Исследователи из Университета Джорджии разработали первую в мире систему, которая в режиме реального времени сможет сообщать пилоту о возможной турбулентности еще до того, как самолет приблизится к опасной зоне. Причем в отличие от других прогностических программ новая система не просто передает сигнал о грядущей тряске, но и сообщает о силе турбулентности и ближайших запасных путях, не проходящих через опасную зону. Но главное, что эти данные поступают непосредственно к пилоту, а не проходят через диспетчеров, связь с которыми из-за той же турбулентности может нарушиться. Таким образом, у летчика будет время принять решение о корректировке курса и избежать неприятностей.

Один из разработчиков данной системы Джон Нокс подсчитал, что применение прогностической системы поможет сэкономить десятки миллионов долларов, ежегодно затрачиваемых на ремонт самолетов после подобных встрясок. По статистике, в США самолеты ежегодно примерно 5 тыс. раз попадают в зоны сильной турбулентности, что влечет за собой серьезные повреждения авиалайнеров. Причем ни пилот, ни диспетчерская служба не могли определить надвигающуюся опасность, так как наиболее сильные бури не зависят от облачности или гроз. Поэтому пилоту приходилось ориентироваться уже "на месте" и срочно принимать решения для избежания повреждений.

"Турбулентность является большой проблемой не только на большой высоте, но при взлете и посадке, когда идущие один за другим самолеты оставляют след, который создает сильные вихревые потоки и колебания, — рассказал РБК daily действительный член Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского, заслуженный создатель космической техники генеральный директор ОАО "Интеравиагаз" Вячеслав Зайцев. — Сейчас ведутся разработки специальных лазерных установок и аппаратуры для определения теплового поля, которые смогли бы зафиксировать воздушные ямы. Однако серийных устройств, устанавливаемых непосредственно на самолетах и заблаговременно определяющих опасную зону, пока нет".

Новый же метод базируется на сверхчувствительной аппаратуре, настроенной на определение главной причины турбулентности — изменения гравитационных волн, атмосферного феномена, который, подобно океанским волнам, иногда появляется в спокойной метеорологической обстановке. Как правило, гравитационные волны возникают над горами или разломами тектонических плит, одним словом, в зонах, где давление сильно отличается от среднего на поверхности Земли. Однако наиболее сильные гравитационные волны образуются в совершенно неожиданных местах, где в принципе нет условий для возникнове-

ния турбулентности. Кроме того, прогноз таких спонтанных бурь осложняется тем, что, если волнение на море видно невооруженным глазом, зафиксировать турбулентность даже с помощью мощных спутников невозможно. Поэтому даже идеальные метеорологические условия не являются гарантией от попадания в зону турбулентности.

"Турбулентность — это сложное явление, обусловленное сразу несколькими причинами, — поясняет РБК daily кандидат технических наук, доцент МАТИ им. К. Э. Циолковского Владимир Кузькин. — Во-первых, при вращении Земли и вокруг своей оси, и вокруг Солнца периодически создается своеобразное наложение движений, которое создает определенный диссонанс в атмосфере. Во-вторых, поверхность Земли крайне неоднородна, да и состав планеты различается — где-то больше руд, обладающих магнетическими свойствами, где-то магма слишком близко подходит к поверхности. Все эти факторы также создают магнитные колебания, влияющие на возникновение турбулентности. В-третьих, зоны с неустойчивым климатом, где сталкиваются теплые и холодные потоки воздуха, также можно назвать потенциальным "местом дислокации" воздушных ям. Так что определить на основании какого-то одного признака, есть ли на пути самолета опасная зона или нет, очень сложно".

Исследователей заинтересовал определенный тип гравитационных волн, которые связаны со сверхсильными воздушными потоками, проходящими на большой высоте. Именно для определения этих внезапных колебаний и была создана новая система. Метод, разработанный американскими учеными, основывается на теории спонтанной разбалансировки, разработанной британскими физиками еще в 90-е годы. Нокс с коллегами несколько лет переводили эту теоретическую модель в практическую плоскость.

Сначала исследователи упростили теоретические выводы, далее из полученной квинтэссенции сконструировали математическую модель, позволяющую в режиме реального времени измерять силу гравитационных колебаний, а затем с помощью полученных показателей устанавливать координаты, силу и характер турбулентности.

Как показали эксперименты, новый алгоритм в несколько раз превосходит все известные способы определения турбулентности, базирующиеся на личном опыте пилота или на анализе метеорологических данных. И если раньше вероятность установления места, где самолет рискует попасть в воздушную бурю, была крайне мала, то эта первая в мире методика, базирующаяся на научном методе и имеющая в основании математическую модель, сможет дать пилотам и пассажирам уверенность, что полет пройдет нормально.

Екатерина ЛЮЛЬЧАК

источник: газета RBC Daily
16.10.08

КАМОВСКИЙ РЕНЕССАНС

Интервью с генеральным конструктором ОКБ "Камов" членом-корреспондентом РАН, Героем России Сергеем Михеевым.

7 октября знаменитой фирме "Камов" исполнилось 60 лет. Она по праву считается лидером отечественного и мирового вертолетостроения. "Ка" — бренд надежных, работоспособных и уникальных машин. Новаторский подход, смелость и оригинальность решений стали визитной карточкой ОКБ, созданного выдающимся авиационным конструктором Николаем Камовым. Под его руководством сформировалась конструкторская школа по разработке и производству вертолетов соосной схемы, имеющих высокую маневренность, легкую управляемость и малые габариты.

На вопросы нашего специального корреспондента отвечает генеральный конструктор ОКБ "Камов" член-корреспондент РАН, Герой России Сергей Михеев.

— Сергей Викторович, давайте все-таки начнем нашу беседу с оценки недавнего объединения российской отрасли вертолетостроения под эгидой ОАО "Вертолеты России".

— Сегодня мы приветствуем это объединение, его нашей отрасли давно не хватало. В союзные времена вертолетные фирмы находились в одном министерстве и работали в рамках отдела подотрасли, но даже тогда столь тесного, как сейчас, взаимодействия не было. Оно осуществляется впервые, и, по моей оценке, это благо. Произошла концентрация сил, стало возможным упорядочить модельный ряд вертолетов, идет ревизия всех имеющихся наработок, новых идей, в коллективах формируется прекрасная творческая атмосфера.

Второй важный момент относительно проводимой интеграции заключается в следующем. Произошло расширение возможностей в деятельности двух творческих лабораторий, которые существуют долгие годы и выработали своеобразный почерк в конструировании. Именно поэтому два творческих коллектива должны существовать, развиваться и взаимодействовать. В процессе совместной работы специалисты

обретают уникальный опыт, обеспечиваемый в том числе и соревнованием двух школ. Такой подход способствует всестороннему росту молодежи.

Третье. Мы можем объединять усилия над решением сложных задач, действовать более эффективно, сократить финансовые издержки по строительству конструкторско-производственных площадок. В настоящее время прорабатывается вопрос о создании объединенного конструкторского центра на базе ОАО "Камов" в подмосковной Ухтомке.

Необходимо отметить беспочвенность слухов, что якобы происходит или произойдет слияние двух школ и поглощение одной из них другой. Такого нет и не планируется. Выбранная стратегия развития нашла отражение в документах, где особый акцент сделан именно на сохранении двух российских школ вертолетостроения.

Примерно два года назад руководство двух фирм выступило с заявлением, которое было опубликовано в газете "Красная звезда", что любые попытки втянуть компании в конфронтацию, противостояние нами отвергаются. На сегодняшний день ни одно совещание, организационное мероприятие не проводится без представителей обеих компаний. Наши мнения могут в чем-то не совпадать, но мы всегда нацелены на достижение лучшего итогового результата.

— Как на Вашей работе отразились организационные мероприятия, в результате которых Вы перестали быть генеральным директором фирмы?

— Прежде всего отмечу, что фирма "Камов" сохранила всю тематику, которую вела в 80–90-е годы XX столетия. Успех обеспечил коллектив целеустремленных людей, преданных своему делу. Теперь на государственных испытаниях находятся семь различных машин. Значительно увеличен объем заказов, делается все для скорейшего выпуска серийной продукции. В настоящее время должность генерального конструктора обязывает меня выполнять заметно возросший объем работ. Именно поэтому состоявшееся разделение труда позволило мне сосредоточить все свои силы на конструкторских задачах. Исполнительный директор фирмы "Камов" Роман Чернышев успешно занимается финансовыми и

организационными вопросами. Считаю, наш дует состоялся и действует эффективно, обеспечивает положительный результат. Работа у Романа Анатольевича не сахар, задачи перед фирмой стоят большие. В настоящее время у нас работает 1500 сотрудников, из них в возрасте до 30 лет — всего 200 человек. По нашим оценкам, дальнейшее развитие потребует увеличить штаты до 4000 специалистов. Надо привлекать на фирму и готовить молодежь.

Исполнительный директор кардинально меняет стратегию работы с кадрами, и первые результаты показывают, что путь развития он выбрал верно. В нашем районе активно ведется строительство жилья, ожидаем приток желающих работать на высокотехнологическом производстве. Фирма "Камов" предлагает интересную и перспективную работу, готовит сотрудников как в ведущих высших учебных заведениях, так и в корпоративном университете. У нас действуют различные курсы по обучению персонала компании работе на системах автоматизированного проектирования, управления. Прделанная Романом Чернышевым работа позволила увеличить приток молодых сотрудников. Идет энергичное наполнение менеджмента верхнего уровня молодыми специалистами. Растет средняя заработная плата, сегодня это 35 000 рублей. Одним из шагов по привлечению внимания молодежи к деятельности фирмы станет открытие новой версии интернет-сайта компании. Как заверил Роман Чернышев, он будет наполнен интересными материалами. Мы ищем человека, способного его вести, но здесь, кроме высоких профессиональных качеств, требуется специалист, влюбленный в вертолеты нашей фирмы.

— Расскажите о планах компании на ближайшее будущее.

— Сегодня мы переживаем период ренессанса по всей гамме продукции, разрабатываемой фирмой. Авиация ФСБ, пограничных войск и МЧС особое внимание уделяют вертолету Ка-226. На его базе создается уникальный комплекс для наблюдения, сопровождения и выхода на цель. Создана и проходит этап доводки различная оптико-электронная аппаратура, позволяющая решать задачи по охране сухопутной и морской государственной границы. Первые машины созданы, а небо над Москвой служит своеобразным полигоном, на котором наши заказчики изучают возможности техники.

По заказу "Газпрома" завершены работы по обеспечению возможности выполнять посадки с попутным ветром на Ка-226. Получены интересные результаты, которые найдут применение в следующих проектах. Теперь облик машины определился, и в ближайшее время ожидается подписание контракта.

В тендере на закупку вертолетов для индийской армии компания "Вертолеты России" решила предложить Ка-226Т. Вертолет предназначен для перевозки восьми человек или 1500 кг груза на дальнейшей подвеске. Модульная конструкция машины позволяет использовать ее в самых разнообразных вариантах: пассажирском, транспортном, санитарном, аварийно-спасательном, патрульном и других. Ка-226 сертифицирован, способен продолжить полет и выполнить безопасную посадку при отказе одного из двигателей. Индия объявила тендер на модернизацию Ка-28. Мы определены головным предприятием и в настоящее время рассматриваем предложения фирм

по обновлению электронной начинки машины. Индийский заказчик заявил, что выберет для переоснащения машин самое современное оборудование. Не исключаем перспективу закупки Индией новых машин этой модели.

Конек фирмы "Камов" — создание машин, обеспечивающих выполнение работ в высокогорных районах и при высоких температурах. Наиболее ярким примером служит Ка-32. Его различные модификации работают во многих странах мира. Мы получаем по нему положительные отзывы. Противоположный вариант машины активно используется при тушении пожаров в городской застройке Москвы.

Компания расширяет сеть сервисных центров за рубежом. Наиболее сильная из таких наших структур действует в Южной Корее. Подготовленные нами местные специалисты взяли на себя обслуживание в регионе машин ОАО "Камов". Аналогичный центр действует в Канаде. Впереди открытие соответствующего центра в Испании или Португалии. В перспективе возможно создание такой структуры и в Иордании.

В сентябре мы получили заявку инозаказчика, выразившего желание рассмотреть вопрос о закупке Ка-52 в пакете с Ка-50. Переговоры находятся в начальной стадии. Насколько они будут успешны, покажет время. Серийное производство Ка-50 и Ка-52 подготовлено, работает и готово к увеличению серийного выпуска.

— Расскажите более подробно о реализации проекта Ка-52 для российской армии.

— Опытный Ка-52 в новой конфигурации, утвержденной заказчиком, проходит испытания. На заводе изготовлен еще один борт, полностью оснащенный всем оборудованием. Через неделю вертолет появится на летном поле и в дальнейшем присоединится к программе испытаний. Они идут по плану, конечная цель — получение предварительного заключения в этом году. Машина подтверждает все заявленные характеристики. Отношение военных к машине самое благоприятное, они заинтересованы в ней.

Изменения, произошедшие в гособоронзаказе по данному вертолету, нас, конечно, радуют. Также скорректированы и сроки работ, заставляющие всех участников данного проекта работать в более активном ритме. Со стороны главкома ВВС генерал-полковника Александра Зелина осуществляется весьма жесткий контроль за соблюдением сроков проведения испытаний. Увеличено финансирование программы, нам разрешено кредитовать смежников. Как у нас говорят, идем по зеленому коридору. Именно поэтому избегаем излишнего внимания к вертолету со стороны. Это отвлекает от работы.

На сегодняшний день Ка-52, оснащенный локатором, имеет отличные возможности по выполнению всех задач, для которых он создавался. В нынешнем своем состоянии радар служит вспомогательным средством обнаружения цели. В дальнейшем БРЛС пройдет модернизацию по совершенствованию характеристик и расширению возможностей. В перспективе планируем оснастить вертолет управляемыми ракетами с радиолокационными головками самонаведения, что еще больше расширит возможности комплекса. У нас очень большие планы по использованию локатора на ударных вертолетах, но говорить о них пока рано. Всему свое время. Сейчас необходимо реализовать в полной мере задуманное ранее.

— Как обстоят дела с другими разработками фирмы для Минобороны?

— Традиционно ведем работы в интересах ВМФ России. В структуре флота произошли серьезные изменения, корабли авианосных групп уже не доминируют. Новые тенденции нами учитываются в полной мере. В тяжелом классе машин на ближайшее будущее в качестве базовой машины останется Ка-27. На фирме прорабатываются варианты его модернизации. В стадии разработки находится вертолет для корабельного базирования с максимальной взлетной массой 10 тонн.

Надеемся, что Минобороны России обратит внимание и на вертолет радиолокационного дозора Ка-31. Пока реализуется только программа поставок этих машин в Индию и Китай. В иностранных армиях они применяются как с авианесущих кораблей, так и сухопутных площадок. Вертолеты эксплуатируются весьма активно, и каждый из них уже имеет налет более 500 часов, что свидетельствует о высокой работоспособности авиационного комплекса.

В настоящее время кардинально в лучшую сторону меняется ситуация с Ка-60, внесенным в гособоронзаказ. Вертолет разработан для выполнения транспортных и специальных задач. Приоритет в развитии мы отдавали его использованию подразделениями специального назначения.

Не секрет, что в случае, когда вертолет сбив, находящиеся в пассажирской кабине погибают в результате динамического удара машины о землю. На Ка-60 гибель личного состава в такой ситуации практически сведена к нулю. Он оснащен энергопоглощающими креслами как для экипажа, так и для спецназовцев. По его закупкам руководство Минобороны России уточнило свои потребности и возможности. Военные планируют закупить 300–400 вертолетов Ка-60. Теперь нашей фирме и ОАО "НПО "Сатурн" понятны перспективы по данной теме, можно выполнить финансовый расчет проекта и скорректировать план дальнейших действий.

Здесь также установлены жесткие сроки. Для начального этапа работ двигатели имеются, а их дальнейшая доводка для НПО "Сатурн", думаю, не представит особых трудностей. Рыбинские двигателестроители сегодня считаются мировыми лидерами. Их потенциал и возможности не вызывают у нашей фирмы каких-либо сомнений в успешной реализации программы Ка-60.

— Как обстоят дела с гражданской версией Ка-60?

В предлагаемом нами модельном ряде есть такой вертолет — Ка-62 для перевозки 16 пассажиров. Машина должна быть конкурентоспособной. Перед нами стоит вопрос: не что делать, а как делать. Необходимо еще раз просчитать наши возможности и потребности гражданского рынка.

Если раньше основным потребителем вертолетной техники считался рынок Юго-Восточной Азии, то теперь доминирующим становится рынок России. Его потребности и объемы закупаемой техники растут год от года. Рост нашего рынка привлекает вертолетостроителей всего мира. С одной стороны, столь большой интерес в какой-то мере нас напрягает, но, с другой, мы понимаем: необходимо создавать конкурентоспособную технику, предлагать потребителю более качественные услуги по ее эксплуатации. Безу-

словно, конкуренция заставляет принимать решения более оперативно, действовать четко и слаженно.

Сегодня мы имеем такую гамму предложений по двигателю, о которой раньше и мечтать не могли. "Мотор Сич", "Турбомека" предлагают интересные решения. Их участие в данном проекте мы не исключаем, но считаем, что на свой рынок лучше выходить с отечественным двигателем. Думаю, основным партнером в российской нише по Ка-62 у нас будет НПО "Сатурн". В ближайшее время реализация проекта Ка-62 продолжится. В ноябре совместно с ОАО "Вертолеты России" планируем обратиться к Внешэкономбанку по вопросу финансирования данного проекта.

— Крупнейшая в США вертолетостроительная корпорация Sikorsky активно работает над реализацией проекта Х2. Как в ОКБ "Камов" обстоят дела с аналогичной темой — Ка-92?

— В рамках ОАО "Вертолеты России" сформирована группа, которая прорабатывает организационные вопросы по Ка-92. Буквально каждую неделю проводятся совещания, расширяется круг участников данного прорывного проекта. К работе по проекту привлекаются различные научно-исследовательские институты. Данное направление будет носить государственный характер. Новое прорывное инновационное направление послужит развитию двигателестроения для вертолетов, а также загрузит работой исследовательские лаборатории отрасли.

На данном этапе проводится изучение и анализ рынка, идет определение модельного ряда продукции. Конечно же, нам необходимо знать и пожелания военных, их видение перспектив использования таких аппаратов. Можно делать машину разной пассажиремкости и грузоподъемности. Именно рыночная ниша и определит приоритеты в дальнейшей работе. При всей имеющейся новизне проекта установлены жесткие сроки, и мы их выдержим.

В создании машины запланированы к использованию новейшие достижения аэродинамики соосных винтов и современные технологии. Ка-92 будет иметь дальность полета 1400 км, максимальную скорость 500 км/час. При использовании существующих базовых аэродромов машина расширит транспортные возможности в труднодоступных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Более детально говорить по данной теме пока рано. Уже получен негативный результат, когда в прессе прошли, скажем так, необъективные сообщения о состоянии дел по данной тематике. В результате российские изобретатели и рационализаторы просто завалили "Вертолеты России" проектами и предложениями, как следует делать данную или подобную машину. В помощи со стороны фирмы "Камов" и "Миль" не нуждаются.

Для российского вертолетостроения поставленная новым временем задача не представляет особой трудности, необходимый научно-технический, конструкторский и производственный потенциал мы имеем. А фирма "Камов" обладает самым богатым в мире опытом по созданию летательных аппаратов с использованием соосной схемы винтов.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета «Красная звезда»
08.10.08*

НЕГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПОДХОДЫ

Игорь Григорьев: "Мы видим прямое стремление руководства ОАК ставить на свои самолеты двигатели иностранного производства".

О сложной ситуации, в которой находится сегодня российский авиапром, говорится много и часто. Гарантирует ли существующая программа вывода отрасли из кризиса обещаемые ею результаты — вопрос открытый. По крайней мере, конструктивный разговор и о самой программе, и о реализуемых в ее рамках шагах крайне необходим. Хотя бы потому, что цена вопроса для государства и экономики слишком высока и ни времени, ни средств, дающих право на ошибку, мы не имеем. Своим видением ситуации и анализом основных тревожных тенденций с "Промышленным еженедельником" делится коммерческий директор ОАО "НПО "Сатурн" Игорь Григорьев.

— Игорь Викторович, как бы Вы оценили в целом сегодняшнее состояние российского авиапрома?

— Если говорить в общем, состояние печальное. То, что раньше называлось российским авиапромом, к сожалению, сейчас разбито на ряд составляющих. И трагедия в том, что каждая из этих составляющих почему-то пытается выжить за счет другой. Это самым негативным образом сказывается как на всей отрасли, так и на отдельных ее предприятиях.

— А что в этой связи можно сказать об НПО "Сатурн"?

— "Сатурн" — часть отрасли, и мы ощущаем на себе все негативные моменты ее жизни. Тем более что мы не являемся изготовителями конечного изделия. Мы занимаемся техническим маркетингом и производством продукции только в интересах какого-то конкретного самолета. И сколько бы ни говорили о ключевой важности данной продукции, сколько бы ни пели, что сердце самолета — это "пламенный мотор", двигатель, мы можем работать только в жесткой кооперации в рамках общего проекта. Мы постоянно советуемся — с производителями, с маркетологами, с компаниями, которые будут эксплуатировать самолет в будущем... Происходит это постоянно, и мы знаем, чем и как живут практически все составляющие российского авиапрома. Но так получается, что крайне редко удается нам советоваться только с одним из заинтересованных участников проектов — с государством.

— Почему?

— Здесь происходит очень интересная вещь. Если широко посмотреть на проблемы авиапрома, то почему-то собственно производителя никто не хочет слушать. Нет реальных механизмов, которые позволяли бы непосредственным производителям озвучивать и доносить до соответствующих кабинетов свою позицию, свои мысли. За нас, промышленников, говорят другие. И в этом вакууме очень легко разыгрывать некие игры, которые непосредственно к интересам развития российского авиапрома никакого отношения не имеют. И наши вопросы, которые действительно важны, повисают в воздухе.

— Какие вопросы? Например...

— Хотите пример? Хорошо. Скажите мне, например, почему из всех двигателестроительных стран только в России существует НДС на авиационную технику? Мы давно задаем этот вопрос. Ответов не получаем. И таких вопросов очень много. Но многим очень невыгодно, чтобы их задавали. Кстати, это одна из причин, почему НПО "Сатурн" сейчас просто "травят". Но я не хочу говорить только о "Сатурне", потому что корень проблем — в общей ситуации и в "особенности" существующих подходов, которые во многом просто губительны.

— Даже так?

— А вы посмотрите, что происходит по большому счету. Умные люди (это я без иронии) говорят от лица государства, что страна должна построить свой авиапром по новым принципам. И эти же люди фактически отсекают определенные направления развития отрасли, которые в принципе перспективны, но им по каким-то причинам не выгодны. Более того: создаются новые управляющие структуры, которые вмешиваются в отработанные и проверенные на мировом уровне модели. Все ведь просто: авиапроизводитель при финансовой помощи государства и под его контролем разработал новый продукт, запустил его в производство и начал поставлять — государству и на рынок. Все ясно и понятно. Какой резон создавать иерархию новых управляющих компаний, которые начинают активно руководить всеми процессами в промышленности? Именно это сейчас и происходит. Посмотрите: госкорпорация "Ростехнологии", "Оборонпром", Объединенная авиастроительная корпорация... и только потом уже — непосредственно производители. И понятно, что промышленность из заработанных ею денег будет получать совсем немного, а львиная доля средств, которые по идее следовало бы инвестировать в производство и НИОКР, будет уходить совсем по другим адресам и на иные цели. Вот что страшно.

Возьмем вертолетостроение. Там тоже теперь много начальников и руководителей. Я сам — бывший летчик, и мне стыдно смотреть в глаза моим товарищам — вертолетчикам за ту ситуацию, которая сложилась. За систему, которая руководит всеми финансовыми потоками в этой отрасли. Мы слышим достаточно оптимистичных рапортов, но с точки зрения авиапрома и эксплуатации техники все выглядит иначе: вертолеты — старые, и невозможно понять, что реально сделано для развития вертолетной техники. Появились новые вертолеты? Покажите! Появились какие-то новые программы модернизации, которые реализовали на самом деле? Покажите! Что реально нового создано за счет учреждения новых структур? А ничего! Все это не вызывает ничего, кроме недоумения. И иногда — стыда.

— Про стыд — очень неожиданно. Что Вы имеете в виду?

— Случаев, когда становится неловко, хватает. На моих глазах в Китае руководитель официальной делегации заявил, что один из российских двигателе-

строительных заводов (не буду называть) поставляет свои двигатели на экспорт, в том числе во Францию, где о них очень хорошо отзываются. Китайцы в трансее, потому что они мировой двигателестроительный рынок держат на контроле и ни о чем таком не слышали. И я понимаю, что уже через час на стол китайского руководителя ляжет справка, что эти двигатели во Францию не поставляют. И они задаются вопросом: кто тогда этот человек, представитель государства, который говорит такое? Они вообще не понимают, что в России происходит и как к этому относиться. Не скажешь же им: да не обращайтесь внимания, у нас это теперь обычное дело. Виртуальные руководители виртуальных программ. Ведь многие цифры у нас — словно от лукавого. Когда я читаю материалы, которые говорят, что мы завоюем 12–15 % мирового рынка, я сразу перевожу это в конкретные самолеты и ужасаюсь от такой смелости. Откуда мы столько возьмем? Где и кто их будет производить? Вот когда говорят и пишут, что мы освоим столько-то и столько-то средств, я в это верю сразу. А с завоеванием рынка... тут все совсем не так просто. Тем более что ситуация мировая и конкуренция таким программам отнюдь не благоприятна.

— Вы говорите об экспорте?

— Конечно. С экспортом возникает и будет возникать все больше сложностей. НПО "Сатурн" много работает в области экспортных программ, у нас достаточно тесные связи с зарубежными заказчиками, и мы четко видим тенденцию. Страны, которые раньше безоговорочно покупали нашу технику, стоявшую на вооружении в Советском Союзе и апробированную советскими же военными, сейчас загораживаются частоклоном поправок в законодательстве, запрещающих приобретать оружие из разряда НИОКР. То есть то, которое не прошло еще полномасштабных испытаний в стране производителя. Россия сейчас старается торговать продуктом, который является "вещью в себе". Когда еще до конца не понятно, сколько это вооружение будет стоить в эксплуатации, будет ли оно пригодно для тех или иных условий. У заказчиков возникает очень много таких вопросов. И в коммерческой авиации точно так же: мне тяжело представить, как можно купить какой-то самолет, всего лишь нарисованный на бумаге, если он не используется в своей родной стране. Как можно продвигать товар, который мы еще не знаем. Мы снова обманываем себя и других. Снова идем не по праведному пути.

— Праведный путь? Что Вы имеете в виду?

— Помните, несколько лет назад наблюдалась активная дискуссия в обществе, что такое национальная идея России? Выдвигали много вариантов. Владимир Путин высказал, на мой взгляд, гениальную мысль о том, что национальная идея России — в стремлении жить по правде, праведно. Не в религиозном, а в обычном понимании этого русского слова. То есть, когда человек живет не двулично, а когда и на кухне, и на партсобрании он говорит то, что действительно думает. Это же очень важно!

— Но это, как бы сказать... теория.

— Почему же? Мы в НПО "Сатурн" пытаемся выстроить прозрачные отношения с поставщиками, с клиентами, с партнерами... Мотивировать и обосновывать все наши цены, показывать всю цепочку ценообразования... Мы говорим реальные вещи как о своих достоинствах, так и о своих недостатках. И этим,

заметно выбиваемся из общего стиля диалога.

— Что Вы имеете в виду?

— Я имею в виду то, что сейчас происходит. У каждого предприятия нашей отрасли есть свои недостатки и достоинства, и, трезво оценивая их, можно работать. Но когда под гром аплодисментов принимается очередная догматическая программа развития двигателестроения — то это просто ужас. На самом деле продолжается очередная игра по освоению бюджетных денег. Причем под вполне благими лозунгами и с правильными примерами, которые звучат как-то странно. Например, говорят: в стране должна быть одна сильная двигателестроительная корпорация — как в Англии. Да, там одна корпорация, правильно, но как-то никто не задумывается, что Rolls-Royce — это публичная компания, где доля государства ограничивается всего одной акцией — золотой. General Electric, ABS Corporation — также публичные компании, но никто не скажет, что они или другие фирмы работают не в интересах своих государств. Это в полной мере касается и Boeing, и Airbus. Вопрос-то не в том, кто владеет компаниями, а в том, в правовом поле они работают или нет. По большому счету, если государство создает вменяемые и экономически целесообразные правила игры, то не принципиально, кто именно играет по этим правилам. И тогда это вопрос ресурса, тогда вообще не важно, 50 % доля государства в данной конкретной компании или 39 %. Государство должно иметь право решающего голоса, чтобы не допустить бардака, на который мы в девяностые годы вполне насмотрелись.

Я также считаю, что покупать на деньги, заработанные кровью и потом сограждан, какие-то там футбольные клубы — это не наш путь развития, не нашего государства. Может быть, для Швейцарии или Англии это приемлемо. Но для того состояния экономики, которое у нас сейчас наблюдается, это — неправильно. Если уж мы говорим, что хотим жить по правде, то должны быть ближе к социальному государству. Это еще один аспект того, почему мы "очень непросто" смотрим на процессы объединения, которые осуществляются от лица государства, но не в государственных интересах. При этом крупные руководители новых объединений, в том числе такой уважаемой организации, как ОАК, порой удивляют своими заявлениями.

— Какими, например?

— Вы хотите конкретики? Хорошо. Все в мире и у нас четко представляют, что авиацию — и военную, и гражданскую — могут позволить себе только по-настоящему суверенные государства. Если государство хочет отстаивать свой суверенитет — политический, дипломатический и военный, — оно должно иметь арсенал сильных средств, куда входят и флот, и авиация, и т. д. Что происходит у нас? Звучат заверения, что стратегическая авиация у нас есть и нормально развивается. Но если мы внимательно послушаем, что говорят реальные специалисты, то мы поймем, что с точки зрения двигателей у отечественной стратегической авиации будущего нет. По одной простой причине: самая крупная организация, которая этим занималась, — самарский моторостроительный завод — в силу чисто коммерческих причин (и хотя я сам — коммерческий директор, мне больно на это смотреть) взяла курс на развитие отношений с "Газпромом", они увлечены "наземкой", а двигателями для стратегиче-

ской авиации никто не занимается. И никого это не волнует. Все словно ждут, что прилетит волшебник и принесет двигатели. Но этого не будет.

— Какая из причин этого, на Ваш взгляд, главнее — деньги или сроки?

— Важны обе, но сроки — вещь просто неумолимая. Не может быть никаких быстрых достижений в этой области. Срок создания двигателя всегда больше, чем срок создания планера или бортового оборудования. Во всех странах, где осуществляется полный цикл авиационной техники, государство отдает себе отчет, насколько экономически и технологически сложно организовать процесс создания нового самолета, и особенно — нового авиационного двигателя. Тем более если речь идет о военном самолете. Нужны просто огромные ресурсы. Немало примеров, когда в создание военного образца государство вкладывает деньги, а непосредственным созданием занимается частная компания. А потом компания возвращает эти деньги — например, через поставки государству готовых изделий. Кстати, финансирование может быть организовано поэтапно, по циклам, как говорится, с каждым витком поднимаясь все выше и выше. Причем разумное государство инвестирует в те компании, где решение каждой задачи технологически наиболее возможно. А не в некую структуру, которая виртуально якобы представляет собой всю отрасль. Повторю еще раз: пока у нас в стране подходы не совсем те, которые могут привести к достойным результатам. Причем нужен совсем другой подход и к выпуску серийной продукции. На Западе сейчас цикл производства одного серийного двигателя составляет от 10 до 45 суток. Для российского авиапрома такие сроки — голубая мечта. Но мы считаем, что эта мечта — вполне осуществимая. У нас в стране — очень серьезные ресурсы, в том числе административные, финансовые и технологические, для того чтобы этой цели достигнуть. Но все это — сложнейший и кропотливый путь. А то ведь многие сейчас как полагают? Президент отдал приказ, вышел указ, пришли деньги, и завтра-послезавтра в стране появился двигатель 5-6-7 поколения. Но так не бывает. Особенно когда российским производителям, извините, просто палки ставят в колеса.

— Я извиняюсь за назойливость, но тоже, если можно, хотелось бы какой-нибудь наглядный пример.

— Не вопрос. Так, например, ОАК заявляет, что нам нужен самолет МС-21. Хорошо, мы говорим на это, что у "Сатурна" есть научно-технический задел, который позволяет оперативно и на самом высоком технологическом уровне достаточно быстро создать двигатель для этого самолета. Причем, понимая, что нас могут обвинить в желании забрать под себя всю работу по двигателю, мы предлагаем само производство организовать на любом другом предприятии — на "Салюте", в Перми, в Самаре — не важно, лишь бы уровень соответствовал. То есть, мы в содружестве с любой компанией России готовы делать двигатели для МС-21. Мы знаем, как разрабатывать, мы не боимся брать на себя ответственность. Этап становления конструкторского блока "Сатурн" прошел, мы уверены в своих силах и поэтому спокойно можем отдать наши разработки на любой другой завод и цивилизованно вместе с ним заниматься производством двигателя. Мы говорим руководству ОАК: используйте наш потенциал, это серьезный ресурс в российском двигателестроении. А нам в официальном письме отвечают,

что фактически ОАК не нуждается в новом двигателе из-за того, что на Западе уже есть такие двигатели. Это означает страшную вещь: не протестируйте этот нам не нужен, а, по сути, что в России из производства исключают целый класс двигателей. И эту позицию руководство ОАК отстаивает в том числе в прессе, утверждая, например, что российско-французский двигатель SaM146 для SSJ может быть заменен соразмерным американским двигателем General Electric. Якобы все дело в том, что поставки SaM146 несколько отстают от графика. Мы специально не комментируем, что там и как опаздывает, потому что не собираемся вступать в полемику или оправдываться. Определенные проблемы и сложности есть, как это бывает при создании любой сложной техники. Но речь о другом: по большому счету мы видим прямое стремление руководства ОАК ставить на свои самолеты двигатели иностранного производства. Это абсолютно негосударственный подход, что для меня лично — удивительно.

— Абсолютно негосударственный?

— Абсолютно. Они не думают о том, что будет с российской авиацией завтра. Достаточно просто посмотреть на ситуацию в Китае. Западные компании поставляют туда двигатели, но отказывают в организации серийного производства непосредственно в Китае или в передаче технологий. Они никогда не помогут становлению собственно китайского двигателестроения. То же самое будет и у нас, если мы "пересеем" на чужие двигатели. Причем это касается просто коммерческой авиации. А что делать со стратегическими бомбардировщиками, с истребителями? На них тоже ставить западные движки?

И еще один аспект. Мы что, на Дальнем Востоке, в Сибири, на Севере страны будем разворачивать сервисное обслуживание зарубежных двигателей? Одно дело — взять иностранные самолеты в лизинг на несколько лет, пока собственный авиапром "хромает на две ноги" (и, наверное, это правильное решение). Но быть нацеленными на скорейшее возрождение собственного производства, а не попадать в технологическую зависимость, попутно добывая все перспективы российских производителей. И государство, наверное, должно было бы пойти на расчетливый шаг: за счет лизинга иностранных лайнеров закрыть брешь на 5–10 лет, пока мы не подрастем до того, чтобы дать внутреннему и мировому рынку коммерчески выгодный продукт. У отрасли такой шанс есть, надо только успеть и всегда ориентироваться именно на такой результат, понимая, что именно и для чего все мы делаем. Но если сейчас на территории России будет создана инфраструктура послепродажного обслуживания иностранных самолетов, то отечественный авиапром не возродится никогда.

— Что можно сказать на нередкое звучащее мнение о низком качестве российских авиационных двигателей?

— Что оно по крайней мере не бескорыстно, а по большому счету — несправедливо. Но дело даже не в том, насколько хорошие или плохие двигатели делает тот или иной завод, хотя жизнь доказала, что Россия может выпускать прекрасные двигатели, у нас есть и школа, и мощности, и кадры. Проблемы в отрасли есть, они немалые — надо признать эту данность как факт. Но надо искать совместные пути по выходу из этой ситуации. И по большому счету кто, как не руководство ОАК, должно организовать продвижение

отрасли вперед? А налицо — какие-то узкособственнические интересы. И получается, что государево дело — объединение активов авиастроительной отрасли — как-то не по государственному пути идет, и нас это не может не беспокоить. По крайней мере, желание поставить иностранные двигатели на российские самолеты приведет к очень плачевным результатам для авиации в целом. Тут даже объяснять не надо, что в итоге будет. Мне крайне удивительна сама логика такой позиции.

Или, например, взять полную чехарду с российским двигателем для вертолетов: для Ка-60 и Ка-62 уже создана модель двигателя, которая устраивает и Министерство обороны, и авиаторов... Но почему-то полным ходом идет работа по созданию с нуля другой модели. Зачем? Ответ напрашивается очевидный — что это элементарное освоение бюджетных средств. Ведь это означает новый долгий и дорогостоящий путь НИОКР, расходование государственных денег на повторение пройденного... "Сатурн" уже огромную часть этого пути прошел, вертолетный двигатель фактически создан, давайте вместе доводить его, чтобы государство как можно скорее получило готовый движок. Причем "Сатурн" также говорит: мы не настаиваем на том, чтобы самим серийно его производить. По решению государства мы передадим производство на любой российский завод, не снимая с себя ответственности за качество конечного продукта. Но давайте же в интересах государства вместе заниматься доводкой этого движка, а не играть в ниокровские игры с потерей сроков и денег.

— Вообще, это весьма дискутируемый вопрос — когда и как Россия получит действительно "национальный" авиадвигатель нового поколения...

— Россия не получит новый двигатель, пока все не поймут, что мы — в одной лодке. Причем действительно все — приборостроители, вооруженцы, двигателисты, самолетчики. Только все вместе — не формально, а по сути все вместе — мы можем выйти из того провала, в котором оказались. А мы сейчас занимаемся тем, что друг на друга злорадствуем: у тех "двигатель не производится", а те "черное крыло никак сделать не могут" и так далее. Но дело ведь не в том, как все у всех плохо. Страна оказалась в такой ситуации — значит, надо как-то всем вместе собираться и что-то делать. Но объединяться не вокруг корпорации, не вокруг каких-то новых компаний с виртуальными программами, а вокруг конкретного проекта по созданию конкретного продукта.

И еще один важнейший аспект, который не касается ни финансирования, ни вопросов собственности. Наша родина сейчас — действительно страна штучных изделий. Мы можем собраться с силами и выпустить 10 единиц продукции прекрасного качества. Ну, если еще больше соберемся, то и штук 20. А сто, двести? А обеспечить серийно стабильное качество? А выстроить продажи? О чем это говорит? Надо спокойно, без обвинений друг друга учиться этому процессу, понимая, куда мы идем и для чего мы это делаем. А государство должно обозначать цель и правила движения — в этом его главная функция. Роль государства — заниматься интересами авиапрома с точки зрения его развития, а не с позиции построить всех производителей в один ряд и завалить рынок акциями новой гигантской компании. То же самое и о доходах — куда их направлять и как.

— В том числе и с проблемой НДС разобраться?

— В том числе. Что мешает уже сейчас этот НДС, эти 18 %, которые, хорошо, авиапром все равно платит, но направить их, согласованно с государством, например в станки, в социалку или еще куда-то, с пользой для дела? А не на содержание "Мерседесов" и офисов какой-то непонятной для меня по функционалу управляющей компании. Есть конкретные рабочие, которые сделали эти двигатели, есть конструкторы, они его разработали — так давайте для них дома, стадион построим, ПТУ создадим, станки новые закупим. Если было бы именно так, то все эти разговоры о кризисе отрасли очень скоро бы прекратились.

— Кстати, о финансовом кризисе. Как он для отрасли?

— Процитируем классику: кризис — в первую очередь в головах. Есть проблемы с деньгами, но это вопросы к товарищам финансистам. По большому счету финансовые проблемы — решаемы. Но если государство не повернется к интересам промышленности лицом, нас ожидают очень тяжелые времена. Просто в силу того, что сама по себе высокотехнологичная промышленность не в состоянии сама себя вытянуть.

Валерий СТОЛЬНИКОВ

*источник:
газета «Промышленный еженедельник»
20.10.08*

"КРИЗИС ОТРАЗИЛСЯ НА ВСЕХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯХ ОРУЖИЯ, ИМЕЮЩИХ ДЛИННЫЕ КОНТРАКТЫ"

**Интервью с заместителем
генерального директора концерна
ПВО "Алмаз-Антей" Михаилом
Новиковым.**

Одной из самых заметных экспозиций на специализированной выставке сухопутных, морских и авиационных систем обороны и вооружений Defendori-2008 в Афинах стала экспозиция концерна ПВО "Алмаз-Антей". По рейтингу авторитетного американ-

ского издания Defense News за 2007 год концерн находится на 24-м месте в мире среди 100 предприятий оборонной направленности, а среди российских — на первом месте. Объемы производства современных средств ПВО предприятия концерна в 2007 году увеличились в 1,6 раза по сравнению с предыдущим годом.

"Алмаз-Антей" успешно работает над реализацией концепции воздушно-космической обороны, разрабатывает межвидовую зенитную ракетную систему, модернизирует средства ПВО. Диверсификация произ-

водства концерна проявилась, в частности, в том, что почти в полтора раза выросло производство аппаратуры цифрового телевидения, а средств для федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства, Единой системы организации воздушного движения — вдвое. О перспективах развития концерна, о влиянии мирового кризиса на производителей оружия обозреватель "Времени новостей" Николай Поросков беседовал в Афинах с заместителем генерального директора концерна ПВО "Алмаз-Антей" Михаилом Новиковым.

— Михаил Алексеевич, что нового привезли на эту выставку?

— Здесь представлена практически вся номенклатура предприятия. Из нового привезли комплекс С-400 "Триумф", который до этого был представлен лишь на российской выставке МАКС-2007. Впервые представлена информация о зенитно-ракетных комплексах "Тор-М2Э" и "Бук-М2Э". Из средств обеспечения боевых действий ракетных войск и артиллерии тульское НПО "Стрела", входящее в наш концерн, впервые демонстрирует переносную станцию разведки огневых позиций минометов "Аистенок", подвижные посты технического наблюдения "Обзор-ТМ".

— Отразился ли мировой финансовый кризис на работе концерна?

— Он отразился на всех производителях вооружения, кто имеет так называемые длинные контракты, подписанные, например, в 2005–2006 годах. За это время курс доллара значительно снизился, поэтому экономика таких контрактов очень тяжелая, приходится искать резервы.

— Но можно ведь в контрактах отражать предполагаемые колебания курса мировой валюты?

— Можно и нужно. И в наших контрактах это положение мы отражаем.

— В каком соотношении находятся гособоронзаказ и поставки изделий концерна за рубеж?

— У нас государственный оборонный заказ составляет довольно солидную долю — 40 %, а остальное — поставки за рубеж. Но гособоронзаказ с каждым годом подрастает. Концерн, по сути, монополист в сфере воздушно-космической обороны. Мы головные исполнители также в создании федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства. И оборудование аэропортов тоже будем делать. Два наших предприятия традиционно занимаются оснащением аэропортов, производим средства радиолокации. Мы участвуем в федеральной программе оснащения 168 аэропортов.

— Вы упомянули воздушно-космическую оборону. Совсем недавно президент России Дмитрий Медведев говорил о необходимости создания в России такой структуры. "Алмаз-Антей" будет участвовать в этой программе?

— Да, будет.

— В авиации говорят о самолетах следующего поколения. А в ПВО есть разделение на поколения?

— Могу только сказать, что наработки есть, причем по всем видам зенитных ракетных систем — большой (С-300), средней ("Бук") и малой ("Тор") дальности. Наши оппоненты не стоят на месте, и мы должны думать о перспективе.

— Есть ли на вооружении Греции, члена НАТО, наши С-300?

— Да, С-300 в Греции есть. Если греческая сторона

пожелает провести модернизацию комплексов, мы это сделаем.

— Директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев сказал, что на мировом оружейном рынке сегодня настоящий бум средств ПВО. У вас действительно много заказов?

— Заказов очень много, особенно в последние два-три года. Наш портфель зарубежных заказов на ближайшие годы — 5–6 млрд долл. Одновременно растет гособоронзаказ по поставкам для российских вооруженных сил.

— Общая болезнь российской оборонки — заказчиков выстраивают в очередь, поскольку недостаточно производственных мощностей. Вы намерены их расширять?

— В прошлом году в концерне решением совета директоров принята программа, которая предусматривает строительство двух новых заводов — один в Северо-Западном регионе, другой — в Нижнем Новгороде. Уже провели конкурс, нашли проектировщиков.

— Почему не провести это расширение на старой базе?

— Мы все просчитали: экономичнее сделать новый завод, нежели переоснастить старый.

— Нередко у российских оборонных предприятий возникают проблемы с выполнением уже заключенных контрактов. У вас они есть?

— В этом году мы поставили в Китай восемь дивизионов С-300. И для других заказчиков сетка выполнения заказов соблюдается. По освидетельствованию ранее поставленной техники, поставкам запчастей, запасного имущества и приборов мы подписали 15 контрактов на 62 млн долларов.

— Российский оборонно-промышленный комплекс постоянно реорганизуется. Вот сейчас создана мощная структура госкорпорации "Ростехнологии", выстраиваются оборонные холдинги. Ваш концерн организационно вроде бы устоялся, однако не претерпит ли он в ближайшее время каких-то изменений?

— Мы занимаемся реструктуризацией концерна, чтобы повысить эффективность нашей работы, пытаемся заглянуть в ближайшее будущее.

— Как строятся отношения руководства концерна с военной приемкой, подчиненной заместителю министра обороны по вооружению?

— Я сам работал в этой сфере. Мне кажется, не стоило военную приемку выводить из подчинения заказывающих управлений. Заказывающие управления строго спрашивали с военных представительств за качество выпускаемой техники.

— Но вам как производителям не очень-то выгодно, чтобы военная приемка была жесткой?

— Чем больше недостатков в производимой нами технике найдет военная приемка, тем меньше нам придется летать по странам-заказчикам, устраняя дефекты.

— Сколько стран мира сегодня по подписанным контрактам получают продукцию концерна?

— Около десятка стран, больше всего заказов из Латинской Америки, Африки, С Ближнего Востока, из Китая.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета «Время новостей»
10.10.08*

ММЗ "ЗНАМЯ": НОВЫЙ ОБЛИК ПРОИЗВОДСТВА

Интервью с заместителем технического директора ОАО "ММЗ "Знамя" Валерием Оняковым.

Середину текущего десятилетия Московский машиностроительный завод "Знамя", подобно большинству предприятий авиационного агрегатостроения, встретил со станками и оборудованием, которые были закуплены еще в 80-е годы. Проведенный новой управленческой командой аудит показал, что почти 95 % металлообрабатывающего оборудования эксплуатируется свыше 20 лет, не лучше обстояла ситуация в литейном и гальваническом цехах. На рубеже 2005–2006 годов предприятие приступило к техническому перевооружению, решая наиболее острые проблемы. А спустя еще год был разработан комплексный план модернизации производства, рассчитанный на три года. О том, что даст техперевооружение предприятию, какие шаги уже совершены и что предстоит сделать, рассказывает заместитель технического директора ОАО "ММЗ "Знамя" Валерий Оняков.

— Как можно охарактеризовать ситуацию на предприятии на середину десятилетия?

— Ситуация со станочным парком сложилась сложная: у 95 % металлообрабатывающего оборудования срок службы — свыше 20 лет. Но если на некоторых видах оборудования это было терпимо, то на прогрессивных видах станков — это уже очень большой срок. Так что неизбежно надо было задуматься о том, чтобы его заменить. А в 2006 году сложились объективные предпосылки для обновления оборудования, появились возможности, в том числе и финансовые. На завод пришел новый менеджмент, который понимал эти вопросы и который начал работу по выделению средств на модернизацию.

— С каким прицелом сейчас ведется модернизация, какие ставятся задачи?

— Отечественная авиационная промышленность сократила выпуск самолетов и вертолетов, и мы как предприятие агрегатостроения, работающее на этот сектор, оказались заложниками спада производства. Но есть и другие моменты: в современных условиях, когда руководители начали считать деньги, оценивать компанию в смысле эффективности, мы поняли, что существующая структура производства, количество существующих технологических переделов не всегда оправданно.

Никто в мире, даже самые крупные фирмы по агрегатостроению, такие как Eaton Aerospace Inc. или Parker Hannifin Corp., не могут себе позволить работать "от руды", как это делали мы при Советском Союзе. Поэтому встал вопрос, как избавиться от "лишнего", передать технологические переделы, которые крайне неэффективны для нас, на аутсорсинг. Дело в том, что затраты на техническую модернизацию некоторых техпроцессов никогда не окупятся. Соответственно, такие работы надо передавать на специализированные заводы, естественно, обладающие соот-

ветствующим уровнем качества. Это позволяет снять с завода лишнюю нагрузку, в то время как специфические для нашего производства операции необходимо вывести на соответствующий технический уровень за счет модернизации техники. С учетом такой концентрации мы заложили в свои планы коэффициент роста производственных возможностей на 70 %.

Модернизация техники ведет за собой и структурные, кадровые, планировочные вопросы. Невозможно на старой промышленной базе — имеются в виду корпуса, площади — построить современное производство без существенных изменений, то есть перепланировок, организации новых подразделений, воспитания новых кадров, внедрения систем инженерного проектирования. Все это большой объем работ, который ясно осознавался и к которому мы должны подойти при реализации проекта технического перевооружения.

Когда мы приобретаем оборудование и тратим большие в наших масштабах средства, то мы сразу предусматриваем эффективное использование этого оборудования, увеличение отдачи. Например, в виде увеличения загрузки, во введении двухсменной работы и так далее. Если работать в одну смену, надо шесть станков, если работать в две смены, надо четыре станка. Это большая разница в деньгах.

Также мы во многом ушли от предметно-подетальной специализации цехов. Такая специализация осталась на уровне сдаточных групп подразделений. А вопросы обработки на оборудовании с числовым программным управлением (ЧПУ), вопросы обработки деталей на специализированных участках, как хонинговальных, доводочных, доводочно-прокачных, перешли на технологическую специализацию. То есть вся номенклатура завода стекается на участок ЧПУ, а потом расходится по сдаточным подразделениям. Раньше структура завода предусматривала полный комплекс этих работ в каждом подразделении. В результате, если раньше у нас было 78 станков, теперь по проекту их останется всего 26.

— При этом увеличилась универсальность использования оборудования?

— Производство, ориентированное на станки с программным управлением, позволяет увеличить универсальность и маневренность в смысле выполнения любых заказов, любых отраслей, любых заказчиков, мы получили большой резерв в этом направлении. Естественно, есть только одно обстоятельство, которое не зависит от отрасли или заказчика: мы не меняли и не думаем менять систему обработки, контроля качества и приема продукции. То есть, невозможно на одном участке говорить, что это детали первого сорта, а это детали второго сорта. Мы поставили четкий барьер: есть детали, есть чертеж, есть обязательство его выполнять.

— Себестоимость производства в аэрокосмическом сегменте традиционно гораздо выше, чем в других отраслях. Модернизация позволила повысить

эффективность с точки зрения снижения затрат?

— Высокий уровень ценообразования в аэрокосмической области связан с высоким уровнем расходов, которые там существуют. Есть объективные факторы: дополнительный объем испытаний, дополнительный объем контроля, наличие специальных служб, таких как метрология, центральных измерительных служб и так далее. Это, естественно, увеличивает процент накладных расходов. В то же время на процент накладных расходов очень сильно влияет и производственная составляющая, состав парка основного оборудования. Мы его оптимизировали, убрали те производства, которые неэффективны априори.

Например, можно самим делать горячую штамповку. Но при этом, чтобы обеспечивать всю нашу номенклатуру, нам надо иметь прессы в 4000 тонн, 2000 тонн, 1500 тонн, 600 тонн... этот парк оборудования очень дорогой, требующий больших расходов на обслуживание, так как там везде используются газовые печи, большая энергетика, подача воздуха и так далее. А можно на наши объемы производства эту номенклатуру комплектующих заказывать на специализированных предприятиях, которые имеют не 5–6 прессов, как мы, а 20–40 прессов. И они занимаются "профессионально" этой работой с обеспечением всех функций контроля и качества.

Как только мы ликвидировали "лишние" переделы, процент накладных расходов упал. Отсюда и вся экономика предприятия начала позволять брать заказы уже не из аэрокосмической отрасли.

— Когда закупается новое оборудование, необходимо проводить и переподготовку кадров. Как идет этот процесс?

— Это один из самых сложных вопросов. Текущая кадры, даже молодых, на заводе очень большая, держатся пожилые работники. Но вопрос технического перевооружения без молодых кадров, особенно научно-технического плана, решить невозможно. Поэтому у нас уже более года работает специальный отдел при главном технологе, где мы полностью пытаемся автоматизировать инженерный труд на базе применения современных технологий обработки информации. Тут также надо отдать должное генеральному директору, что было сразу поставлено условие: после технической проработки приобрести официальные версии программных продуктов, начать набирать специалистов и осваивать эти программные продукты в этом подразделении.

Мы приобрели сетевую версию SolidWorks. Это конструкторская система, позволяющая нам вести проектные работы, а также готовить информацию для систем составления управляющих программ для станков. Также официально приобрели систему MasterCam. И сейчас наша инженерная служба работает на этих программных продуктах. Причем мы взяли специалистов из СТАНКИНа (Московский станкостроительный институт), которые у нас проходили практику. Некоторые ребята остались.

Что касается кадров в цеху, здесь проблемы те же. Молодые люди приходят очень сильно "заряженные" на свою незаменимость. Даже если у него 30 тысяч, потом 40 тысяч, он ставит вопрос больше, больше, больше. Хотя объективности этого "больше" уже нет. Другое дело, что через квартал стоит другой завод, и он тоже ищет людей. И хоть на три тысячи

рублей, но предложит больше. Москвичей идет работать очень мало. Или ближе Подмосковье, или ближние области. Иногородные хотят работать, хотят зацепиться. Но накладываются сразу вопросы жилья, поездок на работу.

— Можно ли подвести предварительные итоги реализации программы модернизации производства?

— Результаты достигнуты впечатляющие: на том оборудовании, что мы уже купили, сокращение трудоемкости механообработки деталей, переводимых как со старых станков с ЧПУ, так и с универсального оборудования, — от полутора до восьми раз, в зависимости от каждой детали. Если деталь переводится со старого станка с ЧПУ на новый станок с ЧПУ, то рост производительности — в полтора раза. Если же произошло объединение большого количества операций универсальных в операцию ЧПУ, то производительность поднимается в восемь раз. Почему это стало возможным? Дело в том, что новые станки с ЧПУ, которые мы покупаем, обладают принципиально новыми возможностями. Это новые скорости, новый режущий инструмент, новые возможности по программированию, новые возможности по обработке поверхностей. Если раньше никто бы не додумался фрезеровать бобышку по наружному диаметру с точностью 0,02 мм, то современное оборудование позволяет проводить эту работу. А раньше заготовку ставили бы на токарный станок, точили бы эту бобышку и так далее. Это простой пример того, что современные станки имеют большие технологические возможности.

Тем более, что в рамках проекта технического перевооружения мы покупаем станки, аналогов которых мы сейчас не имеем: 5-координатные станки для обработки корпусных деталей, которые обладают возможностью ружейного сверления. В них идет концентрация операций. Кроме того, современные станки позволяют резко поднять темп работы, более быстро идет смена инструмента, сама обработка. На новых станках мы также практически полностью перешли на покупной инструмент, позволяющий держать более высокие режимы, поскольку инструменты собственного производства для старых станков с ЧПУ не позволяли работать на таких режимах.

— Какова глубина планирования по этому проекту?

— Три года. Активная фаза проекта — полтора года. Она самая тяжелая, так как связана с перестройками, в том числе — со строительными работами, передвижками, закупкой оборудования. И сейчас мы прошли значительную часть этого пути.

Александр ПРОХОРОВ

*источник: AVIAPORT.RU
10.10.08*



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

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ПРИЛИВНАЯ ТУРБИНА SOLON: В ПОИСКАХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Корпорация Atlantis Resources объявила об успешном завершении испытаний приливно-отливной турбины Solon и о начале поиска возможностей для ее установки в Великобритании, Австралии, Азии и США.

После интенсивных испытаний работы турбины в условиях мелководья, приливно-отливных, морских и речных течений Atlantis планирует начать эксплуатацию турбины Solon мощностью 2 МВ в начале будущего года.

Турбина Solon, работающая на энергии приливов-отливов и течений, имеет горизонтальную ось и разработана для установки на плавающих станциях на участках глубиной более 40–50 м.

Стреловидная конструкция лопастей турбины в сочетании со специальной системой включения позволит турбине вырабатывать 500 кВт электричества при скорости водного потока 8 узлов. Это позволит достичь КПД работы в 50 %, делая Solon самой эффективной приливно-отливной турбиной, когда-либо прошедшей тест в океанских условиях.

Тестовые испытания турбины проводились вблизи Сингапура и потребовали использования двух буксиров, приспособленных для работы в открытом

океане, для установки 20-тонной горизонтальной оси устройства. Турбина, разработанная Джоном Кейром (Dr. John Keir), базируется на тестовой модели Solon. В конце этого года в конструкцию будут внесены некоторые улучшения, основанные на результатах тестов. Доктор Кейр надеется, что в течение ближайших двух лет компании удастся достигнуть эффективности турбины более чем в 60 %.

Тимоти Корнелиус (Timothy Cornelius), генеральный директор компании Atlantis, заявил: "Мы чрезвычайно рады результатам, показанным турбиной во время тестов, и, что еще более важно, точно-му соответствию между фактической работой и ожидаемыми характеристиками рабочего процесса, предсказанными в теоретической модели, в разработку которой в течение последних 12 месяцев мы осуществляли значительные инвестиции. В сочетании с нашими уникальными возможностями развития бизнеса после приобретения приливно-отливных проектов Morgan Stanley данная инновация делает компанию Atlantis лидером на мировом рынке коммерческого использования энергии приливных течений".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
30.09.08*

CAPSTONE: ЗАКАЗ НА МИКРОТУРБИНЫ C1000

Capstone Turbine Corporation объявила о получении пакета заказов на три системы типа C1000 от компании Aquatec-Maxcon, своего партнера на австралийском рынке.

Заказанные микротурбинные системы Capstone C1000 MicroTurbine предназначены для установки по переработке газа, получаемого с австралийских угольных месторождений, методом прямого осмоса. По сообщению компании Capstone, Aquatec-Maxcon

является крупнейшим австралийским производителем оборудования и технологий по использованию водных ресурсов и использованной воды для получения энергии. Штаб-квартира компании расположена в городе Ипсвич, филиалы – в Сиднее, Мельбурне, Аделаиде. Планируется открытие офисов в Новой Зеландии и Индонезии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
02.10.08*

ВЕТРЯНЫЕ ПРОЕКТЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Компания Centrica, владеющая British Gas, получила официальное разрешение на постройку ветряной электростанции мощностью 250 МВ вблизи побережья английского графства Линкольншир.

По плановым расчетам, проект позволит снабжать электроэнергией более 170 000 клиентов компании British Gas, а также сократить выбросы углекислого газа на 300–700 тыс. тонн в год. Постройка и

сдача в эксплуатацию ветряных электростанций Линн и Иннер Даусинг, произошедшие недавно, сделали Великобританию ведущим производителем электроэнергии на морских платформах, повысив совокупную установленную мощность подобных электростанций в стране до 597 МВ.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
21.10.08*

НАЧАТЫ ИСПЫТАНИЯ ТУРБОВЕНТИЛЯТОРНОГО ДВИГАТЕЛЯ

Компания Airbus объявила о начале долгосрочной исследовательской программы концепта турбовентиляторного двигателя на основе запатентованной технологии компании Pratt & Whitney (P&W).

P&W и Airbus проводят исследования созданного по этой технологии мотора PW1000G, установленного на испытательном самолете типа А340. Показательные испытания пройдут на авиационном полигоне в Тулузе и будут сфокусированы на эффективности использования топлива, акустических тестах и общих характеристиках работы нового мотора.

Считается, что конструкция турбовентиляторного двигателя типа GTF позволит понизить уровень шума и улучшить экономичность расхода топлива при использовании вентилятора PW1000 на различных скоростях в сочетании с компрессором низкого давления и турбиной. Конструкция также позволяет уменьшить количество режимов работы двигателя, снизить его вес и расходы на эксплуатацию.

Показательным испытаниям на самолете Airbus А340 предшествовали 12 полетных часов и примерно 43 полетных часа испытаний на тестовом стенде 747-SP, принадлежащем Pratt & Whitney. Airbus станет первым авиапроизводителем, который осуществит тест установки PW1000G в полете, что укрепит позиции компании в области долгосрочных исследований и разработок новых авиационных моторов.

Кристиан Шерер (Christian Scherer), директор по программам стратегии и развития компании Airbus, прокомментировал испытания нового мотора: "Airbus уже осуществляет поставки самого экологически приемлемого на данный момент воздушного судна. Будучи нацеленными на лидерство в отрасли, мы считаем совершенно необходимым постоянно изучать новейшие технологические достижения, чтобы успешно реализовать свои амбициозные планы".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
15.10.08*

TOGNUM ПРЕДСТАВИТ ГИБРИДНУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

Компания Tognum Group обнародовала информацию о новом прототипе силовой системы для локомотивов, основанном на технологии использования выхлопных газов, принадлежащей бренду MTU.

Система базируется на располагаемой под полом системе PowerPack 6N 1800 для дизельных поездов местного назначения с максимальной мощностью 390 МВ. Эта система сохраняет энергию во время торможения и использует ее при старте поезда по принципу цикла с остановками. Принцип работы основан на конвертации кинетической энергии, образуемой во время торможения поезда, в электрическую и ее сохранении с использованием генератора и последующего восстановления энергии торможения. При возобновлении движения и наборе скорости система освобождает энергию, ранее сохраненную при помощи конвертора DC/AC, в генератор, который начина-

ет приводить в движение локомотив, работая как электрический мотор. В зависимости от необходимого количества энергии для приведения поезда в движение, генератор может использоваться сам по себе или в совокупности с дизельным и электрическим мотором. В результате становится возможной экономия до 25 % электроэнергии и соответствующее уменьшение выбросов в атмосферу.

Мотор и генераторная установка мощностью 400 кВ были разработаны MTU и одним из ее системных партнеров. В дополнение к этому, гибридная силовая установка была впервые совмещена с системой обработки отработанных газов, что позволило сделать прототип пригодным для эксплуатации согласно нормам использования дизельных моторов, наметенным на 2012 год.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
30.09.08*

МНИ ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В ИСПАНИИ

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) получила заказ на постройку под ключ двух силовых установок комбинированного цикла на основе турбин, работающих на сжиженном природном газе.

Общая мощность обеих установок составит около 800 МВ, заказчиком выступает Endesa Generación S.A., испанский производитель электроэнергии. Силовые системы будут установлены на 6-м и 7-м блоках электростанции Копостилла, находящейся на северо-востоке страны. Запуск новых установок намечен на 2011 год. Каждая система мощностью 400 МВ будет состоять из газовой турбины типа M701G,

паровой турбины, генератора и теплоутилизационного парогенератора. Производство газовых и паровых турбин осуществит завод компании MHI в Такасаго, генераторы поставит Mitsubishi Electric Corporation, теплоутилизационный генератор будет закуплен у другого поставщика. Строительные работы и установку систем осуществит местное совместное предприятие, созданное испанской строительной компанией INITEC TECHNOLOGIA S.A. и двумя крупными испанскими концернами – COBRA и ACCIONA.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi.co.jp
29.09.08*

КОМПОЗИТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ГЕНЕРАТОРОВ

Группа компаний Advanced Composites Group (ACG), являющаяся подразделением компании Umeco Composites, примет участие в двух проектах, поддерживаемых правительством Великобритании и направленных на создание композитных материалов для использования в газотурбинных и приливных генераторах.

Ожидается, что осуществление этих проектов окажет существенное влияние на вопросы обеспечения эффективности энергопользования и снижения выбросов углекислого газа.

В сотрудничестве с лабораторией авиации и проектирования материалов Бристольского университета группа компаний ACG проведет исследования ожидаемого объема экономии энергии и анализ возврата инвестиций на проект "Новые материалы и

методы энергоэффективных приливных турбин". Дополнительный проект под руководством компании Rolls-Royce, университета Суонси и Бирмингемского университета будет посвящен исследованиям и созданию современных композитных материалов на основе керамической матрицы для газовых турбин.

Клаив Сноудаун (Clive Snowdon), генеральный директор Umeco, заявил: "Мы считаем честью быть выбранными в качестве ключевого игрока для осуществления этого перспективного и интригующего проекта и будем рады использовать наш опыт в производстве композитных материалов с целью уменьшения нагрузки на окружающую среду со стороны все увеличивающегося числа программ по производству энергии".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
29.09.08*

SIEMENS: СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ ДЛЯ ВОЕННЫХ СУДОВ

Компания Siemens получила заказ стоимостью 50 млн евро на поставку силового оборудования, интегрированной автоматической и контрольной системы для новых сторожевых кораблей германского военного флота класса F125.

Заказ, размещенный совместным предприятием, принадлежащим компании Kupp Marine Systems и верфи Fr. Lurssen Werft, предполагает, что первые германские суда этого класса будут оснащены комбинированной дизель-электрической и газотурбинно-электрической силовой системой типа CODLAG.

По данным Siemens, система будет сочетать преимущества высокоскоростного газотурбинного мотора с выгодами от использования менее шумного электромотора, что в итоге позволит достичь оптимальной производительности на крейсерской скорости судна. В дополнение к управлению проектом и проектированию силовой установки, Siemens оснастит каждое из судов системой распознавания бое-

вых повреждений, электромотором и интегрированной системой управления оборудованием судна. Компания также будет осуществлять поддержку эксплуатации судна в течение всего срока службы.

Хайнц Вашин (Heinz Waschin), ответственный за морские проекты компании Siemens Marine Solutions, сообщил: "Корабли сконструированы таким образом, что могут выполнять боевые задания, не возвращаясь в порт до двух лет. Таким образом, новые сторожевые корабли германского военно-морского флота в высшей степени соответствуют требованиям к судам, осуществляющим миротворческие функции в различных регионах мира".

Первый боевой корабль будет спущен на воду в 2014 году, окончание всех работ по контракту запланировано на 2017 год.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
15.10.08*

НОВЫЕ ПРИБОРЫ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ТИТАНОВЫХ ДЕТАЛЕЙ

Одним из основных требований современного авиастроения как в гражданской, так и в военной авиации является снижение веса различных компонентов. Промышленный сектор реагирует на это изобретением новых материалов, например таких, как углеродное волокно. В связи с этим все большее значение в конструкции самолетов также приобретает титан.

Структурные компоненты, удерживающие вместе детали из углеродного волокна, сделаны из титана, что позволяет считать такой подход основой для авиастроения будущего. Как следствие, уменьшается важность структурных компонентов, сделанных из алюминия. Многие производители компонентов и деталей последовательно сталкиваются с необходимостью работать с титаном, который является достаточно сложным материалом для обработки.

Специалисты компании Ceratizit поставили своей целью предложить промышленности инструментальное решение, которое позволило бы изготавливать компоненты из различных сложных материалов, не теряя в качестве и достаточно экономично. Это возможно только путем создания инструментов и материалов, обладающих превосходными характеристиками срока эксплуатации, режущими свойствами и надежностью процесса. Оказалось, что этой цели нельзя достичь простым улучшением существующих сортов твердых сплавов и геометрии устройств. Поэтому коллектив разработчиков компании сконцентрировался на разработке совершенно новых комбинаций режущих материалов, их покрытия и формы, с самого начала предназначенных для работы со специальными свойствами титановых сплавов.

В результате были достигнуты определенные успехи, заложившие основу для производства твердосплавных режущих инструментов с высокими жаропрочными свойствами, новых покрытий и шпат-

левок с достаточной пластичностью, износостойкостью и малым коэффициентом трения, новой геометрии стружкообразования при обработке титана.

Преимущества сплавов на основе титана по сравнению с другими материалами очень велики. Сплавы титана в основном характеризуются низкой плотностью, которая лишь немного превышает плотность алюминия. В то же время титановые сплавы в два раза более прочные, что позволяет конструировать более тонкие и легкие структурные компоненты. Недостатком является определенная сложность их обработки, оказывающая негативное влияние на стоимость производства в связи с малыми скоростями для резки и короткой жизнью инструментов обработки. Самой важной причиной плохой обрабатываемости титановых сплавов является чрезвычайно низкая теплопроводность. Теплопроводность титана в десять раз ниже, чем у стали. В отличие от обработки стали, тепло, выделяемое при резке титановых сплавов, не удаляется вместе со стружкой, а концентрируется внутри инструмента или режущего лезвия.

Компании Ceratizit удалось достичь прорыва в этой области, разработав новый сорт твердого сплава STC5240 с существенно повышенной термоустойчивостью, что позволяет повысить скорость вращения инструмента при обработке титана на 20 %.

Разработанный сплав не только позволяет снизить абразивность материала инструмента, но и выступает в качестве теплового барьера. Это означает, что покрытие инструмента должно обладать меньшей теплопроводностью, чтобы не позволить теплу достичь основы режущей пластины. Для минимизации теплообразования внешняя поверхность должна быть максимально гладкой, чтобы стружка отлетала с наименьшим сопротивлением. Недавно разработанный термослой TiB2 и сплав STC5240 отвечают всем этим требованиям.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
15.10.08*

ROLLS-ROYCE: НОВЫЙ МОТОР ДЛЯ МОРСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Корпорация Rolls-Royce получила контракт стоимостью 166,9 млн долларов на поставку силового оборудования, включая четыре газовые турбины, для двух крупнейших военных судов — "Королева Елизавета" и "Принц Уэльский" — новых английских авианосцев водоизмещением 65 000 тонн каждый.

Компания осуществит поставку газовых турбин типа MT30 в качестве составляющей части интегрированной силовой системы. Кроме того, силовая установка будет включать в себя судовые винты и их валы, рули, стабилизаторы и некоторые электрические компоненты. Газовые турбины MT30 будут собраны и протестированы на заводе компании в

английском городе Бристоль. Поставка будет осуществлена в 2011–2013 годах. По словам Джона Патерсона (John Paterson), президента морского направления Rolls-Royce, "данный контракт является признанием способности компании предоставлять широкий спектр силового оборудования в качестве полностью интегрированных решений".

Контракт стал третьей крупной морской программой, основанной на использовании турбин MT30, учитывая, что они также были выбраны американским флотом для оснащения корабля береговой обороны производства Lockheed Martin и эскадренного миноносца DDG-1000.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
06.10.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

посвящается 100-летию со дня рождения М. Л. Миля

ШЕСТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**ШЕСТАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

**ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В
ОЛИМПИАДЕ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

**ПРИЕМ ЗАЯВОК И ТЕСТИРОВАНИЕ
УЧАСТНИКОВ:**

начало: 1 октября 2008 г.
окончание: 1 декабря 2008 г.

**ПРИЕМ КОНКУРСНЫХ РАБОТ
до 15 января 2009 г.**

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей,
+7 (495) 685-19-30, Александра
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

Клуб авиастроителей объявляет о начале приема заявок на участие в Шестой ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения, и организация помощи ей в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей
Академия наук авиации и воздухоплавания
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики города
Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет
им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (университет)
Московский авиационно-технологический институт
(университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей проводит Шестую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания.

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания — одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организатором проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступает Академия наук авиации и воздухоплавания. Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада — не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olympr.asclub.ru), пройти тесты и представить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов будут опубликованы на сайте до 1 октября 2008 года.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одного сопровождающего лица на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

Контактные телефоны:

+7 (495) 685-19-30,

+7 (495) 685-26-30



ТЕХНИКА — ВИД РАСКРЫТИЯ ПОТАЕННОГО

Многие исследователи всерьез озабочены такими проблемами, как социальные последствия технического развития, этическими проблемами, особенностями современной "технологической эры" в условиях формирования системы ценностей молодого поколения в постиндустриальном обществе.

В соответствии с "Положением о лицах в г. Москве" курируемый Клубом авиастроителей лицей № 1550 реализует программы средней и старшей ступеней общеобразовательной школы, а также организует расширенное, углубленное изучение группы учебных предметов в соответствии со своей профилизацией в области науки и техники. Лицей активно работает над созданием оптимальных условий для нравственного, эстетического, физического развития учащихся со сформировавшимися интересами в выборе профессии и дальнейшего образования. С этой целью широко практикуются индивидуализированные учебные программы и планы. Миссия лицея заключается в воспитании самостоятельной, творческой, активной личности, имеющей устойчивый вектор интересов, направленный на расширение и углубление своих знаний, и намеревающейся реализовать свой потенциал в научно-технической области. В связи с чем содержание образовательных программ в области науки и техники, реализуемых в лицее, представлено как в соответствующих разделах предметных курсов базисных учебных планов (прежде всего физики, химии, истории), так и в элективных и интегративных курсах: "Основы авиации и воздухоплавания", "История авиации" и др., а также в исследовательской и проектной деятельности лицеистов. При разработке образовательных программ рассматриваются технические достижения в их историко-политическом, социально-экономическом, научном, конструкторско-технологическом, внедренческом и эксплуатационном аспектах. Важно формировать знания школьников о личностях, обеспечивших эти достижения на разных этапах, а также о различных последствиях (социальных, экономических, экологических, политических, этических и т. п.) широкого применения тех или иных технических устройств и технологий. Особенно необходимо четко показать связь определенных фундаментальных открытий с последующими техническими изобретениями, возникшими на их основе.

Содержание научно-технической исследовательской и проектной деятельности школьников связано с разработкой планов и программ исследований; сбором, обработкой, анализом и систематизацией различной информации; проведением опытов и измерений; анализом и обобщением результатов; составлением описаний устройств и принципов их действия; составлением отчетов; проектированием схем, расчетом параметров и величин; оформлением завершенных научно-исследовательских и проектно-конструк-

торских работ. Содержание дополнительного научно-технического образования в кружках, клубах, секциях связывается в основном с формированием компетентностей в области историко-научно-технического моделирования. В основе содержания такого образования лежит формирование и развитие различных практических навыков, таких как работа с чертежами и схемами, с научной информацией, базами данных и, конечно, непосредственно с самими техническими объектами. Поэтому неслучайно в данной работе всплывают вопросы философии техники, ее роли и влияния, оказываемого на современное общество. Правильное понимание, отношение к технике соответственно находит свое отражение и в образовательных программах лицея. Вопросы философии техники становятся основополагающими в концепции развития профессионального образования.

Современное понимание термина "техника" во многом связано с классическим его пониманием, однако научно-технический прогресс внес серьезные дополнения и расширил предметное поле этого понятия. Сегодня влияние техники распространяется на органическую и неорганическую природу. В области неорганической материи — это строительная техника, электротехника, теплотехника, физико-химическая техника, энергетическая техника и т. д. В области органической природы — это техника сельского хозяйства, а также биотехнология, позволяющая включать в предметное поле техники всю биологию.

Развитие техники в современном мире все более остро проявляет двойственный характер ее достижений. С одной стороны, без техники просто невозможно представить развитие человечества, а с другой — техника — мощная сила, способная вызвать самые негативные, даже трагические, последствия. Непродуманное развитие техники приводит к тому, что успехи технического прогресса оборачиваются сложными социальными проблемами. Заменяя рабочую силу, техника обостряет проблемы занятости и безработицы; улучшая жилищный комфорт, приводит к нежелательной разобщенности людей; достигнутая с помощью личного транспорта мобильность покупается ценой шумовой нагрузки, неудобств, обезличенных городов, загубленной природы и т. д.

Многие исследователи всерьез озабочены такими проблемами, как социальные последствия технического развития, этическими проблемами, особенностями современной "технологической эры" в условиях формирования системы ценностей молодого поколения в постиндустриальном обществе.

Сегодня эти проблемы затрагивают интересы всего человечества. Причем опасность заключается не только в необратимых изменениях природной среды: прямое следствие этих процессов — изменение самого молодого человека, его сознания и восприятия мира, его ценностных ориентаций. Размышляя о сущности техники, немецкий философ М. Хайдеггер полагает, что она не ограничена рамками узкотехнического. Техника — не только средство для достижения целей. "В самом злом плену у техники, — пишет

Хайдеггер, — мы оказываемся тогда, когда видим в ней что-то нейтральное...» (Хайдеггер М. Вопрос о технике. // Новая технократическая волна на Западе. — М.: Прогресс, 1986. — С. 45). Инструментальное понимание техники вошло в привычку. Согласно Хайдеггеру, понятие техники предполагает значительно более глубокое понимание. «Техника — не простое средство. Техника — вид раскрытия потаенного. Это область выведения из потаенного, осуществления истины» (см.: там же, с. 50). Среди функций, выполняемых техникой, мы выделим несколько, проанализируем и покажем сущность каждой из них, так как исходя именно из этого понимания можно строить образовательную модель профессионализации молодежи в научно-технической области.

Утилитарная функция

Содержание данной функции определяется прямым назначением технического объекта, определяется целями его создания для выполнения непосредственных технологических операций. Критериями полноты удовлетворения данной функции является набор характеристик, которыми обладает объект: весовые и размерные, эксплуатационные, эргономические и другие.

Общественно-преобразующая функция

Сущность данной функции заключается в том, что технологические процессы создания технического устройства, во-первых, занимают достаточно большое время (часть суток, активной жизни человека) и, во-вторых, были и остаются трудоемкими, поэтому в процесс создания вовлекаются большие коллективы людей, которые включаются в направленную деятельность. Естественно, что направление этой деятельности, с одной стороны, определяется последовательным набором технологических операций и с другой — структурой управления технологическим процессом. Причем структура управления решает задачу исходя из критериев более высокого уровня.

В решении задачи создания технического устройства «примешиваются» социальные, демографические и другие критерии, относительно которых создается техническое устройство во благо общества. Таким образом, техника является уникальным средством обобщения и придания целенаправленного осмысленного характера деятельности громадных массовых людей.

С расширением номенклатуры и увеличением сложности технических объектов происходит дробление и дифференциация общества.

Социальная функция

Технологические процессы, состоящие из множества операций, для реализации которых требуются различные навыки и умения, а следовательно, и различные затраты физических и творческих сил людей, которые определенным образом формируют социальную иерархию людей, занятых в производственных процессах. Появляется профессиональное разделение: подсобные рабочие, рабочие, техники, технологи, инженеры и т. д. В настоящее время это огромная «производственная сетка», в которой опре-

делено место, важность и компенсация за труд каждого из участников процесса. Естественно, для каждой группы есть свой специфический набор знаний, умений и способов их приложения к производственному процессу, т. е. различный уровень подготовленности.

Таким образом, техника, производственный процесс ее создания и не только, но еще и умение ее использовать, в дальнейшей деятельности приводит к социальному разделению и дифференциации общества. В этом качестве и проявляется ее социальный характер.

Утешительно-компенсаторная функция

По своей биологической природе человек в жизни и деятельности стремится к некоему оптимуму, к гармонии духа, и, находясь в кризисных ситуациях, где теряется это ощущение, человек пытается заменить его или найти эти ощущения в другом — например в труде, в производственном процессе создания технического устройства. Человек, занимающийся созданием либо эксплуатацией гармонично, слаженно работающей техники, как бы переключает свое внимание, внутреннее душевное и духовное состояние на объект. При этом он естественным образом испытывает утешение, происходит своеобразная компенсация «потерянного равновесия», т. е. техника может выполнять и выполняет определенную утешительно-компенсаторную функцию.

Техника в «сфере духа» помогает восстанавливать гармонию, утраченную в реальности. Создавая гармонично построенную систему, работающую без сбоя, «как часы», люди получали истинное наслаждение, творческое удовлетворение от осознания и созерцания искусственно ими построенной системы, функционирующей по законам материального мира.

Познавательная-эвристическая функция

Техника несет человеку информацию и знания о мире, о достижениях человечества. Это происходит через материалы, технологию, конструкцию, технику управления и эксплуатацию. Научаясь использованию, применению технического устройства, человек опосредованно получает эту информацию, и чем выше уровень ее понимания, «проникновения на подсознательный уровень», тем полнее и гармоничнее становится взаимодействие человека с техническим устройством. Сегодня специалисты (люди) уже не мыслят своей деятельности без компьютера, электронных записных книжек, коммуникационных устройств, телефонов, приемников, отсутствие телевизора вообще воспринимается как трагедия и т. д. Техника выступает своеобразным средством «просвещения» людей, так как невольно люди узнают новые физические, химические, механические принципы действия, способы управления, новые материалы и их свойства. В этом наиболее ярко и проявляется познавательная и эвристическая функции техники.

Концептуальная функция

Концептуальная функция проявляется как способ преобразования действительности. Техника создается людьми и функционирует на основании своих специ-

фических законов, которые имеют не менее важное значение, чем законы естественных наук, в технических объектах скрыты отчасти и сами законы природы. Техника выступает как материальный носитель знаний о концептуальном "модельном" мире.

Техника функционирует еще на многих нераскрытых законах. Сегодня мы говорим лишь о гипотезах строения и развития технических объектов. Скрытые модели и законы природы — в технике. Техника образует специфический относительно самостоятельный класс общественных явлений, что в свою очередь позволяет ставить вопрос о существовании соответствующего специфического класса законов и закономерностей, которые свойственны технике и не относятся к другим общим явлениям.

Всякий объективный закон носит необходимый характер; закон, закономерная связь всегда является в то же время необходимой связью, которая, в отличие от случайной связи, при наличии определенных условий неизбежно должна иметь место, и в то же время объективный закон относится не к отдельному объекту, а к совокупности объектов, составляющих определенный класс, вид, множество, определяя характер их "поведения". В этой связи ставится вопрос о существовании оснований, общности единых законов техники. Общность определяется: общностью свойств, сил и законов природы, лежащих в основе техники; общностью закономерностей развития материального производства и зависящих от него условий социальной жизни; общностью биологических и социальных потребностей человека, орудиями удовлетворения которых служит техника; общностью развития человеческого познания, принципов и закономерностей технического творчества; общностью вытекающих из всех этих факторов требований к функциям технических средств и их формам.

Вопросами выявления законов в технике занимались Ю. С. Мелещенко, А. Ф. Каменев, А. И. Половинкин, используя богатый опыт ученых-естественников. В настоящее время законы строения и развития технических объектов находятся в ранге гипотез, т. е. для перевода их в ранг законов необходимы еще дополнительные исследования.

Информационно-коммуникативная функция

Техника по своей природе интернациональна, она призвана обслуживать все человеческое общество. Различные технические средства, устройства создаются как международными коллективами, так и национальными, поэтому техника является носителем определенных национальных черт, выраженных в различных подходах к ее разработке, используемых материалах, различных технологических процессах, особенностях обслуживания и эксплуатации. Техника становится носителем информации об обществе, его менталитете, уровне материального и интеллектуального развития. В то же время сами технические устройства представляют собой специфическое средство общения людей, средство объединения, коммуникации людей. Ярчайшим примером проявления данной функции является компьютерная, электронно-вычислительная техника, которая связала наиболее активную творческую часть человечества, дала ей единый язык компьютерного общения. Автомоблестроение также сильнейшим образом влияет на

информационное развитие о состоянии общества. Нет смысла приводить примеры, они все хорошо известны, однако использование этой функции, знание ее, постоянная память о ней у разработчиков, создателей технических устройств во многих случаях отсутствует. Это приводит к снижению ответственности при создании изделий, как правило, к ухудшению качества и характеристик.

Воспитательная функция

Воспитательная функция проявляется в том, что для практического применения объектов техники требуются, во-первых, определенные навыки и, во-вторых, соблюдение правил обращения с объектом. Стало обычной нормой (отражающейся в перечне требований, закрепленных в нормативных документах) к каждому устройству прилагать инструкцию по эксплуатации, хранению. Например, инструкция по эксплуатации пассажирского самолета и его краткое описание весит несколько тонн! Таким образом, общение человека с техникой регламентируется определенными нормами поведения, которые закрепляются практикой и переносятся с одних объектов на другие. Следует отметить, что некоторые объекты, как, например, электронная техника, оптические устройства, вырабатывают у человека такие качества, как бережливость, аккуратность, внимательность, и даже логические способности.

Суггестивная функция

Отдельные объекты техники, особенно военной, представляют собой специфическую форму внушения определенного строя мыслей и чувств и оказывают почти гипнотическое действие на человеческую психику. Например, сложные военные машины, самолеты, ракеты, танки и другие потенциальные носители огромной разрушительной силы (или просто силы) нередко завораживают людей, поэтому эта функция техники в истории давно используется для укрепления и завоевания власти. Суггестия посредством техники является одним из инструментов тоталитарной структуры. Получение власти, укрепление и защита ее проводится путями, которые дают максимальный эффект в сжатые сроки, и пути эти выбираются невзирая ни на какие морально-этические нормы. Тоталитарное государство всегда опирается на силу, на силу техники в том числе, и, имея эту силу, демонстрирует ее, производя эффект, подобный тому, как священный жезл первобытного вождя заставляет падать ниц, причем членов его племени — в первую очередь! На заключительном этапе войны нацистские руководители "искали" супероружие, способное переломить ход войны. В этот период в Германии появляется множество "технических монстров". Как свидетельствуют наши летчики, испытания по созданию самолетов с реактивными пульсирующими двигателями, проводившиеся немцами, порой оказывали просто деморализующее действие, так как в воздухе с огромной скоростью проносились "бездвигательные" самолеты, издававшие страшный грохот, непривычный для существовавших в то время поршневого летательных аппаратов.

В этой связи также можно вспомнить помпезные парады военной техники на Красной площади, на которой даже была оборудована специальная трибуна для иностранных гостей. Демонстрация огромных

контейнеров стратегических ракет под ревом тягачей должна была убедить мир в мощи ядерного ракетного щита СССР.

Суггестия проявляется как на макро-, так и на микроуровнях. Внушение отдельного индивида окружающим мнения о его материальном положении, власти порой достигается весьма примитивными способами – демонстрацией объекта техники – символа положения и власти в данной стране, времени и т. д. Например, демонстрация дорогого спортивного автомобиля, личного самолета, спутникового телефона и т. д. – этот список можно продолжать довольно долго. Представляется, что каждая эпоха характеризуется своим набором предметов, объектов техники, способных внушать окружающим определенные чувства.

Эстетическая функция

Одной из специфических особенностей техники является ее способность вызывать в человеке чувство восхищения пропорциями, формой и т. д., вызывать эстетическое наслаждение, и не только от созерцания, но и от удобного, четкого, "комфортного" использования. Кроме того, довольно часто техника, безупречно функционирующая, оказывает сильное влияние и на формирование в человеке данного эстетического чувства. Как правило, восприятие, первоначальное "знакомство" человека и технического устройства начинается именно с установления эстетического "контакта". Неоднократно летчики-испытатели, профессия которых, как известно, связана с большим риском для жизни, отмечали в своих мемуарах тот факт, что хорошо летают только красивые самолеты.

Вопрос оценки техники с точки зрения эстетических категорий является одним из старейших философских вопросов, который пытались решить еще античные философы. Техника, созданная по законам красоты, с учетом законов красоты (законов пропорций, законов симметрии), способна формировать эстетические вкусы и потребности человека; способна целостно ориентировать человека на восприятие мира; пробуждать творческий дух, творческое начало в человеке и, что особенно важно, воспитывать в человеке навыки созидания с использованием эстетических категорий.

Гедонистическая функция

Гедонистическая функция техники проявляется как получение человеком наслаждения от взаимодействия с техникой – начиная от эстетического наслаждения и кончая чувством удовлетворения от выполненной посредством техники работы. Человек, участвующий в процессе создания техники, в созидании новой материальной структуры, сложной и важной в особенности, испытывает гедонистические чувства, причем они появляются не только у отдельных индивидов, но и у всего коллектива работников.

В результате даже краткого представления феномена техники в историческом контексте проявляется ряд важнейших функций, присущих техническим объектам. Знание, понимание того влияния, которое оказывают объекты техники на людей, позволяет создателям (разработчикам) более системно, обдуманно, гуманистично подходить к организации новых технических и технологических структур, дает возможность прогностической оценки влияния техники на развитие общества в целом.

Введение в содержание лицейского образования новых интегративных курсов, направленных на формирование научно-технических знаний, закладывание философско-методологических основ развития науки и техники – все это создает позитивное отношение к профессиональной карьере в сфере промышленного производства, а также существенным образом влияет на разностороннее личностное развитие. Осуществление профориентационной и профконсультационной деятельности в гуманитарном контексте, обеспечивающем глубокое понимание старшеклассниками первостепенного значения технических наук и промышленности, в будущем, несомненно, должно сказаться на социально-культурном развитии страны, обеспечении должного уровня качества жизни, а также усилении обороноспособности и международного престижа России.

*КУВШИНОВ С. В.,
вице-президент Клуба авиастроителей по
образовательным проектам*

источник: Клуб авиастроителей



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

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

5-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН "САКС-2008"

5—7 декабря 2008 г., Красноярск

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Сибирский авиакосмический салон задуман как мероприятие, предназначенное для показа достижений авиационной и космической техники, бортового и наземного оборудования применительно к специфическим условиям выполнения полетов в регионах Сибири и Крайнего Севера, приполярных районах, в условиях низких температур и удаленности от промышленно развитых центров, полетов по новым кроссполярным трассам, соединившим страны Северной Америки со странами Юго-Восточной Азии. Огромный рынок Сибири и ее уникальный научно-технический потенциал привлекают на САКС профессионалов, связанных с авиапромышленностью, космическими технологиями и воздушным транспортом.

За прошедшие годы аэрокосмический салон, где традиционно демонстрируются образцы самой совершенной техники, приобрел высокий авторитет среди специалистов. Стал признанной площадкой делового общения и заключения взаимовыгодных контрактов для ведущих производителей авиационной и космической техники. Завоевал любовь зрителей, для которых это — возможность собственными глазами увидеть современные самолеты на земле и в воздухе, оценить их красоту и высокое мастерство пилотов. Демонстрационные полеты являются одним из неперенных атрибутов Сибирского авиакосмического салона.

САКС-2008 — это лучший способ для выработки согласованной политики взаимодействия авиакомпаний с промышленными структурами, обеспечения притока инвестиций для реализации проектов и программ развития авиации, это возможность обостательного обмена мнениями по проблемам преодоления кризиса авиационных предприятий России.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

- Современные авиакосмические технологии
- Технологии двойного назначения

- Перспективные материалы
- Авиа-, вертолетостроение
- Информационные технологии
- Системы контроля и диагностирования технологических процессов
- Бортовое и наземное оборудование
- Системы управления и навигации

ОРГАНИЗАТОР

Красноярская ярмарка

СООРГАНИЗАТОРЫ

- Межрегиональная ассоциация "Сибирское соглашение"
- Администрации Красноярского края и города
- Сибирский государственный аэрокосмический университет им. академика М. Ф. Решетнева

ТЕЛЕФОНЫ ОРГКОМИТЕТА:

(3912) 36-19-05, 36-24-25, 36-45-05

ФАКС ОРГКОМИТЕТА:

(3912) 36-33-29

E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:

ZARUBIN@KRASFAIR.RU

САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:

**HTTP://WWW.KRASFAIR.RU/SAKS/M
AIN/SAKS.SHTML?INDEX**



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"