



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 10 (58), октябрь 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	77
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	82
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	86

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, правительства Москвы, Правительство РФ, министерства РФ, Администрация Президента РФ, полномочные представители Президента в федеральных округах.

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

Цены на размещение рекламы действительны с 1 января 2009 г.:

1 полоса — 25 000 руб.

1/2 полосы — 15 000 руб.

1/4 полосы — 10 000 руб.

1/6 полосы — 7500 руб.

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



НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Сформированный "Рособоронэкспортом" портфель оружейных заказов превысил \$ 26 миллиардов	3	Михаил Погосян: нанотехнологии уже сегодня широко используются в нашем авиастроении	11
Конкуренции между самолетами Ан-148 и SSJ100 не будет — Сергей Иванов	3	Состоялся первый полет летающей лаборатории с двигателем ПС-90А2	11
Берлускони совершил полет на борту российского самолета Бе-200	3	Аудиторы подтвердили высокое качество подшипников ОАО "ЗАП"	12
Два миллиарда — "Оборонпрому"	4	Вопросы кооперации России и Украины в создании ПД-14 будут рассматриваться в ноябре	12
Бе-200 в 2009 году впервые не применялся для тушения пожаров в странах ЕС	4	ВТБ предоставил УМПО кредит на \$ 34,5 млн	13
ОАК должна к 1 ноября представить в Минпромторг проект концепции ФЦП-2020	4	ОАО "УМПО" подписало контракт на поставку около 100 двигателей для истребителей Су-35С ВВС России	13
Сергей Степашин признал эксперимент с созданием госкорпораций провальным	5	"Авиакор" завершил работы по договору с ВАСО	13
Секретарь Совбеза РФ счел российское вооружение слишком дорогим	5	Двигатель PP5-105-126 планируется испытать в воздухе в 2010 г.	14
"Ростехнологии" получили участки для Национального центра авиастроения	5	Вьетнамская авиакомпания VietJet готова рассмотреть возможность приобретения SSJ100	14
Авиакомпания ItAli начнет получать самолеты "Сухой Суперджет 100" в 2010 году	5	ЦАГИ участвует в исследованиях дозаправки в полете гражданских самолетов	14
Чубайс: прорывным в нанотехнологиях может оказаться то, что кажется неперспективным	6	Пермские ГТУ на стратегических объектах России	15
Д. Медведев поздравил генконструктора ОКБ Сухого М. Симонова с 80-летием	6	Сотруднику НПО "Сатурн" Виталию Разживину присвоено звание "Заслуженный рационализатор РФ"	15
С. Иванов: Воронежский авиазавод начнет производство самолета Ил-112	6	Эквадор купит у России 2 военно-транспортных вертолета	15
ОАО "Климов" отмечает 95-летний юбилей	7	Жизнеспособность схемы двигателя НК-93 пока не проверена	16
Airbus, ОАК, "Иркут" и Lurates-AG рассматривают возможность размещения производства компонентов А320 на КАПО	7	Ливия может купить у России истребители на \$ 1 млрд	16
ВМС Индии могут получить первый МиГ-29К в ноябре	8	ОАК доведет долю в "Соколе" до 78 %	16
ЭМЗ им. Мясищева может войти в состав бизнес-единицы специальной авиации	8	В ближайшие 5 лет КГТУ им. Туполева получит более 2 млрд рублей на развитие	17
ОАК и УГМК не договорились о продаже авиазавода LET	9	Пермский моторный завод — промышленный лидер Прикамья	17
Производственная программа ВАСО по производству Ан-148 сокращаться не будет	9	ЭМЗ им. Мясищева выполняет работы в интересах других разработчиков	18
КУМЗ готов увеличить поставки для Boeing	9	ЦНТУ "Динамика" ведет разработку тренажеров для Superjet 100	18
"Салют" принял участие в выставке LAVEX 2009	10	"Рособоронэкспорт" не исключает поставку Китаю Ил-76 и Ил-78	18
Состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО "НПО "Сатурн"	10	КумАПП изготовило первую партию противолодочных вертолетов Ка-28 для Китая	18
Алтайские шинники будут производить покрышки для военно-транспортных самолетов	10	На новосибирском заводе "Сухого" начали проводить курсы адаптации для новых сотрудников	19

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за октябрь 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

СФОРМИРОВАННЫЙ "РОСОБОРОНЭКСПОРТОМ" ПОРТФЕЛЬ ОРУЖЕЙНЫХ ЗАКАЗОВ ПРЕВЫСИЛ \$ 26 МИЛЛИАРДОВ

"Рособоронэкспорт" наращивает портфель заказов на поставку за рубеж российского оружия и боевой техники. "Мы уже объявляли о том, что в начале года портфель заказов был около 25 миллиардов долларов, сейчас он превышает сумму в 26 миллиардов", — сообщил Интерфаксу-АВН генеральный директор

ФГУП "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин. По его словам, по мере заключения новых сделок портфель заказов увеличивается.

источник: ИА «Интерфакс»
07.10.09

КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ САМОЛЕТАМИ АН-148 И SSJ100 НЕ БУДЕТ — СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Конкуренции между региональными самолетами Ан-148 и SSJ100 не будет, такое мнение высказал вице-премьер Правительства РФ Сергей Иванов во время своего визита в Воронеж 1 октября, передает корреспондент ИА REGNUM.

По словам Сергея Иванова, несмотря на то что оба самолета рассчитаны на региональные пассажирские перевозки, они займут разные ниши. "Для внутренних перевозок сегодня нужны сотни, если не тысячи самолетов, и конкуренция возникнет еще

очень не скоро. Ан-148 в основном рассчитан, чтобы решать две задачи: полеты в отдаленные регионы и подвоз пассажиров из небольших аэропортов к крупным авиационным хамам. "Сухой Суперджет" будет летать внутри России на линиях между крупными хамами, в Европу, внутри Европы, возможно, в Азии", — подчеркнул Иванов.

источник: ИА Regnum
01.10.09

БЕРЛУСКОНИ СОВЕРШИЛ ПОЛЕТ НА БОРТУ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА БЕ-200

Премьер-министры России и Италии продолжили обсуждать различные вопросы двусторонних российско-итальянских отношений, а также актуальные проблемы международной повестки дня.

Об этом, как передает ИТАР-ТАСС, сообщил журналистам пресс-секретарь премьер-министра РФ Дмитрий Песков.

Премьер-министру Италии также продемонстрировали российский самолет Бе-200, который российское МЧС использует для тушения пожаров в различ-

ных регионах Европы и мира. Берлускони ознакомился с техническими характеристиками самолета, поднялся на борт и совершил на нем вылет. При этом самолет взлетел с воды и садился на воду. Песков также сообщил, что Берлускони завершил рабочий визит и покинул Россию.

источник: газета «Взгляд»
23.10.09

ДВА МИЛЛИАРДА — "ОБОРОНПРОМУ"

Премьер-министр РФ Владимир Путин подписал распоряжение о выделении бюджетных ассигнований в объеме 1 миллиард 980 миллионов рублей Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром". Другое распоряжение премьера касается выделения субсидий ОАО "ВСМПО-Ависма" в объеме 3 миллиарда рублей. Об этом Путин сообщил на заседании президиума правительства.

Как пояснил премьер, выделяемые "Оборонпрому" средства будут направлены на увеличение уставного капитала корпорации. Речь идет о поддержке вертолетостроения, самолетостроения, причем "высокотехнологичных направлений". Что касается предоставления субсидий корпорации "ВСМПО-Ависма", то речь идет о поддержке производства товаров с достаточно высоким уровнем передела,

сказал Путин. Со своей стороны глава Минпромторга Виктор Христенко сообщил, что оба распоряжения "связаны друг с другом" и являются серьезным шагом на пути реализации национальной стратегии развития авиастроения. "Одно из них — это сектор авиационного двигателестроения, второе — сектор производства титана и изделий из него, причем титан является главным и важнейшим для конструкций самолета, самолетостроительной техники материалом, по производству которого мы сохраняем лидирующие позиции в мире на сегодня", — пояснил Христенко.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
14.10.09*

БЕ-200 В 2009 ГОДУ ВПЕРВЫЕ НЕ ПРИМЕНЯЛСЯ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ В СТРАНАХ ЕС

Самолет-амфибия Бе-200 в противопожарном варианте в 2009 году впервые не применялся для тушения пожаров в странах Евросоюза, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

По его словам, в этом году пожары в странах Евросоюза не носили такого катастрофического характера, как в предыдущие годы. "Кроме того, весьма существенное значение имел и мировой финансово-экономический кризис, заставивший правительства всех стран экономить бюджетные средства", — отметил собеседник. Также в связи с кризисом оказались практически "заброшенными" все переговоры о закупке некоторыми странами Евросоюза самолетов Бе-200. Кроме того, продажи самолетов Бе-200 в последние годы в значительной мере тормозились из-за того, что самолет сдавали в лизинг тем странам, которые подвергались наиболее опустошительным

пожарам. Каждый год во время пожаров некоторые страны интенсифицировали переговоры о закупке самолетов Бе-200. Самолет Бе-200 демонстрировался премьер-министру Италии в присутствии В. Путина, премьер-министру Португалии г-н Суареш осмотрел Бе-200 в Жуковском. "Переговоры несколько лет велись с Португалией, Грецией, Италией и некоторыми другими странами", — сообщил источник.

При этом к 2012 году в странах Евросоюза начнется массовое списание канадских самолетов CL-415, участвующих в тушении пожаров сегодня, произойдет массовый выход машин из эксплуатации по ресурсу. "Вряд ли канадцы пойдут на дальнейшее продление ресурса CL-415, а замены этой машине, кроме Бе-200, в мире нет", — отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.09*

ОАК ДОЛЖНА К 1 НОЯБРЯ ПРЕДСТАВИТЬ В МИНПРОМТОРГ ПРОЕКТ КОНЦЕПЦИИ ФЦП-2020

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) до 1 ноября 2009 года должно представить в Министерство промышленности и торговли РФ (Минпромторг) проект концепции Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России на период до 2020 года" (ФЦП-2020), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"ОАК выполняет разработку концепции ФЦП-2020 по договору с Минпромторгом, и срок представления проекта концепции в министерство — первое ноября", — уточнил он. Источник в ОАК уточнил, что концепция уже представлялась на рассмотрение как в Минпромторг, так и в Минэкономразвития РФ. "Идет доработка концепции", — уточнил он, подтвердив, что доработанный вариант ОАК в ближайшее время внесет в оба ведомства.

ФЦП-2020 разрабатывается на смену действующей программе ФЦП-2015, в которой "расписаны" НИОКР создания новых самолетов и вертолетов на период до 2010 года включительно с фиксированными

ежегодными ассигнованиями из госбюджета и внебюджетных источников, а на период 2011–2015 гг. ассигнования даются укрупненно. "Поэтому в ФЦП-2020, как полагают, будут аналогично "расписаны" ежегодные ассигнования на период 2011–2015 гг., а на период 2016–2020 гг. ассигнования будут даны укрупненно с соответствующей коррекцией, возможно, в следующей ФЦП на период 2016–2025 гг.", — сказал собеседник.

По его сведениям, в проекте концепции ОАК должны быть представлены приоритетные разработки с прогнозируемыми ежегодными ассигнованиями на разработку по самолетам, вертолетам, авиадвигателям, бортовому оборудованию и агрегатам. При этом специалисты ОАК отказывались включить в ФЦП-2020 летательные аппараты так называемой малой авиации или авиации общего назначения, несмотря на то что на этом настаивал Минпромторг.

*источник: AVIAPORT.RU
09.10.09*

СЕРГЕЙ СТЕПАШИН ПРИЗНАЛ ЭКСПЕРИМЕНТ С СОЗДАНИЕМ ГОСКОРПОРАЦИЙ ПРОВАЛЬНЫМ

Глава Счетной палаты РФ Сергей Степашин выразил мнение, что эксперимент по созданию госкорпораций, по сути, провалился.

"К сожалению, эта форма, которая казалась нужной и интересной, судя по всему, тоже не сработала. Это одна из причин, почему так слабо реализуются федеральные целевые программы", — приводит РИА "Новости" заявление Сергея Степашина.

В начале августа президент Дмитрий Медведев поручил Генпрокуратуре РФ и своему контрольному управлению проверить направления и эффективность использования финансовых ресурсов, переданных госкорпорациям.

Госкорпорации в РФ работают в сферах машиностроения ("Ростехнологии"), атомной энергетики ("Росатом"), нанотехнологий ("Роснано"), жилищно-коммунального хозяйства (Фонд ЖКХ), финансового рынка (ВЭБ, АСВ) и преодоленийской стройки ("Олимпстрой").

Кроме того, компании, напоминающие по своим функциям госкорпорации, созданы государством в сфере авиа- (ОАК) и судостроения (ОСК), а также автомобильного хозяйства ("Росавтодор").

источник: газета «Газета»
21.10.09

СЕКРЕТАРЬ СОВБЕЗА РФ СЧЕЛ РОССИЙСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ СЛИШКОМ ДОРОГИМ

Для повышения конкурентоспособности военной продукции российского производства на международном уровне необходимо снижение ее себестоимости. Об этом, как сообщает Интерфакс, заявил секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев. По его мнению, российский оборонно-промышленный комплекс громоздкий и не всегда дает продукцию, которая устраивает Министерство обороны. "Когда идет военно-техническое сотрудничество с нашими партнерами, то нужно говорить, прежде всего, о повышении качества военной продукции, но при этом и о снижении ее себестоимости", — отметил Патрушев 7 октября в беседе с журналиста-

ми в Новосибирске. "Если будет продолжаться увеличение себестоимости, то наша продукция будет просто неконкурентоспособной, — подчеркнул секретарь Совбеза. — Это две важные составляющие, которые должны выполняться".

Отметим, что Россия сегодня является одним из ведущих экспортеров вооружений и традиционно входит в тройку лидеров по этому показателю. Как правило, одним из достоинств российской продукции называют ее сравнительно невысокую стоимость.

источник: LENTA.RU
08.10.09

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ПОЛУЧИЛИ УЧАСТКИ ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ

Президент Дмитрий Медведев вчера своим указом поручил передать госкорпорации "Ростехнологии" 100 % акций ОАО "Транспортно-выставочный комплекс "Россия" (ТВК), ранее находившихся в ведении ФГУП "Рособоронэкспорт". Этим же указом из ведения "Рособоронэкспорта" на баланс "Ростехнологий" передается ряд объектов недвижимости и земельных участков для последующего внесения в уставный капитал ТВК "Россия", перечень этих объектов должен быть определен соответствующим постановлением Правительства РФ.

Участки передаются "Ростехнологиям" в рамках создания Национального центра авиационного строительства в подмосковном Жуковском на базе имущества аэродромного комплекса "Раменское" и находящихся там авиационно-конструкторских госпредприятий — Летно-исследовательского института имени Громова и Экспериментального машиностроительного завода имени Мясищева.

источник: газета «Коммерсантъ»
09.10.09

АВИАКОМПАНИЯ ИТАЛИ НАЧНЕТ ПОЛУЧАТЬ САМОЛЕТЫ "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100" В 2010 ГОДУ

Итальянская авиакомпания "Итали" (ItAli), заключившая контракт с ГСС на поставку 10 самолетов "Сухои Суперджет 100", начнет получать их в 2010 году, сообщил пресс-секретарь главы российского правительства Дмитрий Песков по итогам встречи премьер-министров Владимира Путина и Сильвио Берлускони с главами российских компаний, осуществляющих крупные проекты с итальянскими партнерами.

"Гендиректор "Сухого" Михаил Погосян рассказал о том, что создано и функционирует совместное рос-

сийско-итальянское предприятие по продвижению этого самолета в Италии. Итальянская авиакомпания заключила контракт на 10 самолетов, которые начнут поставлять со следующего года", — отметил Песков.

Гендиректор "Сухого" сообщил о модификациях самолетов на 75, 90 и 115 мест, отметив, что дизайн самолетов бизнес-класса разработан итальянской компанией.

источник: АРМС-ТАСС
22.10.09

ЧУБАЙС: ПРОРЫВНЫМ В НАНОТЕХНОЛОГИЯХ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ ТО, ЧТО КАЖЕТСЯ НЕПЕРСПЕКТИВНЫМ

"То, что сегодня кажется неперспективным в нанотехнологиях, завтра может оказаться абсолютно прорывным. И мы видим уже такие примеры", — заявил в интервью "Вестям" генеральный директор госкорпорации "Роснано" Анатолий Чубайс. Он рассказал о действующих проектах в области nanoиндустрии.

"Это, во-первых, солнечная энергетика. У нас здесь несколько проектов, в том числе один из крупнейших наших проектов — 20 млрд руб. — строительство завода по производству солнечных батарей в Чувашии. Сильный, мощный проект, на хорошей технологической базе, направленный на поддержку науки, что для меня особенно важно, — подчеркнул Чубайс. — Другое направление тоже абсолютно очевидно — это оптоэлектроника, светодиоды. Совершенно ясно, что мы стоим в миллиметре от полной смены парадигмы в действующей светотехнической отрасли. И ясно, что светодиоды здесь заменят все виды освещения — бытовое, промышленное, уличное, специальные виды освещения — от хирургического и до фонариков карманных. России пропустить это просто недопустимо". Третья перспективнейшая вещь, по словам Чубайса, имеющая жизненно важное значение, — это наноматериалы.

"История с ними такова, что фактически, если мы не сумеем в ближайшее время, буквально за год-два-

три, освоить, создать в стране мощную отрасль нанокompозитных материалов, мы просто потеряем 4–5 отраслей экономики вообще. Авиастроение — бездна нанокompозитных материалов. Боинг-777 — доля композитных материалов 12 %, Боинг-787 — доля композитных материалов 52 %. Все. Уже мир туда запрыгнул. И мы можем либо попытаться догнать его, либо мы просто навсегда останемся позади", — рассказал "Вестям" директор госкорпорации "Роснано".

Один из серьезнейших нанопроектов по производству композитных материалов для авиастроения идет в России полным ходом.

"Четвертое направление, которое мы только только начинаем, которое может просто творить чудеса, — это, конечно, нанобиомедицина. Здесь, как мне представляется, я не специалист, но по тому, что я вижу не только на уровне научных идей, а на уровне разворачивающегося сейчас бизнеса — все, что связано с регенеративной медициной, то есть восстановлением органов поврежденных или больных, — это фантастические перспективы. Мы точно будем этим серьезно заниматься", — заявил Чубайс.

*источник: ИА «Росфинком»
09.10.09*

Д. МЕДВЕДЕВ ПОЗДРАВИЛ ГЕНКОНСТРУКТОРА ОКБ СУХОГО М. СИМОНОВА С 80-ЛЕТИЕМ

Президент России Дмитрий Медведев поздравил авиаконструктора, генерального конструктора ОАО "ОКБ Сухого", лауреата Ленинской и трех Государственных премий, Героя России Михаила Симонова с 80-летием. Об этом сообщает пресс-служба главы Российского государства.

"Талантливый конструктор, основатель авторитетной научной школы самолетостроения, Вы, без преувеличения, внесли огромный вклад в укрепление обороноспособности страны. Под Вашим руководством были созданы легендарные истребители марки "Су", обладающие высокими тактико-техническими характеристиками, скоростью, маневренностью и огневой мощью. Отрадно, что и сегодня Ваши знания и опыт востребованы в полной мере. Под Вашим

руководством реализуются перспективные авиационные проекты, готовятся молодые талантливые специалисты", — говорится в поздравлении.

М. Симонов родился 19 октября 1929 г. Авиаконструктор, генеральный конструктор ОКБ Сухого с 1983 г. Работая в ОКБ, принимал участие в создании бомбардировщика Су-24, штурмовика Су-25, руководил постройкой спортивных самолетов марки "Су", но более всего известен как один из главных конструкторов истребителя Су-27 и некоторых его модификаций.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
19.10.09*

С. ИВАНОВ: ВОРОНЕЖСКИЙ АВИАЗАВОД НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА ИЛ-112

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО, входит в ОАК), как ожидается, в 2011 г. приступит к производству легкого транспортно-пассажирского самолета Ил-112, сообщил журналистам вице-премьер правительства России Сергей Иванов. Он отметил, что Ил-112 — это легкий транспортный самолет, предназначенный для нужд Минобороны и других силовых ведомств. С. Иванов не исключил, что в перспективе Ил-112 также будет поставляться на экспорт.

Говоря о перспективах ВАСО, С. Иванов отметил, что завод также будет производить ближнемагистральный Ан-148 и грузовые Ил-96-400Т.

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" образовано в 1932 г. на базе Воронежского авиационного завода. Крупнейшими акционерами ВАСО являются ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (-МАК "Ильюшин", доля в уставном капитале общества — 30 %), ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" (ОАО "Ил", 27,07 %), Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом (Росимущество, 0,223 %). Уставный капитал ВАСО составляет 190,03 млн руб.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
01.10.09*

ОАО "КЛИМОВ" ОТМЕЧАЕТ 95-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

20 октября 1914 года император Николай II дал высочайшее разрешение на учреждение в Санкт-Петербурге акционерного общества "Русский Рено", призванного заниматься ремонтом автомобилей иностранного производства, а также сборкой авиационных двигателей фирмы "Рено". Впоследствии разработка и производство газотурбинных двигателей снизили компании мировую известность и репутацию одного из ведущих предприятий авиационной промышленности России. В 2009 году ОАО "Климов" отмечает 95-летний юбилей.

Многолетняя история предприятия неразрывно связана с потребностями промышленности на разных этапах истории России. В активе компании сборка и ремонт двигателей для тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков Первой мировой войны "Илья Муромец", летающих лодок Д. П. Григоровича, артиллерийских снарядов, первых советских мотоциклов Л-300, двигателя для знаменитого танка Т-80У и даже факела и лампы Олимпийского огня к Олимпиаде 1980 года в Москве.

Системные разработки в области газотурбинного двигателестроения начинаются на предприятии с 1946 года, когда в Ленинграде было образовано опытно-конструкторское бюро под руководством выдающегося отечественного конструктора Владимира Яковлевича Климова, имя которого завод носит с 1963 года. Именно сформированная им научная школа дала миру двигатели для известных во всем мире вертолетов конструкторского бюро М. Л. Миля (Ми-8МТ, Ми-8МТВ, Ми-17, Ми-171) и Н. И. Камова (Ка-27, Ка-31, Ка-32 и их модификаций, Ка-50, Ка-52), легких фронтовых истребителей МиГ-29, другой отечественной и зарубежной авиационной техники.

Вертолеты с силовыми установками разработки ОАО "Климов" эксплуатируются в 80 странах мира. 95 % отечественного вертолетного парка оснащены двигателями, созданными специалистами компании. Вертолеты президента, Министерства обороны и других силовых ведомств Российской Федерации оснащены двигателями климовской разработки.

Сегодня ОАО "Климов" входит в структуру Объединенной двигателестроительной корпорации – дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром". По словам генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрея Реуса, в структуре ОДК ОАО "Климов"

будет развиваться как головной разработчик вертолетных двигателей и турбореактивных двигателей в классе форсажной тяги до 10 тонн. "Объем работ для "Климова" как ОКБ предстоит немалый: проведение полноразмерной опытно-конструкторской работы по созданию двигателя ТВ7-117В для вертолета Ми-38, модернизация двигателя ВК-2500 в интересах Минобороны Российской Федерации, завершение ОКР по созданию силовой установки для самолета МиГ-29К/КУБ. Это лишь небольшая часть опытно-конструкторских работ, которые предприятие должно выполнить в ближайшее время. В дальнейшем стоит задача разработки новых перспективных вертолетных и турбореактивных двигателей", – сказал А. Реус.

Предприятие ведет работы в рамках государственного оборонного заказа, принимает участие в разработке турбореактивного двухконтурного двигателя с форсажной камерой пятого поколения, ведет научно-исследовательские работы по созданию перспективных ВСУ и систем зажигания, обеспечивает бесперебойную эксплуатацию изделий собственной разработки по всему миру.

В преддверии юбилея инновационный проект ОАО "Климов" "Петербургские моторы" был признан лучшим в номинации "Промышленность" в рамках II Петербургского международного инновационного форума, состоявшегося в "Ленэкспо" с 30 сентября по 3 октября 2009 года. Реализация проекта позволит компании закрепиться в числе мировых лидеров газотурбинного двигателестроения.

20 октября более чем для 2000 сотрудников предприятия и членов их семей в Большом концертном зале "Октябрьский" состоится праздничный концерт с участием звезд отечественной эстрады, посвященный юбилейной дате.

В программе вечера – поздравления от представителей администрации Петербурга и авиационных властей Российской Федерации, пилотажной группы "Стрижи", партнеров предприятия, выступления Тамары Гвердцители, Эдиты Пьехи, клоун-мим-театра "Лицедеи", творческих коллективов ОАО "Климов" и многое другое. Ведущий – Иван Ургант.

*источник: компания «ОАО "Климов"»
20.10.09*

AIRBUS, ОАК, "ИРКУТ" И LURATEC-AG РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА КОМПОНЕНТОВ А320 НА КАПО

Airbus, ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), корпорация "Иркут" и немецкая компания Luratec-AG рассматривают возможность размещения производства компонентов из композиционных материалов на казанском авиационном объединении (КАПО им. С. П. Горбунова) для реализации программы конвертации пассажирских самолетов А320 в грузовую версию, сообщило сегодня КАПО. Встреча представителей компаний состоялась на КАПО 15 октября текущего года. В ближайшее время стороны подпишут меморандум, определяющий дальнейшие шаги для согласования совместной

работы. Участие ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" в программе конвертации пассажирских самолетов А320 в грузовую версию позволит подготовить и сертифицировать производственную базу предприятия для будущих программ международного сотрудничества с Airbus.

Казанский авиационный завод был создан в 1927 г., осваивает новые типы боевых и пассажирских самолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
27.10.09*

ВМС ИНДИИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЙ МИГ-29К В НОЯБРЕ

Первый палубный истребитель МиГ-29К прибудет в Индию, вероятно, в ноябре 2009 г., сообщает Flight International.

Индия уже получила первые четыре самолета — два МиГ-29К и два МиГ-29КУБ. Эти машины использовались для подготовки индийских пилотов в России. Первые самолеты будут базироваться на военно-морской базе в Гоа. После эксплуатационной оценки этих самолетов может быть принято решение о заказе дополнительного количества машин. В настоящее время министр обороны Индии ведет переговоры о возможности покупки еще 29 самолетов этого типа. Индийские чиновники, побывавшие в России, оценили достоинства самолета и пришли к выводу, что он удовлетворяет требованиям индийского ВМФ.

В рамках испытаний самолеты МиГ-29К и МиГ-29КУБ 28 и 29 сентября 2009 г. совершили несколько взлетов и посадок с палубы тяжелого авианесущего крейсера (ТАВКР) "Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов", находящегося в Баренцевом море. В ходе испытательных полетов самолеты пилотировали летчики-испытатели РСК "МиГ" Михаил Беляев, Павел Власов, Николай Диордица и летчик-испытатель ВВС России полковник Олег Спичка. За ходом испытаний наблюдали представители заказчика.

Летные испытания МиГ-29К/КУБ на ТАВКР подвели итог работы по созданию нового истребителя корабельного базирования. В 2004 г. Индия заказала 12 одноместных палубных истребителей МиГ-29К и

четыре двухместные машины МиГ-29КУБ. Первый полет опытного истребителя МиГ-29КУБ состоялся в январе 2007 г. Серийный самолет впервые поднялся в воздух в марте 2008 г. Планируется, что в ВМФ Индии истребители будут эксплуатироваться вместе с палубным вариантом легкого истребителя Tejas, который создает агентство ADA (Aeronautical Development Agency). Программа создания палубного варианта самолета получила толчок в сентябре, после того как флот согласился заказать шесть опытных самолетов этого типа. Палубные истребители Tejas будут составлять вооружение нового индийского авианосца, который еще только разрабатывается. Ожидается, что первый палубный истребитель Tejas поступит в эксплуатацию в 2014 г. К этому же времени должен быть построен и новый индийский авианосец.

Главным камнем преткновения в создании палубного варианта истребителя Tejas, как и для его сухопутного собрата, станет двигатель. Сегодня на сухопутные варианты устанавливаются американские ТРЛДФ General Electric F414, но существует вероятность, что их заменят двигатели Eurojet EJ200. Однако они вряд ли смогут поступить в Индию ранее 2013 г. Кроме того, агентство ADA сегодня подыскивает западного партнера, который оказал бы помощь в разработке палубного варианта самолета.

*источник: AVIAPORT.RU
12.10.09*

ЭМЗ ИМ. МЯСИЩЕВА МОЖЕТ ВОЙТИ В СОСТАВ БИЗНЕС-ЕДИНИЦЫ СПЕЦИАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) после акционирования может войти в состав бизнес-единицы специальной авиации, которую ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) формирует на базе военного подразделения ОАО "Туполев". Об этом "АвиаПорту" рассказал вице-президент ОАК по административным вопросам Александр Туляков. "Окончательное решение (по вопросу вхождения ЭМЗ им. Мясищева в состав дивизиона специальной авиации. — АвиаПорт) будет принято в ближайшее время", — подчеркнул он.

ФГУП "ЭМЗ им. В. М. Мясищева" преобразуется в ОАО, 100 % акций которого будет закреплено в государственной собственности с последующей их передачей в уставный капитал ОАО "ОАК" в соответствии с указом Президента РФ от 20.02.2008 "О национальном центре авиастроения" и распоряжением Правительства РФ от 22 апреля 2009 года. Акционирование ЭМЗ им. Мясищева ожидается до конца 2009 года. "До 1 ноября все документы по акционированию ЭМЗ им. Мясищева будут переданы в Росимущество, практически все вопросы сняты. До конца года ФГУП будет акционировано и в 2010 году войдет в ОАК", — уточнил А. Туляков.

Как сообщалось ранее, ОАК в 2009—2010 годах проведет реструктуризацию ОАО "Туполев". Как заявлял ранее "АвиаПорту" президент ОАК Алексей Федоров, "на фирме "Туполев" пройдет реструктури-

зация, которая будет заключаться в разделении гражданских и военных проектов КБ". В бизнес-единицу специальной авиации войдут также ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", ОАО "ТАНТК им. Г. М. Бериева" и ОАО "ТАВИА". Завершение ее формирования также намечено к 2011 году.

На начало 2009 года не было определено, в какую бизнес-единицу ОАК войдет ЭМЗ им. Мясищева. В июне на пресс-конференции в Ле Бурже президент НПК "Иркут" Олег Демченко заявлял, что завод войдет в состав ОАО "НПК "Иркут". По его словам, на площадке завода Мясищева предполагалось осуществлять конвертацию пассажирских самолетов Airbus A320/A321 в грузовые. Однако затем планы ОАК и "Иркута" изменились: на авиасалоне "МАКС-2009" глава "Иркута" говорил "АвиаПорту", что рассматривается возможность реализации этого проекта на территории планируемой особой экономической зоны портового типа на базе аэропорта Ульяновск-Восточный (рядом с ЗАО "Авиастар-СП"). В этом случае проект получает льготы по НДС и налогу на имущество. А. Туляков сегодня подтвердил, что, "скорее всего, решение (по размещению предприятия по конвертации Airbus A320/A321. — АвиаПорт) будет принято в пользу Ульяновска".

*источник: AVIAPORT.RU
12.10.09*

ОАК И УГМК НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПРОДАЖЕ АВИАЗАВОДА LET

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) пока не смогла договориться с УГМК о покупке контрольного пакета чешского авиазавода LET. Об этом на пресс-конференции в Верхней Пышме (Свердловская область) заявил сегодня генеральный директор УГМК Андрей Козицын. При этом не исключено, что сделка может не состояться вообще — прошедший этим летом авиасалон "МАКС-2009" позволил УГМК заключить договоренности на поставку самолетов L-410.

Напомним, информация о возможной сделке между ОАК и УГМК появилась в августе этого года — говорилось, что корпорация претендует на контрольный пакет этого предприятия. Однако сегодня гендиректор УГМК Андрей Козицын сообщил, что пока по этому вопросу не достигнуто конкретных договоренностей. "Переговоры с ОАК велись в прошлом году, но они ни к чему не привели. Сейчас все в сложном

состоянии, можно продолжать обсуждать, но пока переговоры не ведутся. То, что обсуждалось, не нашло конкретного развития", — пояснил г-н Козицын.

Не исключено, передает корреспондент "Нового региона", что на ход переговоров с ОАК могло повлиять успешное для УГМК и продукции LET участие в прошедшем этим летом международном авиасалоне "МАКС-2009". "От выставки был получен достаточно положительный эффект. Были заключены действующие контракты, есть протоколы о намерениях. Работа, проведенная на МАКСе, предполагает достаточно серьезную загрузку мощностей (LET. — прим. НР) — предприятие может выпустить 12 самолетов в год, — пояснил глава УГМК. — В таких же объемах предусматриваются 2010 и 2011 годы".

*источник: ИА «Новый регион»
15.10.09*

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ВАСО ПО ПРОИЗВОДСТВУ АН-148 СОКРАЩАТЬСЯ НЕ БУДЕТ

Производственная программа ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) по производству Ан-148 сокращаться не будет, сообщил в четверг "Агентству бизнес-информации" директор департамента корпоративных коммуникаций Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, совладелец ВАСО) Константин Лантратов. Ранее появлялась информация, что ВАСО не сможет выйти на производство 36 самолетов Ан-148 в год, поэтому ОАК рассматривает возможность корректировки бизнес-плана в сторону уменьшения самолетов этой модели. Говорилось, что производство может снизиться до 24 самолетов в год.

Среди причин обсуждения проблемы снижения производства называлось то, что ВАСО не сможет произвести нужное количество самолетов, а в подтексте — то, что успех Ан-148 может стать проблемой в реализации программы другого регионального самолета — SSJ. Константин Лантратов сообщил, что пла-

нов по снижению производства Ан-148 в Воронеже у корпорации нет. Напомним, что согласно бизнес-плану планируется реализовать, по разным подсчетам, 500–600 самолетов Ан-148.

В настоящее время лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" сформировала заказ примерно на 100 самолетов этой модели. В 2009 году ВАСО должно выпустить 4 самолета, а в последующем наращивать производство до 36 самолетов в год. Напомним, что первый серийный самолет Ан-148, произведенный в Воронеже, был передан заказчику — авиакомпании ГТК "Россия" — 1 октября.

Ан-148 — ближнемагистральный пассажирский самолет, рассчитанный на перевозку 70–90 пассажиров. Максимальная дальность полета — 5 тыс. км, крейсерская скорость — 820–870 км/ч.

*источник: сайт Abireg.ru
15.10.09*

КУМЗ ГОТОВ УВЕЛИЧИТЬ ПОСТАВКИ ДЛЯ BOEING

ОАО "Каменск-Уральский металлургический завод" (КУМЗ) получило одобрение по поставкам 8 наименований плитной продукции для авиастроительной компании Boeing. Как сообщили "УралИнформБюро" на заводе, планируется, что к началу апреля 2010 года авиастроители дадут добро на отгрузку еще 2 видов плитной продукции уральских металлургов.

Возможность расширения номенклатуры изделий, поставляемых КУМЗ, обсуждалась в начале октября 2009 года в ходе делового визита на Boeing первого вице-президента управляющей компании "Алюминиевые продукты" (управляет активами КУМЗ) Владимира Чертовикова и заместителя главного инженера по техразвитию КУМЗ Алексея Ершова. С 2008 года Каменск-Уральский метзавод входит в

реестр официальных поставщиков Boeing и Bombardier. Сегодня на предприятии проходит квалификация продукции для Airbus. Также в 2009 году КУМЗ совместно с компанией Goodrich планирует стать поставщиком авиастроительной программы Superjet 100.

ОАО "Каменск-Уральский металлургический завод" выпускает более 70 тысяч наименований изделий, около 80 марок алюминиевых и магниевых сплавов. Предприятие является ведущим поставщиком металлургических полуфабрикатов из легких сплавов для аэрокосмического комплекса, судостроения и автомобилестроения и других отраслей промышленности России.

*источник: сайт «УралИнформБюро»
16.10.09*

"САЛЮТ" ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ LAVEX 2009

ФГУП "ММПП "Салют" приняло участие в четвертой международной арабо-африканской выставке LAVEX 2009, которая завершила свою работу в Триполи (Ливия) 8 октября, сообщил "АвиаПорту" директор предприятия по информационным технологиям Дмитрий Елисеев.

Предприятие представило макеты двигателей АЛ-31ФМ1, АИ-222-25, МД-120, а также моноколесо первой ступени КНД двигателя АИ-222-25. Помимо этого, на стенде присутствовали макеты энергетической парогазовой установки ПГУ-60С, блочной газотурбинной электростанции ПГУ-20С, газификатора твердых топлив, макет установки для опреснения воды "Каскад", сообщил Д. Елисеев. Он также напомнил, что авиадвигатели "Салюта" успешно эксплуатируются на ливийских самолетах МиГ-25 (Р15Б-300) и Су-24 (АЛ-21ФЗ).

"Мы хотим возобновить все старые связи и наладить новые, тем более что "Рособоронэкспорт" предлагает Ливии ряд самолетов семейства "Су" и учебно-боевой Як-130. Двигатели АЛ-31ФМ1 производства ММПП могут стоять практически на любых самолетах семейства "Су". По сути, лучшего серийного двигателя для этих самолетов, чем двигатель АЛ-31ФМ1, сейчас в России просто нет. По сравнению с предыдущими моделями он имеет на тонну большую тягу и в два раза больший ресурс. Двигатель прошел все испытания и принят на вооружение российских ВВС", — сказал Д. Елисеев.

В составе ВВС Ливии числится 25 истребителей МиГ-21БИС, 125 истребителей и истребителей-бом-

бардировщиков МиГ-23БН, МиГ-23МС, МиГ-23МЛ, МиГ-23УМ, 40 истребителей-бомбардировщиков Су-22МЗ и Су-22УМ-3К, 5 бомбардировщиков Су-24МК.

Подготовка пилотов проходит на самолетах Aero L-39ZO Albatros (110 шт.). Эти машины также уже требуют замены, и одним из кандидатов на эту роль может стать российский УБС Як-130. Двигатели для этого самолета — АИ-222-25 — "Салют" изготавливает в кооперации с украинскими предприятиями. Самолет уже принят на вооружение российских ВВС, выпускается серийно, в том числе и на экспорт — для ВВС Алжира.

Достаточно большой парк самолетов семейства МиГ-23 в ВВС Ливии также можно было бы модернизировать, установив на них двигатели АЛ-31 серии 30. Работу по оснащению самолетов новым двигателем "Салют" провел, МиГ-27 с АЛ-31 серии 30 в воздухе продемонстрировал достоинства такой модернизации.

ММПП "Салют" занимается производством и сервисным обслуживанием авиадвигателей, газотурбинных энергетических установок, установок по опреснению морской воды, озонированию воды, энергетических установок с газификатором твердого топлива. Является головным предприятием научно-производственного центра газотурбостроения "Салют".

*источник: AVIAPORT.RU
21.10.09*

СОСТОЯЛОСЬ ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "НПО "САТУРН"

12 октября состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО "НПО "Сатурн". В заочном голосовании приняли участие акционеры и их уполномоченные представители, владеющие 86,84 % акций общества.

Решением собрания акционеров досрочно прекращены полномочия единоличного исполнительного органа общества (генерального директора) Ласточкина Юрия Васильевича. Полномочия единоличного исполнительного органа общества переданы по договору управляющей организации — ООО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация".

Собранием акционеров также одобрена сделка, в совершении которой имеется заинтересованность.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. В соответствии с указом Президента РФ от 16 апреля 2008 г. ОАО "НПО "Сатурн" входит в состав создаваемой ОПК "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы "Объединенная двигателестроительная корпорация".

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
19.10.09*

АЛТАЙСКИЕ ШИННИКИ БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬ ПОКРЫШКИ ДЛЯ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ

В 2009 году авиационный ассортимент Алтайского шинного комбината увеличится сразу на 9 моделей. В сентябре в цехе ВШНР уже выпустили пробные партии авиационных шин четырех новых типоразмеров. Эти шины предназначены для использования на военнотранспортных самолетах Ил-76 и их модификациях, противолодочных Ту-142, на пассажирских самолетах

Ту-154М, двухместных сверхзвуковых истребителей-перехватчиков дальнего действия МиГ-31, истребителей-перехватчиков Су-15, а также на гражданских вертолетах Ка-32 и военных Ка-252. Скоро новые шины для авиации поступят в продажу.

*источник: ИА «Атмосфера»
01.10.09*

МИХАИЛ ПОГОСЯН: НАНОТЕХНОЛОГИИ УЖЕ СЕГОДНЯ ШИРОКО ИСПОЛЬЗУЮТСЯ В НАШЕМ АВИАСТРОЕНИИ

В рамках второго Международного форума по нанотехнологиям, который открылся сегодня в Москве, в интервью "Вестям" гендиректор компаний "Сухой" и "МиГ", член-корреспондент РАН Михаил Погосян рассказал о применении нанотехнологий в российском авиастроении.

"Нанотехнологии в развитии авиации уже сегодня нами широко используются, — сказал Погосян. — Наши перспективные проекты в области гражданской авиации — это "Сухой Суперджет 100". В области военной авиации это пятое поколение — МиГ-35, Су-35. Они в той или иной степени используют эти разработки. В первую очередь это касается элементной базы, создания современной СВЧ-электроники, других направлений в области электронной промышленности. Здесь мы широко используем существующие разработки". Далее, говоря о перспективах применения нанотехнологий в авиации, Погосян отметил, что большое значение имеют композиционные материалы. "Я очень доволен тем, что один из

крупных проектов, которые сегодня реализуются компанией "Роснано" совместно с МГУ и другими участниками этого проекта, — создание конструкций из композиционных материалов. Я считаю, что это очень перспективное направление. И это не отдельный проект, который будет развивать "Роснано". Я считаю, что вокруг этого создастся кластер, который определит использование композиционных материалов не только в авиастроении, но и в космосе. А в дальнейшем — и в судостроении, строительстве и других областях", — подчеркнул он.

"Безусловно, важную роль, если говорить о нанотехнологиях, играют нанопокртия. Они позволяют существенно увеличить ресурс конструкции, повысить производительность оборудования за счет нанесения нанопокртия на режущий инструмент при обработке твердых сплавов", — заключил Михаил Погосян.

*источник: сайт «Страна.Ру»
06.10.09*

СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИИ С ДВИГАТЕЛЕМ ПС-90А2

Летающая лаборатория, созданная на базе самолета Ту-204 (регистрационный номер RA-64048), совершила в субботу, 17 октября, первый полет с двигателем ПС-90А2. Машина находилась в воздухе 1 час 25 минут. В ходе испытаний оценивались характеристики ПС-90А2 при различных режимах полета. Двигатель на всех этапах руления, взлета, полета и посадки работал устойчиво. Данный полет позволит начать сертификацию двигателя.

ПС-90А2 — унифицированный, турбовентиляторный, двухконтурный, двухвальный двигатель со смешением потоков наружного и внутреннего контуров, с реверсом в наружном контуре и системой шумоглушения. Это новая модификация двигателя ПС-90А, обладающая характеристиками мирового уровня. По сравнению с прототипом на двигателе ПС-90А2 стоимость жизненного цикла снижена на 35 % при росте надежности в 1,5–2 раза. Его экологические параметры (шум, эмиссия вредных веществ) соответствуют перспективным требованиям. Двигатель соответствует требованиям ETOP5 для двухдвигательных самолетов по обеспечению непрерывного 180-минутного полета по маршрутам большой дальности и над океаном. Трудоемкость обслуживания ПС-90А2 в эксплуатации в два раза ниже, чем у базовой модели ПС-90А. Двигатель также обладает повышенной пожаробезопасностью в связи с заменой части топливных агрегатов на пневматические. Он имеет полную взаимозаменяемость с двигателем ПС-90А. Двигатель ПС-90А2 будет сертифицирован по авиационным правилам АП-33, являющимся аналогом американских норм FAR-33 и европейских — JAR-33.

Первым воздушным судном, оснащенным двигателями ПС-90А2, будет среднемагистральный самолет Ту-204СМ. Его создание ведет ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" в рамках опытно-конструкторских работ "Доработка самолета Ту-204-300, глубокая модернизация самолета Ту-204 (Ту-

204СМ), повышение уровня надежности и улучшение эксплуатационных характеристик и использование результатов для модернизации самолетов семейства Ту-204/214, усовершенствование систем и агрегатов самолетов семейства Ту-204/214".

Проведение этих работ предусмотрено федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года". Контракт на проведение работ по проекту Ту-204СМ был заключен между Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и ОАО "ОАК" в декабре 2008 года. Руководство проектом Ту-204СМ осуществляет заместитель генерального директора ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты", заместитель генерального конструктора ОАО "Туполев" Сергей Гальперин.

Основные конструкторско-технологические задачи, которые должны быть решены в ходе реализации проекта Ту-204СМ, — повышение надежности и безопасности систем самолета, снижение себестоимости самолета и стоимости эксплуатационных расходов. Завершение наземных и летных испытаний самолета Ту-204СМ планируется на ноябрь 2010 года, его сертификация — на декабрь 2010 года. Начало поставки заказчикам готовых самолетов Ту-204СМ намечено на июнь 2011 года. Уже заключены твердые контракты на поставку 20 Ту-204СМ. Пять машин через лизинговую компанию ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) в 2011 году будут поставлены иранской авиакомпании Iran Air Tour. В августе этого года на авиасалоне "МАКС-2009" был подписан контракт между ОАО "ИФК" и авиакомпанией правительства Москвы "Атлант-Союз" о поставке в 2011–2012 годах в финансовый лизинг 15 самолетов Ту-204СМ.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
19.10.09*

АУДИТОРЫ ПОДТВЕРДИЛИ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ПОДШИПНИКОВ ОАО "ЗАП"

Потребители продукции Завода авиационных подшипников (ОАО "ЗАП", Европейская подшипниковая корпорация) — ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Авиадвигатель" — подвели итоги оценочного аудита, проходившего на самарском предприятии. Аудиторы признали качество выпускаемой ЗАПом продукции соответствующим требованиям, предъявляемым ими к своим поставщикам.

Самарский Завод авиационных подшипников успешно прошел аудит, проводившийся на предприятии экспертами ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Авиадвигатель" в течение трех дней. Аудиторы оценивали ОАО "ЗАП" как поставщика на соответствие требованиям, предъявляемым ОАО "ПМЗ" и ОАО "Авиадвигатель" к заводам-поставщикам. В процессе аудита они подробно изучили особенности работы практически всех производственных подразделений ЗАПа, в том числе Специального конструкторского бюро, отделов метрологии и технического контроля, металлургических лабораторий. В целом эксперты остались удовлетворены качеством выпускаемой заводом продукции и культуры производства. Аудиторы подтвердили соответствие системы менеджмента качества ЗАПа требованиям международного стандарта ISO 9001:2000.

"ЗАП не в первый раз успешно проходит различные аудиты, постоянно подтверждая высокое качество производства и выпускаемой продукции, — подчеркивает исполнительный директор ОАО "УК ЕПК", руководитель Завода авиационных подшипников Владимир Макачук. — Так, несколько плановых аудитов прошло на заводе в конце лета — начале осени. Тогда деятельность предприятия проверяли наши потребители — Группа "ГАЗ" и ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение". Их оценка также была положительной.

Недавно Завод авиационных подшипников с хорошим результатом прошел предсертификационный аудит одного из наиболее авторитетных международных сертификационных органов — Bureau Veritas Certification — на соответствие системы менеджмента

качества предприятия авиационному стандарту As 9100. 20 октября и 10 ноября аудиторы Bureau Veritas посетят наш завод с сертификационным аудитом, который будет проходить в два этапа. Сертификация по стандарту As 9100 позволит предприятию увеличить свое присутствие на мировом авиационном рынке".

Положительные оценки деятельности завода со стороны аудиторов — свидетельство стабильности работы предприятия даже в условиях мирового финансового кризиса.

ОАО "Авиадвигатель" — ведущее в России конструкторское бюро — разработчик двигателей для гражданской и военной авиации, а также промышленных газотурбинных установок и электростанций на базе авиационных технологий.

ОАО "Пермский моторный завод" образовано в 1997 году в процессе реструктуризации завода "Пермские моторы" как его дочернее предприятие, осуществляет газотурбинное и двигателестроительное производство.

ОАО "Завод авиационных подшипников" — головное предприятие дивизиона специальной продукции Европейской подшипниковой корпорации. В состав дивизиона входят филиалы ОАО "ЗАП" в Саратове и Волжском (Волгоградская область). ЗАП производит более 5 тыс. типов подшипников: шариковых, роликовых, конических, включая высокоточные, малозумные.

Продукция ЗАПа применяется при производстве авиационных двигателей и ракетных редукторов, а также в ракетостроении, кораблестроении, станкостроении, автомобилестроении, приборостроении. Диаметр изделий — от 10 до 620 мм, масса — от 20 г до 76,8 кг. ЗАП имеет сертификат соответствия системы менеджмента качества стандартам DIN EN ISO 9001:2000.

*источник: компания «ОАО "Завод авиационных подшипников"»
16.10.09*

ВОПРОСЫ КООПЕРАЦИИ РОССИИ И УКРАИНЫ В СОЗДАНИИ ПД-14 БУДУТ РАССМАТРИВАТЬСЯ В НОЯБРЕ

Заседание координационного совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в авиационном двигателестроении, на котором будет рассмотрен вопрос участия ЗМКБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" в создании перспективного двигателя ПД-14, планируется провести 26 ноября, сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. Он отметил, что заседание координационного совета состоится в России, в Перми.

"Перспективный ближне-среднемагистральный самолет МС-21 планируется поставлять на рынок с двумя типами силовой установки — с отечественными двигателями и с двигателями зарубежного производства. Выбор типа силовых установок будет предоставлен покупателям, — сказал В. Чуйко. — Конкурс на создание отечественного авиадвигателя выиграла

Объединенная двигателестроительная корпорация, а головным предприятием для разработки двигателя станет пермское ОАО "Авиадвигатель".

Президент АССАД подчеркнул, что, создавая двигатель ПД-14, "Авиадвигатель" формирует широкую кооперацию, в состав которой входят 6–7 фирм и компаний. В состав кооперации должен войти и украинский "куст" авиадвигателестроения. "Авиадвигатель" в качестве головного разработчика ПД-14 оставит за собой разработку газогенератора двигателя, в то время как украинцам для разработки могут быть переданы камера сгорания или вентилятор, отметил В. Чуйко.

*источник: AVIAPORT.RU
20.10.09*

ВТБ ПРЕДОСТАВИЛ УМПО КРЕДИТ НА \$ 34,5 МЛН

ВТБ предоставил ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) кредитную линию в объеме \$ 34,5 млн. Средства направлены предприятием на зарплатные проекты, а также на расчеты с контрагентами, говорится в сообщении пресс-службы банка.

Как отметили в ВТБ, общий объем кредитов, предоставленных банком предприятиям авиастроительной и двигателестроительной отрасли в августе – октябре 2009 года, составил более 16 млрд рублей.

"В условиях нестабильной экономической ситуации финансирование стратегических отраслей отечественной промышленности выходит на первый план. Мы уверены, что при поддержке ВТБ предприятия авиастроения смогут преодолеть все трудности и продолжат успешное развитие", – отметил член правления банка Валерий Лукьяненко.

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) является крупней-

шим серийным производителем авиационных двигателей в России. Основными видами деятельности УМПО являются производство, сервисное обслуживание и ремонт турбореактивных авиационных двигателей, производство и ремонт узлов вертолетной техники, выпуск гражданской продукции наземного применения.

ОАО "Банк ВТБ" – один из крупнейших финансовых институтов в России, являющийся ключевым звеном группы ВТБ. Группа ВТБ – первая международная финансовая группа российского происхождения, представляющая Россию на международных рынках и осуществляющая профессиональный финансовый сервис.

*источник: ИА «РосБалт»
09.10.09*

ОАО "УМПО" ПОДПИСАЛО КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ОКОЛО 100 ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-35С ВВС РОССИИ

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) заключило договор с Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением на поставку двигателей АЛ-41Ф-1С (117С) для новейших многофункциональных истребителей Су-35С, сообщает пресс-служба ОАО "ОПК "Оборонпром".

Эти двигатели предназначены для установки на самолеты Су-35С, поставляемые российским Военно-воздушным силам. До 2015 г. УМПО изготовит 96 изделий 117С, при этом первая партия будет отгружена в 2010 г. Впервые в российские ВВС в составе Су-35С поступят двигатели с управляемым вектором тяги. До настоящего времени поворотное реактивное сопло, которое обеспечивает эту характеристику, устанавливалось только на двигатели, поставляемые на экспорт.

АЛ-41Ф-1С (117С) представляет собой авиационный турбореактивный двухконтурный двигатель с управляемым вектором тяги поколения "4++". Он разрабатывается в кооперации УМПО и НПО "Сатурн"

по заказу ОКБ Сухого. АЛ-41Ф-1С (117С) создан на базе глубоко модернизированного двигателя АЛ-31Ф. Его тяга на две тонны превышает показатели базового двигателя.

В настоящее время УМПО приступило к сборке двигателей окончательной компоновки в рамках опытно-конструкторских работ.

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" является крупнейшим производителем авиационных двигателей в РФ. Годовой объем производства составляет 15 млрд руб. Основными видами деятельности являются производство, сервисное обслуживание и ремонт турбореактивных авиационных двигателей, производство и ремонт узлов вертолетной техники.

ОАО "УМПО" входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации – дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром".

*источник: ИА «Росфинком»
09.10.09*

"АВИАКОР" ЗАВЕРШИЛ РАБОТЫ ПО ДОГОВОРУ С ВАСО

В рамках сотрудничества с предприятиями, входящими в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), "Авиакор" завершил договорные обязательства с ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО).

В соответствии с договором, заключенным 19 августа на Международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2009", "Авиакор" изготовил в срок комплектующие (круто изогнутые патрубки) для гражданского самолета Ан-148. Общая стоимость контракта составила более 2 млн рублей. В настоящее время руководство "Авиакора" ведет переговоры с ВАСО о продолжении сотрудничества. В частности, обсуждается возможность кооперации в сфере изгото-

вления на "Авиакоре" хвостового оперения самолета Ил-112В.

"Авиакор" также осуществляет кооперацию в области производства комплектующих с ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева" (ТАНТК). На самарском авиационном заводе для ТАНТК производятся редуцированные тяги систем управления. Поставка продукции заказчику будет производиться в соответствии с условиями подписанного договора.

*источник: компания «ОАО "Авиакор – авиационный завод»
06.10.09*

ДВИГАТЕЛЬ PP5-105-126 ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПЫТАТЬ В ВОЗДУХЕ В 2010 Г.

Опытный образец двигателя PP5-105-126 в середине следующего года планируется испытать в воздухе, сообщил "АвиаПорту" директор ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) Юрий Бажанов.

"ИЭМЗ сегодня ведет сборку первого двигателя PP5-105-126, созданного на базе мотора М-11ФР", — уточнил собеседник. Он напомнил, что предприятие приобрело пять моторов М-11ФР, которыми оснащались самолеты Як-18. Сегодня эти двигатели восстановлены. Мощность двигателя М-11ФР — 160 л. с.

В новом двигателе от М-11ФР останется только одна идея — двигатель создается с использованием современных материалов и технологий. При организации производства двигателя планируется "разбросать" изготовление отдельных его деталей по другим предприятиям. "Сейчас многие автомобильные, авиамоторные заводы технически перевооружились и готовы работать с ИЭМЗ по договорам", — отметил собеседник.

Опытный образец двигателя весной 2010 г. пла-

нируется поставить на стендовые испытания, которые продлятся один-два месяца, и примерно в середине следующего года предприятие рассчитывает приступить к летным испытаниям двигателя. "Тип воздушного судна для испытаний пока не выбран", — сказал Ю. Бажанов.

Обозначение двигателя PP5-105-126 означает: российский радиальный, пятицилиндровый, диаметр поршня — 105 мм, ход поршня — 126 мм. Его мощность будет равна 125,5 л. с. В семействе планируется создать двигатели с диапазоном мощности от 20 до 315 л. с. "Базовым станет двигатель мощностью 126 л. с., и первоначально в семействе мощность будет уменьшаться, а впоследствии — увеличиваться", — уточнил Ю. Бажанов. По его мнению, сроки создания авиадвигателя могут быть скорректированы только значительной и все возрастающей загруженностью ИЭМЗ работой по беспилотной технике.

источник: AVIAPORT.RU
13.10.09

ВЬЕТНАМСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ VIETJET ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОБРЕТЕНИЯ SSJ100

Вьетнамская авиакомпания Vietjet готова рассмотреть возможность приобретения самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), сообщает пресс-служба ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС).

Соответствующий протокол о взаимопонимании в рамках очередного заседания межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству перевозчик подписал с ГСС. "Проведенный нами анализ позволяет считать, что самолет Sukhoi Superjet 100 может стать эффективным дополнением нашего будущего парка", — сказал генеральный директор Vietjet Aviation Нгуен Дак Там, слова которого приводятся в сообщении.

"Рынок Юго-Восточной Азии является одним из наиболее перспективных. Мы прогнозируем значительный рост авиаперевозок в этом регионе в ближайшие два десятилетия. SSJ100 является инструментом,

который позволит местным перевозчикам реализовать возможности растущего рынка", — в свою очередь отметил президент ГСС Владимир Присяжнюк.

ЗАО "ГСС" — дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой" со 100%-ным государственным участием. Компания основана в 2000 году для реализации проектов в области гражданской авиатехники, в том числе для разработки и производства SSJ.

Vietjet Aviation — первая частная вьетнамская авиакомпания, получившая лицензию в ноябре 2007 г. Авиакомпания выполняет полеты в Сингапур, Китай, Таиланд, Корею и Японию на самолетах Boeing 737 и Airbus A320.

источник: сайт «Транспорт сегодня»
22.10.09

ЦАГИ УЧАСТВУЕТ В ИССЛЕДОВАНИЯХ ДОЗАПРАВКИ В ПОЛете ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Специалисты ЦАГИ и ОАО "НПП "Звезда" более десяти лет исследуют возможность применения технологии дозаправки в воздухе гражданских самолетов во время дальних авиаперевозок. Внедрение этой перспективной технологии позволит значительно уменьшить расход топлива и выброс CO₂ в атмосферу. Основной задачей ученых является определение эффективности использования дозаправки в полете и исследования в области обеспечения должного уровня безопасности при применении перспективной технологии. Одновременно создается база научных знаний по проблемам полной автоматизации дозаправки гражданских самолетов.

Расчеты показывают, что использование для дальних авиаперевозок самолетов средней дальности

сти с заправкой в полете значительно уменьшает стоимость самолетного парка (с учетом стоимости необходимого парка заправщиков) и на 15–20 % уменьшает расход топлива и выбросы CO₂ в атмосферу. При полетах с дозаправкой в воздухе экономия в стоимости мирового парка самолетов к 2028 г. за счет замены дорогих дальних авиалайнеров более дешевыми самолетами средней дальности оценивается в сотни миллиардов долларов. Снижение годового объема расхода авиатоплива может составить десятки миллионов тонн, а уменьшение выбросов CO₂ в атмосферу — более 100 млн тонн.

источник: компания «ЦАГИ»
20.10.09

ПЕРМСКИЕ ГТУ НА СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОБЪЕКТАХ РОССИИ

На ОАО "Пермский моторный завод" полностью сформирован портфель заказов на производство газотурбинных установок для ОАО "Газпром" в 2010 году. В будущем году Пермский моторный завод произведет для ОАО "Газпром" 11 комплектов ГТУ-16П и 6 комплектов ГТУ-25П. Все газотурбинные установки необходимы для оснащения компрессорных станций (КС) двух перспективных и стратегических газопроводов — "Северный поток" (КС "Грязовец" — КС "Портовая") и "Бованенково — Ухта". В рамках участия в проекте строительства магистрального газопровода "Северный поток" ОАО "ПМЗ" заключило контракты на изготовление 6 комплектов ГТУ-16П для КС "Шекснинская" и 5 комплектов ГТУ-16П для КС "Пикалевская". Стоит отметить, что из семи компрессорных станций сухопутной части газопровода "Северный поток" четыре будут оборудованы газотурбинными установками производства ОАО "ПМЗ".

Другая стратегическая стройка, где ОАО "Газпром" намерено применять пермские газовые турбины, — магистральный газопровод "Бованенково — Ухта". Пермские моторостроители в рамках участия в данном проекте заключили контракт на изготовление 6 комплектов ГТУ-25П для компрессорной станции

"Ярынская". Кроме того, сегодня оформляются договоры на производство и поставку в 2011 году 6 комплектов ГТУ-25П для КС "Гагарацкая" и 6 комплектов ГТУ-25П для КС "Усинская".

Михаил Дическул, управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод": "Сегодня в связи с реализацией крупных проектов у ОАО "Газпром" возник большой спрос на газотурбинные установки. Для нас значимо, что ОАО "ПМЗ" на протяжении многих лет остается одним из основных поставщиков данного оборудования на компрессорные станции ОАО "Газпром". По оценкам специалистов, спрос на газотурбинные установки мощностью 25 МВт в ближайшие годы будет расти. Поэтому ОАО "ПМЗ" важно зарекомендовать свою продукцию как надежную, качественную и конкурентоспособную".

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

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
19.10.09*

СОТРУДНИКУ НПО "САТУРН" ВИТАЛИЮ РАЗЖИВИНУ ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ "ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАЦИОНАЛИЗАТОР РФ"

Указом Президента России № 1110 от 5 октября 2009 года "О награждении государственными наградами Российской Федерации" за многолетнюю плодотворную рационализаторскую деятельность заместителю начальника цеха водогрейных котельных и химводоподготовки ТЭЦ ОАО "НПО "Сатурн" Виталию Юрьевичу Разживину присвоено почетное звание "Заслуженный рационализатор Российской Федерации".

Виталий Юрьевич Разживин работает на ТЭЦ (корпус 20) ОАО "НПО "Сатурн" с марта 1975 г. За время работы зарекомендовал себя ответственным, добросовестным, грамотным специалистом, всегда болеющим за производство. Имеет технически грамотный подход к экономному использованию энергетических установок и гибкости работы тепловых схем. За период с 1.01.2000 по 01.10.2009 Виталием Юрьевичем Разживиным подано 110 рационализаторских предложений, 71 из которых внедрено. От их

использования получен экономический эффект, составляющий 13,2 млн рублей.

Основная тематика предложений — изменение конструкции и технологии эксплуатации энергетических систем и оборудования предприятия с целью удешевления их изготовления, монтажа и обслуживания, улучшение качества технических вод, применяемых в производстве, уменьшение затрат на энергоносители, снижение количества сбросов, улучшение экологического состояния на предприятии и в городе Рыбинске, бассейне реки Волга.

По результатам рационализаторской работы Виталию Юрьевичу Разживину трижды (в 2003, 2005 и 2008 годах) присваивалось звание "Лучший рационализатор предприятия".

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
12.10.09*

ЭКВАДОР КУПИТ У РОССИИ 2 ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ ВЕРТОЛЕТА

Эквадор закупит у России два военно-транспортных вертолета Ми-17 на сумму \$ 22 млн. Об этом сообщил министр обороны латиноамериканской страны Хавьер Понсе.

Ожидается, что официальное решение будет принято в ходе визита президента Эквадора Рафаэля Корреа в Россию, который начинается сегодня. Кроме того, не исключается возможность поставки других транспортных средств для вооруженных сил Эквадора — воздушного транспорта, грузовиков, автобусов.

Президент Эквадора Рафаэль Корреа прибывает сегодня в Москву с официальным визитом по приглашению Президента России Дмитрия Медведева. Визит Корреа продлится до 30 октября, а российско-эквадорские переговоры на высшем уровне состоятся 29 октября.

*источник: сайт K2Kapital
28.10.09*

ЖИЗНЕСПОСОБНОСТЬ СХЕМЫ ДВИГАТЕЛЯ НК-93 ПОКА НЕ ПРОВЕРЕНА

Жизнеспособность схемы авиационного винто-вентиляторного двигателя НК-93, разработанного Самарским научно-техническим комплексом (СНТК) им. Кузнецова, до настоящего времени не проверена, сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

"До настоящего времени двигатель НК-93 не испытан на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, перспективность существующей схемы пока не подтверждена летными испытаниями", — уточнил он. Более года не могли начаться летные испытания НК-93 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, а только начавшись, были прекращены.

Только в случае подтверждения перспективности выбранной схемы авиадвигателя можно было бы приступить к его "осовремениванию", так как двигатель находится в разработке уже два десятка лет, считает глава АССАД.

Определенная "слабость" позиции НК-93 состоит еще и в том, что пока ни один из разработчиков самолетов не "привязал" этот двигатель к конкретному

проекту. "К тому же СНТК в настоящее время находится в сложном финансово-экономическом положении, что не способствует инвестированию собственных средств в проект НК-93 и не позволяет проявлять необходимую инициативу", — считает В. Чуйко. Несмотря на отсутствие официального решения о закрытии финансирования и испытаний НК-93, известно, что в разрабатываемом проекте Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России на период 2011–2020 гг." разработка авиадвигателя НК-93 не предусмотрена.

НК-93 классифицируется как закапотированный винто-вентиляторный двигатель со сверхвысокой степенью двухконтурности. Его тяга на взлете составит 18 000 кг, удельный расход топлива — 0,515–0,53 кг/кгс·час. Степень двухконтурности — 16,6. Масса, включая самолетные агрегаты, — 5140 кг. Ресурс: назначенный — 15 000 часов, до первого капремонта — 7500 часов.

*источник: AVIAPORT.RU
21.10.09*

ЛИВИЯ МОЖЕТ КУПИТЬ У РОССИИ ИСТРЕБИТЕЛИ НА \$ 1 МЛРД

Россия и Ливия планируют в конце текущего — начале следующего года подписать контракт на поставку свыше 20 боевых самолетов, сообщил Интерфаксу военно-дипломатический источник.

"Ливия планирует закупить у России 12–15 многофункциональных истребителей Су-35, четыре Су-30 и шесть учебно-боевых самолетов Як-130", — сообщил источник, уточнив, что суммарный объем сделки может составить примерно \$ 1 млрд. "С технической точки зрения многие контракты уже достаточно хорошо проработаны и фактически готовы к подписанию. Осталось урегулировать финансовые вопросы", — отметил источник.

В начале октября "Рособоронэкспорт" принял участие в арабо-африканской авиационной выставке Lavex 2009, которая прошла в Ливии. Предприятие представило образцы авиационной техники, вооружений, средств ПВО. В сообщении компании отмечалось, что потенциальные покупатели проявляли интерес к многоцелевому истребителю Су-35, в котором использованы технологии пятого поколения. Кроме

того, иностранные специалисты обратили внимание на учебно-боевой самолет Як-130, а также на новейшие МиГ-35 и разведывательно-ударный вертолет Ка-52А "Аллигатор".

В настоящее время Россия и Ливия уже заключили пять соглашений в сфере военно-технического сотрудничества. Контракты касаются, в частности, военного оборудования для сухопутных сил и военно-морского флота, модернизации танков. Ранее российские представители также заявляли, что Москва намерена участвовать в ливийском тендере на поставку авиационной техники и систем ПВО.

Два года назад Ливия вела активные переговоры с Францией о поставках вооружений на сумму около \$ 6 млрд, в том числе истребителей Rafale производства компании Dassault Aviation, а также партии боевых и транспортных вертолетов.

*источник: ИА Infox
19.10.09*

ОАК ДОВЕДЕТ ДОЛЮ В "СОКОЛЕ" ДО 78 %

Федеральная антимонопольная служба России одобрила покупку ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) 40 % акций ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", 42,9 % акций ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и ОАО "Таганрогская авиация". Все три пакета покупаются у частных акционеров компаний. В результате доля ОАК в уставном капитале "Сокола" возрастет до 78 %, ВАСО — до 100 %, "Таганрогской авиации" — до 85,5 %.

Оферту частным акционерам ОАК сделала в процессе увеличения собственного уставного капитала:

25 июня 2009 года внеочередное собрание акционеров ОАК приняло решение о возможности размещения до 140 млрд обыкновенных именных акций посредством трех допэмиссий. По данным на конец второго квартала 2009 года, 38 % акций "Сокола" принадлежали ОАК, 30,86 % — ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания", 22 % — ОАО "НПК "Иркут".

*источник: газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
21.10.09*

В БЛИЖАЙШИЕ 5 ЛЕТ КГТУ ИМ. ТУПОЛЕВА ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ

В ближайшие 5 лет на финансирование программ развития КГТУ имени Туполева (КАИ) из федерального бюджета будет выделено 1,8 миллиарда рублей. На условиях софинансирования вуз также получит еще 360 миллионов рублей из бюджета Татарстана. Это стало возможным благодаря победе вуза в конкурсе за право называться национальным исследовательским университетом.

О перспективах развития КГТУ, которому присвоена категория "национальный исследовательский университет" в числе еще 11 вузов страны, рассказал сегодня ректор Казанского государственного технического университета Юрий Гортышов на пресс-конференции в Казани. Эта престижная категория устанавливается Правительством России сроком на 10 лет и предполагает выделение средств на финансирование программы развития вузов.

По словам ректора КГТУ, победа вуза во всероссийском конкурсе, на который было подано 136 заявок, стала возможной благодаря поддержке руководства республики. В частности, Президент Татарстана Минтимер Шаймиев подписал официальное письмо в адрес конкурсной комиссии, в котором гарантировалось 20-процентное софинансирование программы развития КГТУ в случае победы. Также Юрий Гортышов выразил благодарность за поддержку в адрес премьер-министра РТ Рустама Минниханова, главы "КАМАЗа" Сергея Когогина, руководства Объединенной авиастроительной корпорации, предприятия "Сухой", Российской академии наук.

Казанский вуз представил на конкурс программу создания национального исследовательского университета наукоемкого машиностроения. Ректор КГТУ обозначил 5 приоритетных направлений, в

которых вуз традиционно силен и по которым будет развиваться университет. Первое из них связано с аэромеханикой, прочностью и проектированием изделий машиностроения и авиационных конструкций, второе — с двигателями и энергоустановками. Третий раздел программы предусматривает подготовку специалистов мирового уровня и создание отечественных промышленных технологий и материалов, включая нанотехнологии. Проблемы управления и информационных технологий в наукоемком машиностроении раскрываются в четвертом разделе, а пятое направление связано с радиоэлектронными, оптическими, геоинформационными системами авиационных приборных систем и комплексов.

Юрий Гортышов сообщил, что средства, выделяемые из федерального бюджета, могут использоваться на приобретение учебно-лабораторного и научного оборудования, повышение квалификации и профессиональной переподготовки научно-педагогических работников университета, разработку учебных программ, развитие информационных ресурсов, а также совершенствование системы управления вузом.

По мнению ректора КГТУ, реализация программы развития вуза позволит университету по уровню подготовки специалистов, результативности научной и инновационной деятельности соответствовать лучшим мировым образцам университетских комплексов. "Вуз станет другим, — уверен Юрий Гортышов. — Мы будем создавать лаборатории мирового уровня, где предприятия и организации смогут заказывать работу, которую только мы сможем выполнить".

*источник: ИА «Татар-информ»
20.10.09*

ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД — ПРОМЫШЛЕННЫЙ ЛИДЕР ПРИКАМЬЯ

ОАО "Пермский моторный завод" стал победителем краевого конкурса "Промышленный лидер Прикамья" по итогам работы за 2008 год. Пермские моторостроители победили в номинации "Производство машин и оборудования", в которую было заявлено наибольшее число претендентов.

По словам управляющего директора ОАО "Пермский моторный завод" Михаила Дическула, "для любого предприятия победа в конкурсе — это высокая оценка роли компании в экономике края. Очень важно, что администрация края находит время для общения с промышленниками региона, уделяет большое внимание развитию отрасли. ОАО "Пермский моторный завод" уже не первый раз становится победителем конкурса "Промышленный лидер Прикамья". Последние несколько лет наше предприятие постоянно наращивает объемы производства, ведет работу по техническому перевооружению цехов, развивает социальную и кадровую политику".

Дипломы победителей конкурса "Промышленный лидер Прикамья" вручал губернатор Пермского края Олег Чиркунов. Выступая перед промышленниками, Олег Чиркунов отметил, что предприятиям необходимо работать над внедрением в производ-

ство инновационных технологий, заботиться о повышении конкурентоспособности своей продукции.

Помимо ОАО "Пермский моторный завод" в номинации "Производство машин и оборудования" были отмечены еще два предприятия пермского двигателестроения: лауреатами были признаны конструкторское бюро ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Редуктор-ПМ".

Конкурс "Промышленный лидер Прикамья" проводился Министерством промышленности, инноваций и науки Пермского края. Конкурсная комиссия состояла из представителей правительства края, Законодательного собрания Пермского края, Министерства промышленности, инноваций и науки края, исполнительных органов власти г. Перми и Пермского края, отраслевых профсоюзных организаций, РОР "Сотрудничество".

Для участия в конкурсе "Промышленный лидер Прикамья — 2008" подали заявки 54 предприятия края, 27 из них стали победителями и лауреатами.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
13.10.09*

ЭМЗ ИМ. МЯСИЩЕВА ВЫПОЛНЯЕТ РАБОТЫ В ИНТЕРЕСАХ ДРУГИХ РАЗРАБОТЧИКОВ

ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) выполняет ряд работ в интересах других разработчиков, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В интересах АК им. Ильюшина ЭМЗ им. Мясищева проводит работы по нескольким темам, в том числе по созданию легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, выполняя небольшой объем работ (эти работы завершаются в текущем году). В интересах ОАО "Сухой" проводятся работы по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА) в части специального оборудования, ожидается продление этой работы в 2010 г.", — уточнил собеседник.

В текущем году ЭМЗ им. Мясищева должен завершить разработку рабочей конструкторской и техниче-

ской документации на специальный вариант самолета Ил-114-100, создаваемый по заказу Росгидромета. Собеседник сообщил, что в следующем году в рамках планируемого конкурса предприятие примет участие в изготовлении некоторых доработанных элементов конструкции. Доработки конструкции, в которых принимает участие ЭМЗ им. Мясищева, касаются, в частности, работ по специальным подвескам с оборудованием, изменений конструкции фюзеляжа, связанных с установкой спецоборудования, оборудования рабочих мест в фюзеляже. Он также напомнил, что ранее ЭМЗ им. Мясищева выполнял работы по договору с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" в интересах создания оборудования, применяемого при испытаниях самолета Superjet 100.

источник: AVIAPORT.RU
13.10.09

ЦНТУ "ДИНАМИКА" ВЕДЕТ РАЗРАБОТКУ ТРЕНАЖЕРОВ ДЛЯ SUPERJET 100

ЗАО "ЦНТУ "Динамика" рассчитывает в 2010 году завершить работы по созданию неподвижного тренажера для обучения пилотов регионального самолета Sukhoi Superjet 100, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор компании Александр Литвиненко. Он уточнил, что тренажер создается совместно с канадской компанией CAE. Тренажер будет установлен в Венеции, где расположена штаб-квартира российско-итальянского СП Superjet International.

Также ЦНТУ "Динамика" к середине 2010 г. самостоятельно построит еще один тренажер Superjet 100. "Сейчас речь идет об опытно-конструкторских разработках и производстве первого тренажера возможной серии, а вопрос о серийном выпуске будет решаться уже по результату этих разработок и по

опыту эксплуатации первого тренажера", — сказал А. Литвиненко. Он добавил, что этот тренажер впервые в России планируется сертифицировать по международным нормам.

Французская фирма Thales, получившая в 2004 г. контракт на поставку сертифицированных по международным нормам комплексных тренажеров самолета Superjet 100, продолжает выполнение контракта. "Французы должны построить три тренажера. Это будет шестистепенный тренажер. Работа по контракту продолжается, однако сроки его выполнения сдвигаются вправо", — отметил А. Литвиненко.

источник: AVIAPORT.RU
12.10.09

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ПОСТАВКУ КИТАЮ ИЛ-76 И ИЛ-78

Вопрос выполнения контракта на поставку в Китай большой партии военно-транспортных самолетов Ил-76 и воздушных танкеров Ил-78 пока не снят с повестки дня. "Крест на этом контракте мы не ставим. Этот контракт в любом случае еще находится в стадии обсуждения. Но варианты его решения довольно сложные", — сказал генеральный директор ФГУП

"Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин, отметивший заинтересованность России и Китая в выполнении контракта.

источник: газета «Независимая газета»
09.10.09

КУМАПП ИЗГОТОВИЛО ПЕРВУЮ ПАРТИЮ ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ КА-28 ДЛЯ КИТАЯ

Кумертауское авиационное производственное предприятие выпустило первую партию противолодочных вертолетов Ка-28 для Китая, сообщили в Министерстве промышленности и внешнеэкономических связей Башкирии.

Сейчас завершаются летные испытания первых трех вертолетов из девяти, предназначенных к отправке в КНР. Противолодочный поисково-ударный вертолет Ка-28 предназначен для обнаружения подводных лодок и их уничтожения. Ка-28 разработан в 1982

году как вертолет палубного и сухопутного базирования. Является модификацией вертолета Ка-27.

Как отметили в министерстве, предприятие готово производить современную вертолетную технику не только для нужд армии и МЧС, но и для гражданских целей. Кумертауское авиационное производственное предприятие поставляет свою продукцию в Китай, Индию, Корею, а также в ряд европейских стран.

источник: АРМС-ТАСС
07.10.09

НА НОВОСИБИРСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО" НАЧАЛИ ПРОВОДИТЬ КУРСЫ АДАПТАЦИИ ДЛЯ НОВЫХ СОТРУДНИКОВ

Уникальный курс адаптации новых сотрудников разработан специалистами управления персоналом входящего в холдинг "Сухой" Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова. 30 инженеров, технологов и программистов, принятых на работу в гражданское подразделение завода, где изготавливают комплектующие для производства гражданского лайнера "Сухой Суперджет 100", изучают нормативные документы, осваивают новейшие технологии, информационные программы, знакомятся со структурой предприятия, специализированными стандартами и т. д. Программа рассчитана на три месяца и делится на несколько направлений — общее теоретическое обучение, работа по плану введения в должность и работа с наставником.

В первую очередь новички осваивают принципы "бережливого производства" (Lean-технологии), учатся тому, как избегать производственных потерь, оптимизировать свой труд. Новые сотрудники также работают по планам введения в должность, включающим в том числе изучение технологических процессов (для технологов) и способов программирования (для программистов).

В НАПО, также как и во всех структурах компании "Сухой", создана единая система подготовки и повышения квалификации кадров. Эта работа ведется на курсах целевого назначения. Всего в 2008 г. обучено около 3 тысяч человек.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
13.10.09*

РЕСУРС САМОЛЕТА М-55 МОЖЕТ БЫТЬ ПРОДЛЕН ЕЩЕ НА 10 ЛЕТ

Ресурс уникального высотного самолета М-55 "Геофизика" может быть продлен еще на 10 лет, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"В ближайшие годы не появится самолет, обладающий совокупностью аналогичных М-55 летно-технических характеристик и грузоподъемностью. Возможность поднимать научное оборудование и аппаратуру на высоту до 21,5 км не обладает ни один самолет в мире", — напомнил собеседник.

На самолете проведены ремонтные работы по планеру, его оборудованию и двигателям, следующий ремонт должен быть осуществлен в 2012 г., отме-

тил источник. По его мнению, для продления ресурса самолета по планеру, системам и агрегатам, а также по двигателям в ближайшие 10 лет потребуются проведение капитально-восстановительного ремонта. Проведение таких ремонтных работ предусматривает весьма высокие финансовые затраты. В настоящее время маловероятно, чтобы европейские научные учреждения финансировали такой ремонт самолета. "Однако, с другой стороны, альтернативы отечественному М-55 не существует и в ближайшие 10 лет не предвидится", — подчеркнул собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
13.10.09*

"СУХОЙ" ПОДГОТОВИЛ ДЛЯ МИНПРОМТОРГА ИССЛЕДОВАНИЕ

Успешно завершено и принят заказчиком первый этап прикладной научно-исследовательской работы "Разработка технологии формирования и подготовки управленческих команд для высокотехнологичных предприятий", финансируемой Министерством промышленности и торговли России в рамках целевой программы этого ведомства "Повышение эффективности отраслевых систем подготовки кадров и повышение квалификации руководящих сотрудников и специалистов в высокотехнологичных секторах промышленности". Работа выполняется силами специалистов дирекции корпоративного университета компании "Сухой".

На публичной защите в Минпромторге было высоко оценено качество проведенных исследований. Особый интерес руководителей департамента системного анализа и стратегического планирования министерства и приглашенных экспертов вызвали результаты работы центра оценки, действующего в "Сухом" уже 2,5 года. За это время проведено 85 сессий, оценено более 500 руководителей и кандидатов в кадровый резерв. Уникальные по объему, качеству и разнообразию данные, полученные в ходе оценки, позволили определить целесообразность и конкрет-

ные направления управленческой подготовки, которая ведется на всех предприятиях компании. На основании результатов деятельности центра оценки приняты конкретные управленческие решения.

В рамках программ обучения действующих руководителей и кадрового резерва проведено около 100 семинаров по управленческой тематике. Общее число участников — более 1300 человек. Корпоративный университет "Сухого" оказывает активную поддержку процессам внедрения современных организационных технологий — производственной системы "Сухого" ("бережливое производство"). Проведено 35 семинаров, общее число участников которых — более 550 человек. На втором этапе прикладной научно-исследовательской работы планируются разработка и апробация комплекса обучающих программ по развитию управленческой компетенции и содействию внедрению производственной системы "Сухого". Завершение работ предполагается в ноябре этого года.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
14.10.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ВЫПЛАТИТ УВОЛЕННЫМ ПЕНСИОНЕРАМ ЕДИНОВРЕМЕННЫЕ ПОСОБИЯ

В корпорации "ВСМПО-Ависма" вышел приказ "О порядке начисления единовременного пособия при увольнении работникам, достигшим пенсионного возраста, а также получающим пенсию по льготным основаниям и по инвалидности", сообщили "УралПолит.Ru" сегодня, 19 октября, в пресс-службе компании.

Как заявляет руководство компании, эта мера направлена на оптимизацию численности персонала, а также на стимулирование роста профессионализма и служебной активности работников молодого и среднего возраста.

Напомним, как уже писал "УралПолит.Ru", в начале октября об оптимизации работы сообщил генеральный директор "ВСМПО-Ависмы" Михаил Воеводин. Задержек зарплат здесь не бывало: все 20 тыс. сотрудников по-прежнему получают деньги по графику, три раза в месяц. Но определенные изменения все же произошли: топ-менеджмент намерен оптимизировать численность персонала и статьи расходов корпорации. На биржу труда направлено официальное уведомление о сокращении более 500 человек, но расставаться с сотрудниками не спешат: увольнение — крайняя мера.

Таким образом, приказ о выплате единовременного пособия поможет эффективнее выполнить про-

грамму по оптимизации сотрудников корпорации. Единственное условие для получения пособия — до 13 ноября работнику пенсионного возраста нужно написать заявление на увольнение, в котором указать просьбу на выплату единовременного пособия со ссылкой на вышедший указ.

Также будет выплачено единовременное пособие работникам, только достигавшим пенсионного возраста, но лишь в том случае, если они увольняются с предприятия в течение месяца с момента наступления права на заслуженный отдых.

Отметим, что работникам, получающим пенсию на льготных основаниях и по инвалидности, право на получение пособия также сохраняется.

Единовременное пособие пенсионерам будет начисляться в соответствии с действующим положением по утвержденным шкалам в зависимости от месячного оклада и непрерывного стажа работы на момент увольнения работника, как прописано в коллективном договоре.

Так, 12 окладов получают те, чей непрерывный стаж в "ВСМПО-Ависме" составляет 25 лет и более.

*источник: сайт «УралПолит.Ru»
19.10.09*

"АВИАБАЛТ" ПРОФИНАНСИРУЕТ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ИЛ-114 В ВАРИАНТ ИЛ-114-300

Компания "АвиаБалт" (Санкт-Петербург) профинансирует переоборудование двух пассажирских самолетов Ил-114, эксплуатирующихся в России, в вариант Ил-114-300, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор ОАО "АвиаБалт" Виталий Кисличенко.

Два самолета Ил-114 успешно эксплуатируются в России. В частности, в течение нескольких месяцев Ил-114 выполнял регулярные рейсы по маршрутам из Иркутска в Якутск и Магадан. За время эксплуатации каждый самолет налетал свыше 3000 часов. "Однако Ил-114 совершил первый полет в 1990 г. и сегодня требует существенного "осовременивания" с внедрением самых современных двигателей, авионики, агрегатов и систем", — отметил собеседник.

Он напомнил, что самолет Ил-114-300, в отличие от Ил-114, будет оснащен более мощными и экономичными двигателями ТВ7-117СМ вместо ТВ7-117С,

новым комплексом бортового оборудования отечественного производства и новой вспомогательной силовой установкой.

Планируется, что после завершения сертификации новой модификации Ил-114-300 два имеющихся самолета Ил-114 будут по бюллетеням доработаны до "технического лица" модификации Ил-114-300. "Возможно, переоборудованные Ил-114 получат иное обозначение", — сказал В. Кисличенко.

Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева уже изготовило двигатели ТВ7-117СМ для установки на переоборудуемых Ил-114, дополнил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
21.10.09*

В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСТРУКТУРИЗОВАНА ЗАДОЛЖЕННОСТЬ "АВИАКОРА" И "МОТОРОСТРОИТЕЛЯ"

В Самарской области постановлением областного правительства предприятиям военно-промышленного комплекса области реструктурирована накопившаяся задолженность за прошедшие годы, сообщили корреспонденту ИА REGNUM-Волга Информ в департаменте информационной политики и взаимодействия с институтами гражданского общества аппарата правительства Самарской области.

Для ОАО "Моторостроитель" сумма реструктуризации составила 219 млн 447 тысяч рублей, для ОАО "Авиакор" — 14 млн 412 тысяч рублей. По словам

министра управления финансами Самарской области Павла Иванова, срок уплаты долгов предприятиям отсрочен до 2013 года, а по пеням и штрафам — до 2015 года. Принятое решение, по словам губернатора Самарской области Владимира Артякова, позволит поддержать предприятия в условиях экономического кризиса.

*источник: ИА Regnum
07.10.09*

СБОРКА ПЕРВОГО ТУ-204СМ НАЧНЕТСЯ В 2009 ГОДУ

Первый самолет Ту-204СМ поступит в цех окончательной сборки ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" в конце текущего года, сообщил "АвиаПорту" первый заместитель генерального конструктора ОАО "Туполев", заместитель генерального директора по управлению программой Управляющей компании "ОАК – Гражданские самолеты" Сергей Гальперин.

Первым опытным экземпляром Ту-204СМ станет самолет с бортовым номером 54. Его летные испытания начнутся в следующем году. "Сертификационные испытания будут проводиться с участием нескольких опытных машин и завершатся в конце следующего года", – сказал собеседник. По его словам, в настоящее время в серийное производство запущены первые несколько самолетов.

Самолет № 54 и следующие четыре Ту-204СМ будут поставлены в Иран по контракту на поставку

пяти самолетов для Iran Air Tour. Кроме того, на сегодня имеются твердые контракты на поставку 15 машин для авиакомпании "Атлант-Союз" в соответствии с подписанным на МАКС-2009 контрактом между ОАО "Ильюшин Финанс Ко" и авиакомпанией "Атлант-Союз", уточнил собеседник. "Первые поставки Ту-204СМ возможны с 2011 г. после получения дополнения к сертификату типа на самолет Ту-204", – сказал он.

Ту-204СМ будет отличаться от базового самолета Ту-204-100 наличием двухчленной кабины экипажа, двигателями ПС-90А2 и новой вспомогательной силовой установкой ТА18-200 разработки ступинского предприятия "Аэросила", напомнил С. Гальперин.

*источник: AVIAPORT.RU
20.10.09*

44 РУКОВОДИТЕЛЯ КОМСОМОЛЬСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" ПРОШЛИ ОБУЧЕНИЕ ПО ПРЕЗИДЕНТСКОЙ ПРОГРАММЕ ПОДГОТОВКИ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ

44 руководителя различного уровня Комсомольского-на-Амуре производственного объединения им. Ю. А. Гагарина (КНААПО, входящий в холдинг "Сухой") прошли в 2002–2008 гг. обучение по президентской программе подготовки управленческих кадров. Еще шесть представителей предприятия по направлению дирекции получают новые знания в области современных методов управления в течение ближайших двух лет. Участники президентской программы подготовили для объединения проекты совершенствования действующих систем и производственных процессов, а также программы технического перевооружения, внедрения новых систем планирования и управления производством.

Президентская программа подготовки управленческих кадров реализуется с 1997 г. Ее стратегическая цель – содействие развитию управления для повышения конкурентоспособности и эффективности россий-

ских предприятий в условиях глобализации экономики. В рамках программы ежегодно обучается 5 тысяч руководителей реального сектора экономики.

В "Сухом" разработана и реализуется комплексная программа подготовки и переподготовки кадров. Обучение ведется по разработанным корпоративным университетом и заводскими управлениями персоналом учебным программам. В частности, на комсомольском заводе компании в 2008 г. около 1200 человек получили вторые и смежные профессии, повысили квалификацию более 6,5 тыс. работников. 3,3 тыс. руководителей и специалистов прошли обучение на курсах и семинарах при образовательных учреждениях страны и учебно-производственном комбинате КНААПО.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
14.10.09*

ЛЬГОТНАЯ ДОРОГА

Запчасти для регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100) будут перевозиться по железной дороге из Новосибирска в Комсомольск-на-Амуре по сниженному на 37 % тарифу, рассказал заместитель руководителя Федеральной службы по тарифам (ФСТ) Виталий Евдокименко. Служба приняла решение о снижении тарифа вчера. Сейчас для таких типов грузов тариф на один вагон равен 1,7 млн руб., сказал он. Льготы предоставлены на 456 вагонов, добавил Евдокименко.

Решение вступит в силу через 1–2 месяца и будет действовать в течение 2010 г. В общем объеме перевозок РЖД транспортировки SSJ100 будет "под лупой не видно", но для производителя (компании ОАК) это экономия, резюмировал чиновник. Она составит 287 млн руб. РЖД будет возить секции фюзеляжа SSJ100, рассказал представитель РЖД. Груз относится к категории негабаритных, что делает его транспортировку затратной. Но и несмотря на неполный тариф, пере-

возка РЖД выгодна – это дополнительный грузопоток, отмечает собеседник "Ведомостей". Представитель ГСС от комментариев отказался.

Это лишь одна из "неденежных" мер господдержки проекта SSJ100, считает аналитик "АвиаПорта" Олег Пантелеев. До этого были отменены таможенные пошлины на комплектующие иностранного производства. Подход правильный, уверен эксперт: гражданский авиапром в целом находится в непростой ситуации, а проект SSJ100 опаздывает на год. Впрочем, на авиазаводе в Комсомольске началось его серийное производство, напоминает эксперт. Ожидается, что к 2012 г. SSJ выйдет на "проектную мощность" – 70 лайнеров в год. Сейчас есть 122 твердых заказа на SSJ100 (из них 30 приходится на "Аэрофлот").

*источник: газета «Ведомости»
15.10.09*

ПАРЛАМЕНТСКИЕ СЛУШАНИЯ В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ НЕ ПОМОГУТ ВОЗРОЖДЕНИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ

Заседание 29 сентября текущего года в рамках парламентского дня в Совете Федерации (СФ), посвященное авиационной деятельности в России, не отразится как на возрождении малой авиации в стране, так и на выходе авиационной промышленности из кризиса, заявил в беседе с корреспондентом "АвиаПорта" один из участников парламентских слушаний.

"К сожалению, от авиационной промышленности практически не было выступлений — практически все выступления касались авиационных перевозок и проблем, с ними связанных. Многие из выступающих говорили, что есть вопросы по авиационной технике, но какие именно есть проблемы и что необходимо делать для развития авиатехники и промышленности,

практически не говорилось", — подчеркнул собеседник. Он дополнил, что в ряде выступлений были весьма дельные предложения, в основном по законодательству, но касались они необходимых изменений в Воздушном кодексе, в частности связанных с авиаперевозками, инфраструктурой, гармонизацией законодательства. "Тема возрождения малой авиации затрагивалась очень мало", — отметил специалист.

Парламентские слушания организовали три комитета СФ — по промышленной политике, по обороне и безопасности и по экономическому развитию.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.09*

ОАК ПРИОБРЕЛА 100 % АКЦИЙ КАПО

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) стало владельцем ОАО "Казанское авиационное производственное объединение" (КАПО), говорится в сообщении корпорации.

ОАК приобрела 100 % акций КАПО 22 октября. ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова" создано в 2008 году на базе одноименного ФГУП. До настоящего времени 100 % акций принадлежало Росимущество.

Основной сферой деятельности КАПО является производство и ремонт самолетов гражданского и военного назначения. В объединении ведется серий-

ный выпуск самолетов Ту-214, а также ремонт Ил-62М, Ту-160, Ту-22МЗ. В планах КАПО — выпуск ближнемагистрального пассажирского самолета Ту-334, а также создание специализированного производства крыльев для всех новых самолетов, готовящихся к производству на предприятиях ОАК.

Уставный капитал КАПО составляет 58 млрд 226,975 млн рублей, он разделен на акции номиналом 1 тыс. рублей.

*источник: сайт «Транспорт сегодня»
26.10.09*

КОМСОМОЛЬСКИЙ ЗАВОД "СУХОГО" ДЕЛИТСЯ С ПАРТНЕРАМИ ОПЫТОМ ВНЕДРЕНИЯ LEAN-ТЕХНОЛОГИЙ

Делегация специалистов НПО "Сатурн" посетила Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина (КНААПО) для изучения опыта комсомольских авиастроителей в использовании Lean-технологий (бережливое производство) для развития производственной системы компании "Сухой", в состав которой входит объединение. "Сатурн" поставляет компании "Сухой" двигатели для военных и гражданских самолетов. Специалисты заводского департамента развития производства провели для гостей вводный курс и "тренинг-игру". В частности, рассматривались вопросы подхода к системе декадного планирования номенклатурного плана участка механообрабатывающего производства. В цехах агрегатно-сборочного производства делегацию "Сатурна" ознакомили с опытом работы на участках сборки пилона и отъемной части крыла самолета "Сухой Суперджет 100". Особый интерес двигателестроителей вызвал подход, основанный на делении всего объема работ на восьмичасовые (сменные) задания, позволяющий равномерно загрузить производственный участок. Это позволяет более гибко взаимодействовать с исполнителями и видеть отклонение от плана на более ранних стадиях, что способствует обеспечению необходимого ритма производства.

"Сухой" является лидером среди российских авиастроительных компаний по внедрению технологии бережливого производства (Lean-технологии). Соот-

ветствующая программа была разработана специалистами компании с использованием передового зарубежного опыта и сегодня активно реализуется в московских и региональных структурах холдинга. Главные ее цели — повышение эффективности производства и его планирование на базе использования современных методик, подготовка заводов к сертификации для участия в международной кооперации в области авиастроения, оптимизация процесса закупки оборудования, минимизация трудовых и временных затрат. В компании регулярно проводятся семинары, практические занятия и деловые игры. Обучение Lean-менеджменту уже прошли сотни руководителей и сотрудников холдинга разного уровня.

Недавно на базе "Сухого" Министерством промышленности и торговли Российской Федерации был создан проблемный совет Lean-технологии (технологии бережливого производства). Возглавил его генеральный директор компаний "Сухой" и "МиГ" Михаил Погосян. В совет входят представители крупных авиастроительных предприятий. Основная его задача — совершенствование методов управления в условиях рыночной экономики в области разработки и производства новых конкурентоспособных на мировом рынке видов авиационной техники.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
15.10.09*

ПЕРВЫЙ АН-148 ПЕРЕЛЕТИТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ

Первый региональный пассажирский самолет Ан-148-100 авиакомпании ГТК "Россия" совершит перелет с заводского аэродрома Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) в аэропорт базирования Пулково (г. Санкт-Петербург) до конца октября, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор ВАСО Виталий Зубарев. "Сейчас лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" завершает регистрацию самолета, после этого он перелетит в Санкт-Петербург", — сказал он.

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) отметили, что второй Ан-148 планируется

передать заказчику 18 ноября, третий — 25 декабря. Вместе с тем, по данным источника в авиапроме, ГТК "Россия" начнет коммерческую эксплуатацию Ан-148 только после получения второй машины.

Ан-148 будет эксплуатироваться на маршрутах Санкт-Петербург — Хельсинки и Санкт-Петербург — Стокгольм. "Первое направление, которое рассматривается, это Санкт-Петербург — Москва", — дополнили в ГТК "Россия".

источник: AVIAPORT.RU
16.10.09

ВТБ ВЫДАЛ КРЕДИТ "СУХОМУ" В ОБЪЕМЕ 4825 МЛН РУБ.

ВТБ продолжает наращивать объемы финансирования ключевых отраслей российской экономики. В конце сентября 2009 г. ВТБ предоставил кредитную линию в объеме 4825 млн руб. одному из ведущих предприятий отечественного авиастроения в сфере гражданской авиации — ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ЗАО "ГСС"), входящему в состав холдинговой компании "Сухой". Полученные средства направлены компанией на выполнение обязательств по первому облигационному займу. Об этом говорится в сообщении, поступившем в ИА "РосФинКом" сегодня, 8 октября.

Кроме того, ВТБ предоставил кредитную линию в

объеме \$ 34,5 млн одному из крупнейших предприятий отечественного авиадвигателестроения — ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (ОАО "УМПО"). Полученные средства направлены предприятием на зарплатные проекты, а также на расчеты с контрагентами.

Общий объем кредитов, предоставленных банком предприятиям авиастроительной и двигателестроительной отрасли в августе — октябре 2009 г., составил более 16 млрд руб.

источник: ИА «Росфинком»
08.10.09

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОБЕДУ МИГ-35 В ИНДИЙСКОМ ИСТРЕБИТЕЛЬНОМ ТЕНДЕРЕ

Новый российский многофункциональный истребитель МиГ-35 является одним из фаворитов проводимого Индией тендера на закупку 126 боевых самолетов, считает генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин.

"В индийском тендере мы, как известно, выступаем с многофункциональным истребителем МиГ-35. Этот самолет имеет все шансы на победу", — сказал Исайкин Интерфаксу-АВН.

Он отметил, что есть целый ряд объективных факторов, свидетельствующих о том, что российское предложение на этот тендер на данный момент луч-

шее. "Мы исходим прежде всего из тактико-технических характеристик этого самолета, а также из той офсетной программы, которую предложили индийской стороне", — отметил А. Исайкин.

При этом он подчеркнул, что офсетная программа не закрыта. "Рособоронэкспорт" продолжает работать над ее насыщением, предлагая какие-то другие варианты в дополнение к предложенным", — сказал собеседник агентства.

источник: ИА «Интерфакс»
08.10.09

ALITALIA ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОКУПКИ САМОЛЕТОВ SSJ

Национальный перевозчик Италии Alitalia изучает возможность покупки региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ), передает итальянское агентство Avionews со ссылкой на президента корпорации Finmeccanica Пьерфранко Гуагуальини.

"Сейчас авиакомпания должна определиться, подходит ли ей наше предложение. Мы надеемся, что оно удовлетворит авиакомпанию", — сказал Гуагуальини. По его словам, для Finmeccanica было бы весьма ценно получить клиентов в Италии, тем более что ее производственная база находится в Венеции.

Он имел в виду совместное российско-итальянское предприятие Superjet International, 51 % акций которого принадлежит дочерней фирме концерна Finmeccanica — Alenia Aeronautica, а 49 % — компании "Сухой".

Первые самолеты SSJ до конца года должны поступить двум заказчикам — авиакомпаниям "Аэрофлот" и "Армавиа".

источник: сайт «Транспорт сегодня»
21.10.09

РАЗРАБОТАН КОМПЛЕКС ПРОГРАММ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВЫБРОСОВ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ АВИАТРАНСПОРТА

В научно-исследовательском центре ЦАГИ разработан комплекс программ, который позволяет смоделировать распределение выбросов вредных веществ авиационного транспорта над территорией России.

Комплекс программного обеспечения осуществляет моделирование движения судов гражданской авиации над территорией России. В качестве исходных данных используются: расписание внутренних регулярных рейсов, базы данных по аэропортам России, по эксплуатирующимся воздушным судам и их эмиссионным характеристикам.

Теперь, учитывая перспективы развития внутренних пассажирских авиаперевозок и обновления парка гражданской авиации, ученые могут определить и спрогнозировать пространственно-временное

распределение выбросов в атмосферу над территорией России.

Уже получены первые прогнозы по количественным показателям годовых расходов топлива, годовых выбросов оксидов азота, углеводородов, оксида углерода, диоксида углерода и паров воды. Данные свидетельствуют о том, что внедрение экологических технологий при совершенствовании гражданских воздушных судов существенно сдерживает рост количества выбросов в атмосферу. Это особенно важно в условиях увеличения числа авиационных перевозок.

*источник: компания «ЦАГИ»
15.10.09*

"ВСМПО-АВИСМА" СЕРТИФИЦИРОВАЛА НОВЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ШТАМПОВКИ

"ВСМПО-Ависма" осваивает авиационные штамповки для российских и зарубежных предприятий.

Как сообщили "УралПолиТ.Ру" сегодня, 14 октября, в пресс-службе компании, в Верхней Салде была проведена сертификация новых штамповок для пассажирского лайнера Sukhoi SuperJet 100. От специалистов цеха № 4 потребовалась доработка штампов, чтобы сертифицировать недавно созданную продукцию. Новые штамповки — это будущие детали для фюзеляжа современного самолета. Их средний вес составляет около трех десятков килограммов.

Отметим, что в октябре перед коллективом цеха № 4, помимо текущей работы, поставлено еще две важные задачи. Первая — переосвоить штамповки

для английской фирмы Hamilton Sundstrand. Это связано с тем, что английские партнеры запросили повышенный уровень механических свойств салдинских штамповок. В связи с этим специалисты корпорации упрочнили шихтовку слитка, добавили в него определенные легирующие элементы. В настоящее время опытная партия штамповок (200 штук) находится на термообработке.

Вторая задача — освоить штамповки для корпорации "Иркут". Они также будут использованы в строительстве современного лайнера Sukhoi SuperJet 100.

*источник: сайт «УралПолиТ.Ру»
14.10.09*

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ БУДЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОИЗВОДСТВЕ НОВОГО САМОЛЕТА

У ПО "Полет" есть все шансы присоединиться к российско-украинскому проекту по созданию магистрального авиалайнера Ан-148.

По мнению специалистов регионального Минпрома, которым они поделились с корреспондентом РИА "Омск-Информ", известие о том, что в начале октября после успешных испытаний первый транспортный самолет легкого класса Ан-148 передан заказчику, открывает перед омскими авиастроителями отличную перспективу. Прежде всего, полетовцам хорошо известна технология изготовления "антоновских" машин: сегодня в номенклатуре выпускаемой

на омском предприятии продукции числятся три модификации "Анов".

Кроме того, воронежский авиазавод, который осуществляет международный проект постройки российских Ан-148, вместе с "Полетом" входит в ГКНПЦ имени Хруничева. Предприятия уже работают в кооперации, и установление новых деловых связей — всего лишь вопрос времени.

*источник: ИА «Омск-Информ»
05.10.09*

РОСТЕХНАДЗОР ПРОВЕРИТ СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПРОМБЕЗОПАСНОСТИ В КОРПОРАЦИИ "ВСМПО-АВИСМА"

Специалисты уральского управления Ростехнадзора с понедельника проводят плановую комплексную проверку соблюдения требований промышленной безопасности в ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" и дочерних предприятиях организации.

Как сообщает пресс-служба управления, проверки, в частности, будут проведены в ООО "ВСМПО-Леста", ООО "ВСМПО-Строитель", ООО "Алюминиевый

профиль", а также в ЗАО "Верхнесалдинский чугунолитейный завод "Руслич".

Все предприятия будут проверены на соблюдение требований электробезопасности, требований экологического законодательства и требований градостроительного кодекса РФ.

*источник: ИА «Интерфакс»
06.10.09*

В УЛАН-УДЭ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВО ШТУРМОВИКОВ

На Улан-Удэнском авиационном заводе началось производство установочной партии модернизированных двухместных учебно-боевых штурмовиков Су-25УБМ, сообщил гендиректор концерна "Штурмовики Сухого" Владимир Бабак.

"Улан-Удэнский авиационный завод технологически и технически подготовлен к выпуску установочной партии штурмовиков Су-25УБМ. Первый штурмовик установочной партии находится в процессе сборки", — отметил глава концерна. По его словам, Минобороны РФ не только приняло решение заказать у промышленности установочную партию Су-25УБМ, но и готово к серийным закупкам этих машин. Г-н Бабак сообщил, что в 2010 году на Улан-Удэнском авиационном заводе впервые после долгого перерыва предстоит выпустить несколько модернизированных штурмовиков Су-25УБМ.

Ранее начальник вооружения российской армии Владимир Поповкин сообщал, что военное ведомство закажет 16 таких машин. На Су-25УБМ будут устанавливаться двигатели Р195 из запаса Уфимского моторостроительного производственного объединения, где они производились, а "в связи с началом

серийного выпуска штурмовиков Су-25УБМ уфимское предприятие восстановит серийный выпуск двигателей Р195", — сказал Владимир Бабак.

Су-25УБ является двухместной модификацией штурмовика Су-25. Улан-Удэнский авиационный завод начал серийное производство этих машин в 1984 году. Навигационно-пилотажное, прицельное оборудование и система управления оружием обеспечивают применение самолета в учебных и боевых целях днем и ночью в простых и сложных метеопри условиях. Вооружение самолета, размещаемое на 10 узлах подвески, полностью унифицировано с самолетом Су-25. Максимальная взлетная масса самолета составляет 17,9 т. Масса боевой нагрузки — 4,4 т. Максимальная скорость — 950 км/ч. Перегоночная дальность — 1800 км. Модернизированный штурмовик Су-25УБМ оснащен новым бортовым оборудованием.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Хабаровск»
15.10.09*

ОЧЕРЕДНОЙ БЕ-200ЧС ЖДЕТ ПОКУПАТЕЛЯ

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") построило очередной самолет-амфибию Бе-200ЧС для авиации МЧС РФ, но самолет не может быть выкуплен заказчиком в связи с отсутствием финансирования на его закупку, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"На Иркутском авиационном заводе, входящем в состав НПК "Иркут", находится пятый самолет Бе-200ЧС из семи заказанных машин. Самолет собран полностью, скомплектован, но пока не покрашен. МЧС РФ не может выкупить самолет, так как эта организация финансируется из государственного бюджета, на текущий год МЧС РФ средств из госбюджета на закупку очередного самолета Бе-200ЧС не предусмотрено, а "пробить" дополнительные средства для МЧС РФ в условиях кризиса не удалось", — пояснил собеседник.

Шестой самолет Бе-200ЧС в настоящее время находится в 80-процентной готовности, но его комплектация пока не производится, добавил он.

"В настоящее время ведется обсуждение включения самолета Бе-200ЧС в программу развития транспортной системы России на период до 2015 года, но шансы на это небольшие", — считает собеседник. В условиях кризиса не удастся также провести работы по переоборудованию первого опытного самолета, находящегося в собственности таганрогского АНТК им. Бериева. Вторая опытная машина Бе-200ЧС, также находящаяся в собственности разработчика, участвовала в сертификации по нормам стран Евросоюза. "Отличительной особенностью этой машины является так называемая "английская" кабина экипажа", — отметил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
09.10.09*

РФ И КНР ОПРЕДЕЛЯТ КОНФИГУРАЦИЮ ТЯЖЕЛОГО ВЕРТОЛЕТА В 2010 ГОДУ

Россия и Китай в следующем году примут решение по конфигурации тяжелого вертолета, который разрабатывается совместно российской и китайской сторонами, сообщил во вторник журналистам замминистра промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. "В следующем году мы должны окончательно принять решение по конфигурации вертолета", — сказал Мантуров, сообщает РИА "Новости". Касаясь российско-китайского сотрудничества в сфере самолетной техники, он напомнил, что ранее было принято решение по широкофюзеляжному самолету. "Продолжается исследование рынка по

принятию решения о возможной совместной разработке и строительстве этого самолета", — сказал он.

По прогнозам экспертов, до 2050 года Китаю для удовлетворения растущих потребностей в авиаперевозках понадобится до 3 тысяч новых воздушных судов суммарной стоимостью до 400 миллиардов долларов. По состоянию на начало 2009 года общая численность авиапарка китайской гражданской авиации составляла почти 2 тысячи единиц.

*источник: газета «Взгляд»
13.10.09*

РОССИЙСКИЙ АНАЛОГ "БОИНГА" ПОЯВИТСЯ НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2011 ГОДУ

Новая модификация самолета Ту-204, отвечающая лучшим мировым стандартам, появится на рынке авиаперевозок в 2011 году. Его окончательная сборка ведется сейчас на ульяновском серийном заводе "Авиастар", сообщает ИТАР-ТАСС.

По данным агентства, главной особенностью новой модели будет более надежный двигатель, расходы на эксплуатацию которого к тому же на 35 % ниже, чем у его прототипов. Директор центрального конструкторского бюро фирмы "Туполев" Валерий Солозобов заявил также, что создаваемый авиалайнер будет оснащен "самым современным" бортовым электронным оборудованием.

"Ту-204СМ — это, по сути, новая машина, позволяющая на маршрутах большой дальности непрерывно лететь в течение 180 минут над безориентированной земной поверхностью или над океаном, что для двухдвигательных самолетов аналогичного класса является важным конкурентным преимуществом. По

большинству характеристик Ту-204СМ не уступает "боингам" аналогичного класса, а кое в чем превосходит зарубежный аналог", — подчеркнул В. Солозобов.

Между тем Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) ранее признавала, что самолеты Ту-204 имеют проблемы с качеством комплектующих. Как писала газета "Ведомости" в середине сентября, руководитель Росавиации Геннадий Курзенков заявлял, что ведомство может приостановить эксплуатацию авиалайнеров этого типа, если не будут решены технические проблемы. Одним из вариантов решения проблемы считается производство Ту-204СМ. В ОАК подчеркивают, что до начала строительства нового самолета МС-21 в 2015 году эта модель будет единственным серийно выпускаемым пассажирским лайнером средней размерности российского производства.

*источник: сайт «ЮГА.ру»
26.10.09*

100-ЛЕТИЕ СОЗДАТЕЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ МИХАИЛА МИЛЯ ОТМЕТЯТ ПЕРЕЛЕТОМ УЛАН-УДЭ — ИРКУТСК

В Улан-Удэ пройдут торжества, посвященные 100-летию выдающегося конструктора вертолетов Михаила Милия. Как сообщает пресс-служба ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", юбилейные мероприятия состоятся 22–23 октября на Улан-Удэнском авиационном заводе, входящем в российский вертолетостроительный холдинг под управлением ОАО "Вертолеты России".

"На вертолете Ми-171 из Улан-Удэ в Иркутск, на

родину М. Милия, будет совершен перелет с участием представителей ОАО "Вертолеты России", ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Милия" в компании известного пилота-любителя, народного артиста РФ Леонида Якубовича", — говорится в сообщении.

*источник: ИА «Интерфакс»
21.10.09*

СУЛТАН БРУНЕЯ Х. БОЛКИАХ ПОСЕТИЛ ФГУП "РОСОБОРОНЭКСПОРТ"

13 октября с. г. султан Брунея Хассанал Болкиах посетил центральный офис ФГУП "Рособоронэкспорт" в Москве, где встретился с заместителем генерального директора предприятия Виктором Комардиным. Встреча состоялась в рамках официального визита главы Брунея в Российскую Федерацию.

Начало отношений в сфере военно-технического сотрудничества (ВТС) между двумя государствами было положено в мае 2005 года, когда по приглашению министерства обороны Брунея сотрудники "Рособоронэкспорта" провели в Бандар-Сери-Бегаване комплексную презентацию российской техники ПВО, боевых самолетов и военно-транспортных вертолетов, а также техники ВМФ и сухопутных войск. В ходе официального визита Султана Брунея в Россию в июне 2005 года для высоких гостей был организован показ авиационной техники и стрелкового оружия специального назначения.

В июле 2006 года на международной выставке "Фарнборо" состоялись переговоры руководителей делегации ФГУП "Рособоронэкспорт" с заместителем министра обороны Брунея Дато Ясмином Умаром, постоянным секретарем министерства обороны страны Мустаппой и командующим ВВС Брунея.

На состоявшейся сегодня встрече в "Рособоронэкспорте" высокому гостю и сопровождающим его

лицам была представлена мультимедийная презентация средств ПВО российского производства, затем на одном из подмосковных аэродромов были проведены технические консультации и демонстрация вертолета Ка-52. Также по просьбе брунейской стороны было организовано посещение центра подготовки спецназа для ознакомления гостей со специальным стрелковым оружием и методами действий подразделений при выполнении специальных операций.

"Для нас это была действительно интересная, важная и ответственная встреча, — отметил заместитель генерального директора предприятия Виктор Комардин. — До настоящего времени "Рособоронэкспорт" не имел заказов со стороны Брунея на поставку в эту страну вооружений и военной техники. Мы надеемся, что прошедшая встреча станет началом взаимовыгодного и конструктивного диалога в сфере военно-технического сотрудничества между двумя нашими государствами".

В свою очередь султан Хассанал Болкиах проявил активный интерес к российской продукции военного назначения и выразил удовлетворение проведенными переговорами и презентациями.

*источник: компания «Рособоронэкспорт»
14.10.09*

РОССИЯ ПРИСТУПИЛА К ПОСТАВКЕ В КИТАЙ ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ КА-28

ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" (КумАПП), входящее в вертолетостроительный холдинг под управлением ОАО "Вертолеты России", изготовило первую партию противолодочных вертолетов Ка-28, предназначенную для ВМС Китайской Народной Республики. Вертолеты изготовлены по заказу ФГУП "Рособоронэкспорт". Сейчас завершаются испытания первых трех из девяти машин.

"Отправка первой партии вертолетов Ка-28 в Китай — небольшой, но уверенный шаг на пути к расширению сотрудничества с нашими китайскими партнерами. Сегодня, как и в дальнейшем, предприятия российской вертолетостроительной отрасли готовы производить любую современную вертолетную технику для нужд ВВС и ВМС большинства стран мира, в том числе для наших партнеров в Китае", — заявил генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

По словам управляющего директора КумАПП Сергея Микрюкова, "в настоящее время на мировом рынке отмечается устойчивая тенденция к росту спроса на российские вертолеты. Кумертауское авиационное производственное предприятие готово полностью обеспечить потребность наших партнеров на азиатском, ближневосточном, южноамериканском и других направлениях как в средних (Ка-28, Ка-32), так и в легких вертолетах (Ка-226Т)".

Вертолеты Ка-28 представляют собой экспортный вариант противолодочных Ка-27 и оснащаются высотными двигателями ТВЗ-117ВМАР с увеличенной мощностью на номинальном и крейсерском режимах. В поисковом варианте противолодочный вертолет вооружают радиогидроакустическими буями, в поисково-ударном — противолодочными авиабомбами и авиаторпедами (в том числе скоростными самонаводящимися АПР-2Э "Орлан").

В 1998 году ВМС КНР уже приобрели восемь вертолетов Ка-28 (пять противолодочных и три поисково-спасательных), оснащенных новейшим на то время поисковым комплексом "Изумруд". Противолодочные варианты Ка-28 базировались на борту двух эсминцев типа "Современный", купленных в Рос-

сии, и боевых кораблей класса Luhai. Вертолеты могли также выдавать целеуказания сверхзвуковым противокорабельным ракетам SS-N-22 Sunburn, которыми вооружены эти корабли.

К середине 2000 года на КумАПП было построено 33 вертолета Ка-28 для заказчиков из Китая, Индии, Вьетнама, Сирии, Югославии и Кубы.

ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" специализируется на производстве вертолетов соосной схемы. Выпускает все типы вертолетов для ВМФ России семейства Ка-27, Ка-31. Выпускает гражданский многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС, а также новые вертолеты Ка-226 и Ка-226Т. Совместно с ОАО "Камов" предприятие постоянно совершенствует серийные машины Ка-226 и все семейство вертолетов Ка-27 и Ка-32.

ОАО "Вертолеты России" — дочерняя компания ОАО "ОПК "Оборонпром", входящего в состав Государственной корпорации "Ростехнологии". Управляет вертолетостроительными предприятиями: ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина, ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Редуктор-ПМ" и ОАО "Вертолетная сервисная компания (ВСК)".

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная машиностроительная группа, создана в 2002 году. Входит в состав ГК "Российские технологии". Основные направления деятельности: вертолетостроение (ОАО "Вертолеты России"), двигателестроение (ОАО "Объединенная двигателестроительная корпорация"), другие активы. Выручка предприятий корпорации в 2008 году превысила 100 млрд руб.

*источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
09.10.09*

КАЗАНЬ ШИРОКО ОТМЕТИТ СТОЛЕТИЕ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ВЕРТОЛЕТНОГО КОНСТРУКТОРА М. МИЛЯ

В сентябре — октябре состоится республиканский конкурс детских рисунков "Вертолетные фантазии". В сентябре на вертолетном заводе прошли экскурсии, а во второй половине октября запланированы открытые классные часы для учеников казанских школ.

С 16 октября по 26 ноября в КГТУ имени Туполева и торговых центрах "Тандем" и "Парк-Хауз" будет организована фотовыставка, посвященная жизни и деятельности Михаила Миля и вертолетам марки "Ми". Под патронажем КГТУ с 1 сентября по 22 ноября пройдет молодежный конкурс научно-технических работ авиационного профиля, финальные проекты которого будут претендовать на получение государственных грантов. Казанский вертолетный завод 24 октября откроет республиканский конкурс профессионального мастерства среди молодежи авиацион-

ных предприятий для выбора лучшего молодого специалиста и рабочего.

25 ноября состоится митинг и торжественное открытие мемориального знака в Авиастроительном районе в честь присвоения имени Михаила Миля одной из новых улиц Казани. На следующий день в гостинице "Корстон" откроется научно-практическая конференция "Наследие Миля устремлено в будущее", которая соберет представителей авиационной промышленности, ученых, конструкторов, разработчиков, производителей и эксплуатантов вертолетной техники.

*источник: организация «Ассоциация
вертолетной индустрии»
09.10.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Первый полет транспортника A400M назначили на 30 ноября	29
Airbus опять обошел Boeing по числу заказов на самолеты	29
Airbus теряет заказы	29
Мировой авиапром может увеличить спрос на титан	30
Boeing признала увеличение издержек по программе 747 в третьем квартале	30
Boeing предложила Индии купить вертолеты Apache и Chinook	30
Airbus остался впереди Boeing	31
Чистая прибыль Boeing упала в 63 раза	31
Бывший руководитель NASA возглавит североамериканское отделение EADS	32
Airbus перешагнул рубеж в поставках Airbus A318 Elite	32
Airbus A380 выполнит два международных тура	32
Airbus в будущем видит Китай и Россию конкурентами в самолетостроении	32
Boeing планирует наращивать бизнес в России	33
Программа воздушных перевозок НАТО получила последний Globemaster	33
Bombardier намерена захватить рынок в \$ 250 млн — С. Ридольфо	33
Eurojet предложил двигатели с изменяемым вектором тяги для истребителя Typhoon	34
В состав тяжелого авиатранспортного крыла HAW передан третий ВТС С-17 "Глоубмастер-3"	34
Bell 429 получил сертификат EASA	34
Создатели китайского самолета-амфибии попросят помощи у России	35
CJ4 превзошел ожидания	35
Boeing снова усиливает конструкцию самолета Boeing 787	35
Первый полет HondaJet состоится в январе 2010, подтвердил Николас Ньюби	35
Lufthansa Technik прогнозирует спрос на A380VIP	36
Кризис добрался до лидера вертолетостроения	36
Квартальная прибыль Lockheed Martin составила \$ 797 млн	36
E-2D Advanced Hawkeye закончил первые испытания по катапультному взлету	36
Embraer получила контракт на поставку ВМС Таиланда второго самолета ERJ-135	37
Rolls-Royce совершила прорыв на рынке военных технологий США	37
Пентагон продаст Египту 24 истребителя F-16	37
BAE Systems получила контракт на обслуживание саудовских истребителей	38
и другие новости	

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ТРАНСПОРТНИКА A400M НАЗНАЧИЛИ НА 30 НОЯБРЯ

Военно-транспортный самолет A400M, который разрабатывает компания Airbus, должен совершить первый полет 30 ноября 2009 года. Об этом, как сообщает Reuters, пишет немецкий еженедельный журнал FOCUS, сигнальный экземпляр которого попал в распоряжение агентства.

Ссылаясь на источник, близкий к производителю машины, издание утверждает, что первый полет A400M стал возможным благодаря успешной установке программного обеспечения двигателей. При этом, как сообщает FOCUS, первые поставки этих самолетов заказчикам начнутся уже в 2012 году.

Первый полет европейского транспортника должен был состояться 1 апреля 2009 года, однако был

отложен из-за технических проблем. Поставки также были перенесены. Производитель утверждал, что они должны начаться в 2012–2013 годах вместо 2009 года, как это планировалось ранее. Однако некоторые эксперты полагали, что покупатели не получат первые машины до 2014–2015 годов. Напомним, что в настоящее время портфель заказов на A400M составляет около 20 миллиардов евро. В числе покупателей — Германия (60), Франция (50), Испания (27), Великобритания (25), Турция (10), ЮАР (8), Бельгия (7), Малайзия (4) и Люксембург (1).

*источник: LENTA.RU
12.10.09*

AIRBUS ОПЯТЬ ОБОШЕЛ BOEING ПО ЧИСЛУ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТЫ

Европейский авиастроительный концерн Airbus с начала года опередил своего конкурента, американский концерн Boeing, по числу заказов на самолеты. С января по сентябрь Boeing отчитался только о 79 заказах. В то же время, как отмечает AFP, Airbus получил 123 заказа.

На официальном сайте Airbus размещена информация по состоянию на 31 августа текущего года. На это время европейский производитель располагал 125 заказами.

AFP отмечает, что Airbus за первые три квартала 2009 года поставил заказчикам 358 лайнеров. Согласно данным Boeing, число полученных заказчиками самолетов на конец августа составило 307. В июле текущего года сообщалось, что Airbus существенно

опередил Boeing по количеству заказов. За первое полугодие европейский концерн получил 32 заказа, из которых были отменены 21, а из полученных Boeing за то же время 85 заказов были отменены 84.

В сентябре текущего года стало известно, что Airbus по итогам 2008 года обошел американский Boeing по объемам продаж гражданских самолетов благодаря укреплению курса евро по отношению к доллару. Так, объем продаж Airbus в 2008 году составил 40,2 миллиарда долларов, а у Boeing — лишь 28,3 миллиарда долларов.

*источник: LENTA.RU
08.10.09*

AIRBUS ТЕРЯЕТ ЗАКАЗЫ

Airbus в январе — сентябре 2009 г. получила на 80 % меньше заказов, чем за тот же период 2008 г., сообщает Bloomberg. Подписаны контракты на поставку 149 самолетов против прошлогодних 737. Airbus, Safran и Thales обратились к правительству Франции с просьбой выделить им 800 млн евро на

проведение исследовательских работ, пишет Bloomberg со ссылкой на представителя Airbus.

*источник: газета «Ведомости»
09.10.09*

МИРОВОЙ АВИАПРОМ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ СПРОС НА ТИТАН

Руководство компании Titanium Metals ожидает нового роста спроса на титановую продукцию после спада, вызванного мировым экономическим кризисом и задержками в производстве концерном Boeing нового самолета 787 Dreamliner. По данным компании, поставки других моделей самолетов, выпущенных Boeing, увеличат спрос на титан в течение пяти ближайших лет.

Столь оптимистичная оценка топ-менеджмента Titanium Metals базируется на прогнозе коммерче-

ских поставок самолетов, опубликованном в июле нынешнего года в Airline Monitor. Анализ приведенных данных показал, что совокупные ежегодные поставки крылатой техники концернами Boeing и Airbus достигнут рекордного уровня в период до 2013 г. (примерно по 960 машин каждый год).

источник:
журнал «Металлоснабжение и сбыт»
09.10.09

BOEING ПРИЗНАЛА УВЕЛИЧЕНИЕ ИЗДЕРЖЕК ПО ПРОГРАММЕ 747 В ТРЕТЬЕМ КВАРТАЛЕ

Компания Boeing [NYSE: BA] сегодня объявила о том, что издержки за третий квартал могут составить примерно \$ 1 млрд ввиду увеличения расходов на производство и сложной ситуации на рынке, которая негативно сказывается на программе 747-8.

Около \$ 640 млн из общей суммы издержек связаны с ожидаемым увеличением расходов на производство самолетов 747-8 как на заводах Boeing, так и на предприятиях поставщиков. В процессе сборки основных секций первых экземпляров 747-8 Freighter в течение третьего квартала стало очевидно, что доводка конструкции потребовала большего объема инженерных доработок, чем ожидалось, что, в свою очередь, привело к нарушению графика производства. Сложившаяся ситуация потребовала выделения дополнительных ресурсов для реализации программы и увеличения расходов поставщиков — эти два фактора и являются основными источниками затрат.

Остальные \$ 360 млн издержек обусловлены неблагоприятной ситуацией на рынке, а также решением компании сохранить темпы выпуска 747-8 на уровне 1,5 самолета в месяц на два года дольше и отложить выход на запланированный уровень 2 самолета в месяц. Основными источниками дополнительных расходов являются увеличение размера фиксированных расходов, а также штрафные санк-

ции со стороны поставщиков за недозагрузку производственных мощностей.

Учитывая текущую нерентабельность программы 747, издержки, обусловленные вышеуказанными факторами, будут отражены в финансовых показателях за третий квартал и учтены при определении стоимости будущих поставок 747-8.

Согласно текущей оценке компании, первый полет 747-8 Freighter должен состояться к началу следующего года. Программа летных испытаний будет начата в течение 2010 г. Начало поставок 747-8 Freighter теперь ожидается в четвертом квартале 2010 г. Начало поставок пассажирской версии по-прежнему запланировано на четвертый квартал 2011 г.

Налоговые льготы за издержки по программе 747, а также за издержки по программе 787, о которых было объявлено ранее, в третьем квартале ожидаются на уровне 31 %. Общий размер налоговых льгот за издержки по обеим программам по итогам года ориентировочно составит 37 %. Boeing представит новую версию финансового прогноза на 2009 год 21 октября, когда компания обнародует свои финансовые показатели за третий квартал.

источник: компания Boeing
06.10.09

BOEING ПРЕДЛОЖИЛА ИНДИИ КУПИТЬ ВЕРТОЛЕТЫ APACHE И CHINOOK

Компания Boeing направила Военно-воздушным силам Индии официальное предложение по поставкам вертолетов AH-64D Apache и CH-47F Chinook. Об этом 23 октября сообщила пресс-служба Boeing. Предполагается, что новая техника придет на смену устаревшим ударным и тяжелым военно-транспортным вертолетам, которые в настоящее время стоят на вооружении страны. В мае текущего года военное ведомство Индии объявило новые тендеры на поставку техники, в которых должны были принять участие производители из США, Европы, а также России. Сообщалось, что ВВС страны планирует подписать контракты на поставку 22 ударных и 15 тяжелых военно-транспортных вертолетов. Пока не уточняется, когда будут объявлены победители.

Представители Boeing уверены, что Apache и Chinook являются наиболее рентабельными вертолета-

ми и лучше остальных подходят для задач, поставленных перед Военно-воздушными силами Индии. Компания подтвердила свое намерение участвовать в конкурсе еще в мае. Кроме того, в поставках техники заинтересована корпорация Sikorsky, которая хочет предложить ВВС Индии вертолеты Black Hawk.

Полномасштабное производство вертолетов AH-64D Apache Longbow началось в 1995 году. Они используются для разведывательных целей, а также для огневой поддержки. Вертолеты оснащаются 30-миллиметровой пушкой M-230E1, противотанковыми управляемыми ракетами AGM-114 Hellfire, а также ракетами класса "воздух — воздух" AIM-92 Stinger или AIM-9 Sidewinder.

источник: LENTA.RU
26.10.09

AIRBUS ОСТАЛСЯ ВПЕРЕДИ BOEING

Ведущие авиастроительные компании мира — Airbus и Boeing — опубликовали свои отчеты о поставках и заказах с начала года. Airbus, в прошлом году обогнавший Boeing впервые с 2005 года, пока укрепляет свое лидерство — европейский концерн с начала года получил 123 заказа против 79 у Boeing. Российские авиакомпании пока не отказываются от действующих заказов, но и новых тоже не делают.

В ночь с понедельника на вторник авиастроительные корпорации Airbus и Boeing представили данные о портфелях заказов и поставках самолетов с начала года. Согласно данным Airbus на конец сентября, с января этого года концерн получил заказы на поставку 149 самолетов, но с учетом отмененных в течение года заказов их общее число составило 123. Boeing за этот же период получил на треть меньше заказов — всего лишь 79. При этом в первом полугодии Boeing с учетом отказов получил только один заказ — из-за кризиса авиакомпании были вынуждены отменить заказы на 84 самолета корпорации. При этом по числу поставок Airbus отстает от Boeing на один самолет — 358 против 359. В конце сентября главный операционный директор Airbus Фабрис Брежье заявлял, что в 2009 году концерн планирует поставить практически столько же самолетов, сколько в прошлом, то есть 500 лайнеров, из них 13 — самых больших в мире, А380. Boeing до конца этого года намерен поставить от 480 до 485 самолетов.

Преимущество Airbus над Boeing — продолжение прошлогодней тенденции. По итогам 2008 года европейский концерн впервые за последние четыре года обогнал американский как по числу заказанных (777 против 662), так и по числу поставленных (483 против 375) самолетов. Тогда Boeing оказался в более сложной ситуации, чем Airbus, из-за двухмесячной забастовки рабочих компании в конце года.

Нынешний год обещает быть даже более неудачным, чем провальный прошлый (в 2008 году совокупный объем заказов двух производителей снизился вдвое по отношению к 2007 году). При этом лондонский аналитик Крис Терри, которого цитирует Bloomberg, считает, что, даже несмотря на это, рынок "приближается к встрече с реальностью, которая состоит в

том, что объемы производства слишком высоки". По данным опрошенных Bloomberg экспертов, к 2011 году авиаконцерны уменьшат объемы производства на 30 %. При этом сокращение придется в основном на самолеты А320 и Boeing 737, которые обеспечивают большую часть продаж концернов. Наблюдатели полагают, что к 2011 году производство А320 сократится на 9%, до 31 самолета в месяц, а производство Boeing 737 уменьшится по крайней мере на 10 % и составит 28 лайнеров в месяц.

Глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев отмечает, что Airbus одержал победу над Boeing в сегменте узкофюзеляжных самолетов: продажи семейства А320 существенно превзошли продажи Boeing 737. "Но в сегменте широкофюзеляжных лайнеров позиции Boeing сильнее, а эти самолеты дороже", — отмечает эксперт. Кроме того, на финансовые показатели Boeing в этом году позитивно повлияет снижение курса доллара, в котором номинированы основные издержки компании, по отношению к евро, добавляет господин Пантелеев. Правда, пока издержки Boeing только растут: накануне компания распространила сообщение о том, что издержки в третьем квартале вырастут на \$ 1 млрд ввиду увеличения расходов на производство новых грузовых самолетов Boeing 747-8F.

В России с начала этого года заказов новых самолетов западного производства не было, а громкий отказ был только один — в январе авиакомпания "Сибирь" отказалась от заказанных в 2007 году 15 Boeing 787 Dreamliner. При этом и "Аэрофлот", и "Сибирь" перенесли на один-два года сроки поставки заказанных ими А320. "Российские авиакомпании, несомненно, в ближайшее время не будут делать новых заказов, но и сделают все, чтобы не отменяли старые", — уверен гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак. Лизингодатели в нынешней ситуации готовы пойти на уступки, лишь бы контракты не разрывались, добавляет эксперт.

*источник: газета «Коммерсантъ»
09.10.09*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ BOEING УПАЛА В 63 РАЗА

Забастовка рабочих, кризис и разработка нового лайнера крайне негативно сказались на финансовой ситуации в компании Boeing. За 9 месяцев чистая прибыль американской компании упала почти в 63 раза.

Хотя финансовый отчет продемонстрировал увеличение выручки Boeing, остальные показатели ушли в минус. Чистые убытки за III квартал увеличились до 1,56 млрд долл., а доналоговая прибыль с начала года упала в 24 раза — до 181 млн долл. Чистая же прибыль за последние 9 месяцев составила всего 44 млн долл.

Руководство Boeing объясняет сложившуюся ситуацию не только общей ситуацией на рынке, но и последствиями прошлогодней забастовки, а также значительных затрат на создание и подготовку к запуску в производство нового лайнера — Boeing 787. Забастовка работников Boeing была организована в

сентябре прошлого года. Тогда лидеры профсоюза не сумели договориться с руководством компании об условиях нового трудового договора. Повлияла стачка и на первый тестовый полет Boeing 787 Dreamliner, поскольку не работали сборочные цеха.

Boeing представила свой новый авиалайнер 787 Dreamliner в начале июля 2007 г. Компания позиционирует новый самолет как прорыв в авиастроении. Boeing 787 Dreamliner построен из современных композитных материалов на основе углеродных волокон, а не из металла, что должно обеспечить ему экономию до 20 % топлива по сравнению с аналогичными лайнерами.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
21.10.09*

БЫВШИЙ РУКОВОДИТЕЛЬ NASA ВОЗГЛАВИТ СЕВЕРОАМЕРИКАНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ EADS

Новым руководителем североамериканского подразделения Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS) станет бывший глава NASA Шон О'Киф (Sean O'Keefe). Об этом говорится в сообщении, опубликованном 20 октября на сайте подразделения концерна.

Нынешний глава североамериканского подразделения EADS Ральф Кросби (Ralph D. Crosby) сложит свои полномочия 1 ноября. При этом он сохранит место в совете директоров концерна и останется ответственным за программу поставки самолетов-заправщиков KC-45 для ВВС США.

Шон О'Киф возглавлял NASA с декабря 2001 по февраль 2005 года. В 2003 году, во время его руко-

водства, была начата миссия по исследованию Марса, в этом же году произошла авария шаттла "Колумбия", который развалился на части при вхождении в атмосферу. Тогда в результате катастрофы погибли 7 астронавтов. В 2008 году О'Киф возглавил авиационное подразделение General Electric в Вашингтоне. Годовой оборот североамериканского подразделения EADS составляет более 11 миллиардов долларов, на предприятиях концерна заняты более 200 тысяч человек, деятельность осуществляется в 17 штатах.

источник: LENTA.RU
21.10.09

AIRBUS ПЕРЕШАГНУЛ РУБЕЖ В ПОСТАВКАХ AIRBUS A318 ELITE

Впервые на выставке деловой авиации NBAA в Орландо на статической экспозиции европейский производитель Airbus представил Airbus A318 Elite. Таким образом Airbus отметил поставку 10-го бизнес-лайнера этого типа.

Программа Airbus A318 Elite была запущена в ноябре 2005 года, и уже через два года Airbus передал первый бизнес-лайнер этой модели первому заказчику — швейцарской компании Comlux.

"Наш A318 — это новый "космический корабль" на рынке самолетов для корпоративных поездок благо-

даря значительному повышению комфортабельности и увеличению пространства, которые он привнес на рынок", — отметил Джон Личи, исполнительный директор Airbus.

На сегодняшний день производитель получил более 25 заказов на Airbus A318 Elite из Азии, Европы и с Ближнего Востока.

источник: сайт JETS.ru
20.10.09

AIRBUS A380 ВЫПОЛНИТ ДВА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТУРА

Самолет Airbus A380 выполнит два международных демонстрационных тура, говорится в сообщении компании Airbus.

Первый из них начался 16 октября с прибытия самолета в московский аэропорт Домодедово. На борту самолета побывало более 500 посетителей, в том числе представители министерства транспорта и гражданской авиации, журналисты. На следующий день самолет вылетел в Южную Корею, где принял участие в очередной выставке Seoul International Aerospace & Defense Exhibition. Самолет будет ежедневно до 25 октября демонстрироваться и в полете, и на статической стоянке.

Авиакомпания Korean Air — один из 16 заказчиков самолета A380. Первый из десяти заказанных

авиакомпанией лайнеров этого типа должен поступить в эксплуатацию в 2010 г. Поэтому самолет украсили логотипом корейской авиакомпании и надписью "See You Soon!".

Второй международный тур самолета A380 должен состояться в ноябре. Лайнер нанесет однодневный визит на Маврикий, а затем проследует на выставку Dubai Air Show в Объединенные Арабские Эмираты. После участия в авиасалоне самолет отправится в Эфиопию, где 20–21 ноября пройдут испытания в условиях высокогорья, после чего возвратится во Францию.

источник: AVIAPORT.RU
20.10.09

AIRBUS В БУДУЩЕМ ВИДИТ КИТАЙ И РОССИЮ КОНКУРЕНТАМИ В САМОЛЕТОСТРОЕНИИ

Аэрокосмические компании Франции, в числе которых Airbus SAS, Safran SA, Thales SA, обратились к правительству этой страны с просьбой о выделении 800 млн евро на проведение исследовательских работ, сообщило агентство Bloomberg со ссылкой на официального представителя Airbus.

Средства необходимы в том числе на разработки будущих самолетов, а также на усовершенствование

семейства среднемагистральных A320. Кроме того, представитель Airbus сообщил, что Франции необходимо активизироваться в свете работ Китая и России по созданию конкурентоспособных самолетов.

источник: журнал «РЖД-партнер»
08.10.09

BOEING ПЛАНИРУЕТ НАРАЩИВАТЬ БИЗНЕС В РОССИИ

Американский авиагигант компания Boeing с одобрения правительства США собирается наращивать бизнес в России. В московском штабе авиакомпании побывала госсекретарь США Хиллари Клинтон.

Авиация в деталях на понятном языке. Госсекретарь США Хиллари Клинтон в конструкторском центре Boeing узнала интересные подробности о том, что такое композитный материал — высокопрочный сплав, без которого ни один современный самолет не встает на крыло.

Научный штаб авиагиганта в Москве, по сути, и есть воплощение российско-американского сотрудничества. Самолеты проектируют российские ученые, сдавая работу коллегам из США по сети Интернет.

"Нефть и газ — это, конечно, двигатель российской экономики. Но необычайное сокровище — это огромное количество высокообразованного населения, особенно в наукоемких областях. Именно они являются основой для подобных центров", — говорит Хиллари Клинтон, госсекретарь США.

Американцы инвестируют не только в российские идеи. Те самые, высокопрочные, детали из титана имеют клеймо: "Сделано на Урале". На заводе корпорации "ВСМПО-Ависма".

"Общий план сотрудничества в России, не в продаже самолетов, а в закупке материалов, интеллектуальной собственности, программного обеспечения — 27 миллиардов долларов. В гражданской авиации и космической отрасли 5 миллиардов уже освоено. По ним уже выполнены контракты", — рассказал Сергей Кравченко, президент Boeing в России и СНГ.

Проектируя и производя авиадетали, Россия работает и на себя. Продажи новых лайнеров растут. Например, госкорпорация "Ростехнологии" получила кредит на сумму 2,5 миллиарда долларов. На эти деньги купят 50 самолетов для российских авиакомпаний.

*источник: сайт «Вести.Ru»
14.10.09*

ПРОГРАММА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАТО ПОЛУЧИЛА ПОСЛЕДНИЙ GLOBEMASTER

Американская корпорация Boeing передала 7 октября программе стратегических воздушных перевозок НАТО (NATO Strategic Airlift Capability, SAC) третий военно-транспортный самолет C-17 Globemaster III, завершив таким образом поставки этих машин альянсу. Как сообщает пресс-служба корпорации, самолет был передан заказчику на территории предприятия в США.

Три военно-транспортных самолета C-17, которые считаются одними из самых дорогих в мире в своем классе, были совместно закуплены членами альянса для использования в течение тридцати лет. К ним также присоединились Швеция и Финляндия, являющиеся участниками программы альянса "Партнерство ради мира". Первая машина была передана НАТО в июле, а вторая — в сентябре 2009 года. Транс-

портники будут находиться на авиабазе Папа на территории Венгрии и использоваться в том числе в интересах международного контингента в Афганистане. Первый C-17 совершил в сентябре перелет в эту страну, доставив имущество шведским военным служащим. Отметим, что C-17 Globemaster III может брать на борт около 78 тонн грузов или более 100 человек. Крейсерская скорость машины составляет около 830 километров в час. Самым крупным заказчиком этих самолетов являются ВВС США, планирующие закупить 213 самолетов, 189 из которых уже поставлены. Иностранным покупателям Boeing продала 19 машин.

*источник: LENTA.RU
08.10.09*

BOOMBARDIER НАМЕРЕНА ЗАХВАТИТЬ РЫНОК В \$ 250 МЛН — С. РИДОЛЬФО

Стратегические решения, принятые во время кризиса, способны обеспечить компании Bombardier захват рынка, стоимость которого оценивается в \$ 250 млн на ближайшие 10 лет, заявил президент компании Стивен Ридольфо во время выставки NBAA 2009. Как сообщает Flight Daily News, одним из ключевых элементов стратегии компании Bombardier стал производственный центр в Кьюрето (Мексика) по изготовлению агрегатов из композиционных материалов для самолета Learjet 85. После того как компания Grob в прошлом году отказалась от участия в проекте, Bombardier создает эту машину в одиночку.

Площадь производственных помещений завода в Мексике составляет 18 580 кв. м. Он должен приступить к работе в марте 2010 г., начав изготовление фюзеляжа для первого опытного самолета Learjet 85. На заводе будут работать 2100 человек, в том числе 800 рабочих. Learjet 85 должен войти в эксплуатацию

в 2013 г. Кабина нового самолета с авионикой Rockwell Collins Pro Line Fusion уже проходит летные испытания. К августу текущего года она "налетала" 50 часов. Сертификация запланирована на середину 2011 г.

Оптимизм Bombardier основывается на прогнозах быстрого роста рынка после кризиса. Эксперты считают, что он будет расти с ежегодным темпом 6%. При этом Стивен Ридольфо полагает, что Европе и США может потребоваться порядка 13 тысяч новых самолетов деловой авиации каждые шесть-семь лет. Это становится тем более актуальным в связи со смещением производства в такие страны, как Китай и Мексика. Такие заводы вынуждено будет посещать не только высшее руководство компаний, но и менеджеры среднего звена. И тут без самолетов деловой авиации просто не обойтись.

*источник: AVIAPORT.RU
23.10.09*

EUROJET ПРЕДЛОЖИЛ ДВИГАТЕЛИ С ИЗМЕНЯЕМЫМ ВЕКТОРОМ ТЯГИ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ TYPHOON

Консорциум Eurojet предложил двигатели с изменяемым вектором тяги для истребителя Eurofighter Typhoon, сообщает Flight International.

Eurofighter и Eurojet надеются заинтересовать потенциальных покупателей самолетов, поскольку установка таких двигателей способна снизить стоимость жизненного цикла самолета и стоимость его эксплуатации.

По мнению Eurojet, оснащение двигателей EJ200 истребителя Typhoon соплами с отклоняемым вектором тяги TVN (Thrust Vectoring Nozzles) должно снизить расход топлива при выполнении типового боевого задания почти на 5 % и увеличить тягу на сверхзвуковых режимах на 7 %. Все это может быть достигнуто снижением лобового сопротивления за счет включения в систему управления самолетом еще одного органа – сопел.

Eurojet начал работу по соплам TVN несколько лет назад, а концерн EADS в этом году доработал тренажер истребителя Typhoon, для того чтобы имитировать двигатели с такими соплами. Теперь партнеры ищут финансирование для реализации данной программы и доведения ее до стадии демонстрации в полете. Кроме того, сопла с изменяемым вектором тяги способны улучшить маневренные характеристики истребителя и его характеристики при несимметричном размещении вооружения. Двигатели EJ200 с соплами TVN могут быть установлены на самолет без изменения конструкции планера.

В СОСТАВ ТЯЖЕЛОГО АВИАТРАНСПОРТНОГО КРЫЛА HAW ПЕРЕДАН ТРЕТИЙ ВТС С-17 "ГЛОУБМАСТЕР-3"

На венгерскую авиабазу Папа 12 октября прибыл третий (последний из заказанных) военно-транспортный самолет (ВТС) С-17 "Глоубмастер-3" и передан организации по управлению воздушными перевозками НАТО (NAMO). Самолет войдет в состав созданного тяжелого авиатранспортного крыла HAW (Heavy Airlift Wing) в рамках программы "Инициатива по усилению потенциала стратегических военно-транспортных перевозок" (Strategic Airlift Capability, SAC). Об этом сообщают представители ВВС США.

Три С-17 крыла HAW смогут удовлетворить требованиям 12 стран – участников проекта SAC по стратегическим авиаперевозкам в поддержку операций НАТО, ЕС и ООН. Одно из основных обязательств этого крыла – поддержка международных сил обеспечения безопасности в Афганистане.

BELL 429 ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ EASA

Компания Bell Helicopter объявила о том, что вертолет Bell 429 прошел сертификацию Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Ранее вертолет получил сертификаты канадского Транспортного управления гражданской авиации (ТССА) и Федерального авиационного агентства (FAA). Bell 429 стал первым вертолетом, который получил сертификат EASA на программу техническо-

го обслуживания. "Мы работали с EASA на стадии разработки этой программы, таким образом, эта сертификация стала кульминацией большой тяжелой работы всех участников программы", – сказал директор программы Bell 429 Нейл Маршалл (Neil Marshall).

ТРДДФ EJ200 состоит из шести модулей, включающих трехступенчатый вентилятор, пятиступенчатый компрессор высокого давления, две одноступенчатые охлаждаемые турбины высокого и низкого давления, кольцевую камеру сгорания испарительного типа и профилированное сверхзвуковое регулируемое выходное сопло.

Для разработки этого двигателя в 1986 г. и был создан консорциум Eurojet. В его состав вошли двигателестроительные фирмы стран – участников проекта Eurofighter: Rolls-Royce (Великобритания), MTU (ФРГ), Fiat (Италия) и Sener (Испания). Итальянские специалисты отвечают за конструкцию турбины низкого давления, опор валов двигателя, коробки агрегатов и систему смазки, испанские – за разработку сверхзвукового реактивного сопла, форсажной камеры и канала второго контура, немецкие – за создание вентилятора и компрессора высокого давления, а также за оснащение двигателя электронно-цифровой системой автоматического управления типа FADEC. Английские специалисты разрабатывают турбину высокого давления и, кроме того, участвуют в создании турбины низкого давления, вентилятора и реактивного сопла.

источник: AVIAPORT.RU
15.10.09

Первый С-17 был передан на авиабазу Папа 18 июля, а второй прибыл туда 21 сентября этого года. В течение последнего времени ВВС США прилагали усилия, связанные с завершением формирования тяжелого авиатранспортного крыла С-17. В настоящее время к этому крылу приписаны 42 летчика, работающие в тесном сотрудничестве с 90 летчиками из стран – участников программы.

Участниками программы SAC являются 10 стран НАТО, в том числе Болгария, Эстония, Венгрия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Словения, Румыния и США, а также две страны, не входящие в НАТО, – Финляндия и Швеция.

источник: АРМС-ТАСС
21.10.09

го обслуживания. "Мы работали с EASA на стадии разработки этой программы, таким образом, эта сертификация стала кульминацией большой тяжелой работы всех участников программы", – сказал директор программы Bell 429 Нейл Маршалл (Neil Marshall).

источник: сайт JETS.ru
06.10.09

СОЗДАТЕЛИ КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА-АМФИБИИ ПОПРОСЯТ ПОМОЩИ У РОССИИ

Компания AVIC (Aviation Industry Corporation of China) рассматривает возможность постройки первого китайского самолета-амфибии совместно с Россией. Об этом пишет China Daily со ссылкой на заявление, которое сделал главный инженер проекта Чэнь Чжэнго (Chen Zhengguo). По его словам, это сотрудничество поможет повысить надежность двигателей и бортовых систем нового летательного аппарата.

Информация о том, что Китай начал разработку самолета-амфибии, появилась в июне 2009 года. Сообщалось, что он будет носить название "Дракон-600". По размерам новый самолет будет сопоставим с лайнером Airbus A320. Предполагается, что "Дракон" сможет тушить лесные пожары и использо-

ваться во время спасательных операций. Также самолет планируют применять в военных целях. В частности, с его помощью можно будет патрулировать морские границы и обнаруживать подводные лодки. Самолет сможет развивать скорость до 560 километров в час. Дальность полета "Дракона" превышает 5 тысяч километров.

Создатели самолета обещают, что его постройка и все летные испытания будут завершены в 2013 году. Полномасштабное производство начнется не раньше 2015 года.

источник: LENTA.RU
21.10.09

С14 ПРЕВЗОШЕЛ ОЖИДАНИЯ

Cessna Aircraft накануне открытия выставки деловой авиации NBAA объявила предварительные значительно улучшенные характеристики нового бизнес-джета Citation С14, сертификация которого запланирована на конец этого года. Первые поставки легкого бизнес-джета С14 должны начаться в первом квартале 2010 года.

Результаты обширной программы летных испытаний показали заметное улучшение характеристик С14: максимальная скорость самолета — 838 км/ч, максимальная дальность полета — 3638 км (с двумя членами экипажа и пятью пассажирами) и вертикальный подъем до 13 716 метров за 28 минут при максимальной взлетной массе.

"Мы рады получить такие предварительные цифры для С14. Наши покупатели с нетерпением ждали результатов тестов после сбора данных в течение нескольких месяцев. Мы думаем, что такие улучшенные характеристики самолета порадуют наших покупателей", — сказал менеджер программы С14 Норм Бейкер (Norm Baker).

На сегодняшний день тестовый образец бизнес-джета С14 совершил более 900 полетов и в общей сложности находился в воздухе 1500 часов.

источник: сайт JETS.ru
20.10.09

BOEING СНОВА УСИЛИВАЕТ КОНСТРУКЦИЮ САМОЛЕТА BOEING 787

Конструкторы компании Boeing (США) работают над усилением стыка крыла и фюзеляжа самолета Boeing 787. В то время как в сборочном цехе продолжается установка крыла на самолет Boeing 787, инженеры вынуждены снова вернуться "к чертежным доскам" для усиления стыка, сообщает Flightglobal.com.

В результате некоторые источники утверждают, что первый полет самолета, который должен состояться в конце текущего года, может не состояться в намеченные сроки, говорится в сообщении. В то же время директор программы Boeing 787 Скотт Фэн-

чер заявил, что "проблема решается, установка фитингов идет успешно и мы продолжаем двигаться к первому полету в конце 2009 г.". 23 июня Boeing уже сдвигал сроки первого полета из-за необходимости усиления крепления центроплана крыла с фюзеляжем. Соответствующие усиления конструкции на первом летном экземпляре и планере для статических испытаний начали делать 23 сентября.

источник: AVIAPORT.RU
20.10.09

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ HONDAJET СОСТОИТСЯ В ЯНВАРЕ 2010, ПОДТВЕРДИЛ НИКОЛАС НЬЮБИ

Директор по продажам бизнес-джета HondaJet Николас Ньюби (Nicholas Newby) на третьей ежегодной конференции по ультралегким самолетам (VLJ), которая проходила в Оксфорде, Великобритания, в конце сентября, подтвердил, что самолет HondaJet должен совершить первый сертифицированный полет в январе 2010 года. Несколько европейских заказчиков уже направили производителю письма о намерении, добавил господин Ньюби. Разработка передового легкого бизнес-джета ведется в рамках

долгосрочной транспортной стратегии компании Honda Aircraft, направленной на повышение мобильности. HondaJet, который должен выйти на рынок в 2010 году, рассматривается скорее как самолет для пилотов-владельцев, а не в качестве основной модели в парке оператора, говорит производитель.

источник: сайт JETS.ru
06.10.09

LUFTHANSА TECHNIK ПРОГНОЗИРУЕТ СПРОС НА А380VIP

Компания Lufthansa Technik VIP прогнозирует, что на самолеты А380 с VIP-компоновкой пассажирского салона будет спрос на 3–5 машин, сообщает Flight Daily News.

Старший вице-президент компании Уолтер Хирдт подчеркнул, что Lufthansa Technik VIP имеет слот для конвертации одного такого самолета в период с конца 2013 до начала 2014 года, если заказ поступит в ближайшее время. "Мы не можем держать этот слот долго, так как бизнес по конвертации А330 и А340 продвигается достаточно хорошо", — сказал он.

Председатель исполнительного совета Lufthansa Technik AG Август Хеннингсен отметил, что у А380VIP есть хорошие перспективы. Он также высоко оценил

готовность Lufthansa Technik к выполнению конвертации этого лайнера, связывая ее со скорой поставкой первого А380 для авиакомпании Lufthansa.

Касаясь оценки рынка, А. Хеннингсен отметил, что спрос на широкофюзеляжные лайнеры в VIP-компоновке практически не сократился во время экономического кризиса. "Рынок конвертации "больших" самолетов в VIP-вариант — это не периферийный интерес, это основной бизнес для группы", — подчеркнул А. Хеннингсен. Он также добавил, что компания имеет запрос и на Boeing 787 VIP.

источник: AVIAPORT.RU
20.10.09

КРИЗИС ДОБРАЛСЯ ДО ЛИДЕРА ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ

Лидер мирового рынка гражданских вертолетов компания Eurocopter заявила о необходимости оптимизировать расходы. Об этом сообщает Euronews.

Из-за глобального финансового кризиса и одновременно возобновившегося роста цен на топливо спрос на воздушные перевозки для корпораций и частных богатых клиентов упал, а с ним — и объем заказов на вертолеты. Рынок военной техники, где компания также широко представлена, не может компенсировать эти убытки. Какие-либо финансо-

вые прогнозы на текущий год компания делать отказывается. Поэтому Eurocopter, входящая в панъевропейский авиакосмический холдинг EADS, намерена сокращать издержки с тем, чтобы к 2011 году экономить уже по 200 млн евро в год. Аналитики считают, что без увольнений обойтись не удастся: сегодня на компанию работают 16 тысяч человек.

источник: сайт «ЛигаБизнесИнформ»
23.10.09

КВАРТАЛЬНАЯ ПРИБЫЛЬ LOCKHEED MARTIN СОСТАВИЛА \$ 797 МЛН

Прибыль американского аэрокосмического гиганта Lockheed Martin Corp. выросла в третьем квартале 2009 года до 797 млн долларов, или 2,07 доллара на акцию, с 782 млн долларов, или 1,92 доллара на акцию, годом ранее, говорится в сообщении компании. Квартальная выручка производителя новейшей боевой техники выросла примерно на 5 %,

до 11,06 млрд долларов, однако оказалась ниже прогнозируемого уровня 11,40 млрд долларов, сообщает Reuters.

источник: газета «Взгляд»
21.10.09

E-2D ADVANCED HAWKEYE ЗАКОНЧИЛ ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПО КАТАПУЛЬТНОМУ ВЗЛЕТУ

Палубный самолет дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) E-2D Advanced Hawkeye закончил первые испытания по катапультированию, говорится в сообщении компании Northrop Grumman.

Испытания первого опытного образца самолета (Delta One) проходили на авиабазе ВМФ США в Патуксент Риве (Patuxent River). Они стали частью подготовки самолета к началу эксплуатационных испытаний на корабле. Второй опытный самолет — Delta Two — в настоящее время также проходит испытания в Патуксент Риве. Испытания проводят специалисты 20-й эскадрильи ВМФ США (VX-20).

Проведение таких испытаний обычно для всех палубных самолетов. Они включают в себя взлет с катапультирования, посадку с помощью аэрофинишера и проверку совместимости самолета и корабля. Летчик-испытатель компании Northrop Grumman Лес Райан (Les Ryan) отметил, что "за время многократ-

ных взлетов с катапультирования не было обнаружено каких-либо аномалий".

E-2D Advanced Hawkeye — это уже шестое поколение палубного самолета ДРЛО E-2, который эксплуатируется уже более 45 лет. Внешне новая модель мало отличается от своего предшественника — E-2C, но внутренне это совсем иной самолет. Главное отличие — новая, более мощная РЛС AN/APY-9.

В соответствии с контрактом (его стоимость — \$ 408 млн), подписанным в июле 2007 г., компания Northrop Grumman должна построить и поставить ВМФ США в 2010 г. три самолета E-2D. В случае положительного результата эксплуатационных испытаний ВМФ США планирует приобрести 75 таких машин.

источник: AVIAPORT.RU
19.10.09

EMBRAER ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ВМС ТАИЛАНДА ВТОРОГО САМОЛЕТА ERJ-135

Embraer получила контракт на поставку ВМС Таиланда второго самолета ERJ-135. С учетом двух самолетов, ранее заказанных для таиландской армии, это будет уже четвертый самолет, приобретенный правительством этой страны менее чем за два года. Все самолеты заказаны в варианте ERJ-135LR, рассчитанном на большую дальность полета. Об этом сообщают представители фирмы Embraer. Первая сделка между Embraer и правительством Таиланда была оформлена в ноябре 2007 г. и предусматривала поставку двух самолетов, в том числе одного для армии и второго для ВМС. Оба самолета были поставлены в конце 2008 г. В начале 2009 г. Embraer сообщила о получении заказа на поставку таиландской армии второго ERJ-135.

Подобно предыдущим заказам, новым контрактом с ВМС Таиланда предусматривается предоставление услуг по материально-техническому обслуживанию самолета, а также поставка комплекта для решения задач по медицинской эвакуации. Вооруженные силы Таиланда являются первым в Юго-Восточной Азии военным заказчиком ERJ-135, предназначенных для использования при визитах гражданских и военных официальных лиц и для выполнения задач медицинской эвакуации.

ERJ-135 относится к семейству ERJ-145: уже поставлено свыше 1100 ERJ-145, налет которых составляет более 15 млн ч. ERJ-135 рассчитан на выполнение разнообразных задач и имеет высокую степень унификации с ERJ-145. На основе ERJ-135 фирма Embraer создала служебный самолет "Легаси-600" и уже постави-

ла 170 таких изделий, характеризующихся высоким комфортом и надежностью, а также низкими эксплуатационными затратами. В военном сегменте самолет эффективно используется при выполнении задач государственных и медицинских перевозок в Бельгии, Бразилии, Греции, Индии и Нигерии.

ERJ-135 оснащен современным оборудованием и перспективными системами резервирования, характеризуется низкими расходами на техобслуживание, а также имеет высокий уровень готовности.

Успешность семейства ERJ-145 на рынке региональных гражданских самолетов достигается в результате постоянного повышения эффективности и снижения расходов, что возможно за счет менее частых инспекций и укороченных промежутков времени на подготовку к очередному вылету. Подобные характеристики позволяют военным самолетам, созданным на основе ERJ-145, иметь ежегодный налет свыше 3000 ч.

Компания Embraer является крупнейшим поставщиком гражданских самолетов пассажироместимостью до 120 человек и одним из ведущих бразильских экспортеров. Ее офисы, производственные предприятия и центры техобслуживания самолетов заказчиков расположены в Бразилии, США, Франции, Португалии, Китае и Сингапуре. Портфель твердых заказов, полученных Embraer на 30 сентября этого года, оценивается в 18,6 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
19.10.09*

ROLLS-ROYCE СОВЕРШИЛА ПРОРЫВ НА РЫНКЕ ВОЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ США

Американские ВВС дали британской компании Rolls-Royce добро на переход к новому этапу разработки реактивного двигателя, обладающего высокими техническими характеристиками, но не требующего значительных эксплуатационных затрат, сообщает 19 октября Times. Решение Пентагона о переходе ко второму этапу программы по разработке гибкой двигательной технологии (Adaptive Versatile Engine Technology, ADVENT) оценивается наблюдателями как сильная поддержка продвижения Rolls-Royce на привлекательный американский рынок военных технологий.

Американское подразделение компании LibertyWorks ведет разработку двигателя, способного

переключаться на низкую скорость и сниженное потребление топлива. ВВС США рассчитывают, что новые двигатели улучшат эксплуатационные характеристики будущих пилотируемых и беспилотных истребителей, одновременно увеличив эффективность потребления топлива на 25%. Новая технология важна и для коммерческого сектора, так как позволяет двигателям давать самолету сильный толчок при взлете, а затем перейти в крейсерский режим, при котором эффективность расходования топлива значительно выше, чем у современных двигателей.

*источник: сайт K2Capital
20.10.09*

ПЕНТАГОН ПРОДАСТ ЕГИПТУ 24 ИСТРЕБИТЕЛЯ F-16

Пентагон уведомил Конгресс США о намерении продать Египту 24 истребителя F-16. Кроме того, Каир запросил 6 запасных двигателей, 28 авиапушек "Вулкан" и 6 радаров к этим боевым машинам, 28 систем радиоэлектронного подавления, комплексы связи и подвесные прицельно-навигационные системы.

Как отмечается в распространенном в среду уведомлении, "предполагаемые поставки позволят Египту модернизировать свои устаревающие ВВС в целях

обеспечения оборонных потребностей и поддержки операций, проводимых коалиционными силами". Общая сумма сделки оценивается в 3,2 млрд долларов. Пентагон заверил законодателей, что продажа F-16 Каиру "не приведет к изменениям военного баланса в регионе", сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
15.10.09*

BAE SYSTEMS ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ САУДОВСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Британская оборонная корпорация BAE Systems, в отношении которой проводится расследование по обвинению в даче взяток заказчиком, получила трехлетний контракт на обслуживание истребителей Eurofighter Typhoon, поставленных Саудовской Аравии. Об этом сообщает The Telegraph со ссылкой на источник в британской промышленности.

По данным издания, стоимость соглашения составляет более 500 миллионов фунтов (около 800 миллионов долларов). Оно также предусматривает подготовку пилотов и авиационных техников из Саудовской Аравии на территории Великобритании. Остальные подробности газета не раскрывает.

The Telegraph напоминает, что британское Бюро по борьбе с мошенничеством в особо крупных размерах (The Serious Fraud Office, SFO) ранее проводило коррупционное расследование в отношении BAE Systems по поводу сделки о продаже самих самолетов. Согласно ее условиям, саудовцы закупили партию из 72 истребителей, а общая стоимость контракта составила 43 миллиарда фунтов. Однако в 2006 году под давлением правительств обеих стран разбирательство было прекращено.

В настоящее время крупнейшая британская оборонная корпорация снова оказалась в центре коррупционного скандала в связи с поставками военной продукции в Африку и Восточную Европу. BAE Systems, как сообщалось ранее, потратила миллионы фунтов на подкуп должностных лиц, чтобы получить контракты в ряде стран. Речь, в частности, шла о сделках с Танзанией, Чехией, Румынией и ЮАР.

Отметим, что BAE Systems является одним из участников консорциума Eurofighter, который занимается разработкой и производством истребителей Typhoon. Помимо Великобритании, в него также входят Германия, Испания и Италия. В проекте участвуют и другие крупные европейские производители — EADS и Finmeccanica. Саудовская Аравия стала первым входящим в консорциум заказчиком самолетов, хотя возможность закупки Typhoon рассматривают Япония, Индия и Швейцария. BAE Systems также рассчитывает на дальнейшие заказы со стороны Эр-Рияда.

источник: LENTA.RU
13.10.09

EMBRAER В ЯНВАРЕ — СЕНТЯБРЕ ПРОДАЛА 153 САМОЛЕТА

Бразильская компания Embraer в январе — сентябре 2009 г. продала 153 самолета, говорится в сообщении компании. В третьем квартале компания продала 57 самолетов, что на 18,8 % выше показателей аналогичного периода прошлого года.

В частности в третьем квартале было продано 29 самолетов коммерческой авиации, в том числе один самолет ERJ-145, четыре самолета Embraer 170, три самолета Embraer 175, 17 самолетов Embraer 190 и четыре самолета Embraer 195. За третий квартал прошлого года Embraer продала 37 коммерческих самолетов. Самолеты компании Embraer в третьем квартале получили авиакомпания British Airways, Mozambique Airlines, Lufthansa CityLine и Lot Polish Airlines.

Основной прирост продаж в целом был получен за счет самолета Phenom 100. Это новая разработка компании, которая в прошлом году на рынок еще не

вышла. В третьем квартале 2009 г. компания продала 22 такие машины. При этом темпы продаж в течение года нарастали: в четвертом квартале 2008 г. было продано два самолета этого типа, в первом квартале 2009 г. — шесть, во втором квартале — 13. Кроме того, в области частной авиации было реализовано 5 самолетов Legacy 600 (в третьем квартале 2008 г. было продано 9 таких самолетов). В области военной авиации Embraer поставила заказчику один самолет Embraer 190. За тот же период прошлого года в этой области было продано два самолета: ERJ-145 и Legacy 600. На 30 сентября портфель твердых заказов компании оценивался в \$ 18,6 млрд, что на 6 % меньше, чем на 30 июня текущего года.

источник: AVIAPORT.RU
09.10.09

ИНДОНЕЗИЯ ЗАПУСТИТ БЕСПИЛОТНИК PUNA В 2010 ГОДУ

Индонезия запустит свой беспилотный летательный аппарат под названием Puna в 2010 году, сообщает AFP. Заместитель председателя правительственного Агентства по оценке и использованию технологий (Agency for the Assessment and Application of Technology) Сурьятин Вирьядиджайя (Surjatin Wiriadidjaja) отметил, что новый БПЛА может вести наблюдение с безопасного расстояния в труднодоступных районах.

Аппарат, который в настоящее время проходит испытания, сможет использовать как полиция, так и вооруженные силы Индонезии. К примеру, при помощи этого беспилотника можно обнаруживать возникновение лесных пожаров, а также отслеживать деятельность террористов. По данным агентства Antara,

четырёхметровый автоматический Puna (аппаратом нельзя управлять дистанционно) оснащен камерой видеонаблюдения. При этом не уточняется, какими возможностями она обладает. Размах крыла БПЛА составляет 7 метров.

Помимо Puna, в разработке находятся еще два индонезийских беспилотника. Первый, получивший название Sriti, весит всего 10 килограммов. Второй аппарат, Alar-Alar, весит 25 килограммов. Предполагается, что эти БПЛА будут следить за обстановкой в территориальных водах Индонезии.

источник: LENTA.RU
20.10.09

PHENOM 100 СЕРТИФИЦИРОВАН В АРГЕНТИНЕ

Самолет Phenom 100 получил сертификат летной годности Аргентинской национальной администрации гражданской авиации, говорится в сообщении бразильской компании Embraer. Сертификат бразильского агентства гражданской авиации ANAC и Федеральной авиационной администрации США FAA самолет Phenom 100 получил в декабре 2008 г. В апреле 2009 г. он был сертифицирован по европейским нормам EASA.

Сертификация самолета в Аргентине позволяет покупателям в этой стране регистрировать воздушные суда этого типа в своей собственной стране и обеспечивает расширение рынка самолета, приводятся в сообщении слова Брено Корреа (Breno Correa), вице-

президента компании Embraer по продажам в Латинской Америке. Дальность полета самолета Phenom 100 с четырьмя пассажирами составляет 2182 км, что позволяет ему выполнять беспосадочные полеты из Буэнос-Айреса в Сан-Пауло, Рио-де-Жанейро, Кампу-Гранди и Сантьяго.

В январе 2009 г. каталожная цена самолета Phenom 100 с сертификатом FAA составляла \$ 3,60 млн, с бразильским сертификатом ANAC самолет стоил \$ 3,65 млн, с европейским сертификатом цена машины определена в \$ 3,68 млн.

источник: AVIAPORT.RU
21.10.09

ЮЖНАЯ КОРЕЯ МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ К ИДЕЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ KF-16

Южная Корея может вернуться к идее модернизации истребителей KF-16 в связи с задержками в программе создания национального истребителя KF-X, сообщает Flight International.

Пока финансирование программы KF-X приостановлено из-за финансового кризиса, денег в бюджете на следующий финансовый год не предусмотрено. Также не принято окончательного решения о тактико-технических требованиях к истребителю, которым планировали заменить самолеты F-16 и F-4 ВВС Южной Кореи. В результате правительство изучает возможность модернизации истребителей KF-16, стоящих на вооружении. Модернизация может коснуться в первую очередь авионики и радиолокационной станции, для того чтобы обеспечить достаточную боевую эффективность самолетов в следующем десятилетии.

Бороться за поставку РЛС с активной фазированной решеткой, которую ВВС Южной Кореи хотят видеть на самолете, будут, вероятно, две американ-

ские компании — Raytheon и Northrop Grumman. Однако правительство США пока разрешило экспорт только РЛС RACR (Raytheon Advanced Combat Radar). По мнению компании Raytheon, это "хорошее решение для модернизации самолетов F-16 и F/A-18", поскольку оно обеспечивает минимальную стоимость модернизации и простоту переучивания летного состава. Northrop Grumman может предложить РЛС SABR (Scalable Agile Beam Radar), разработанную для установки на истребители F-16 Block 52. Эта РЛС "масштабируема" и может быть установлена также на самолеты более ранних моделей. Программа KF-X имела целью создание национального истребителя пятого поколения с использованием технологии "стелс". Предполагалось после 2010 г. построить примерно 250 таких машин для замены истребителей F-16.

источник: AVIAPORT.RU
23.10.09

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ПЕРЕДАЛ ЛАОСУ САМОЛЕТ АН-74 VIP-КОМПОНОВКИ

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) 15 октября передало в эксплуатацию Лаосу самолет Ан-74ТК-300Д VIP-компоновки. Как сообщил корреспондент SQ, в торжественной церемонии передачи самолета приняли участие заместитель руководителя аппарата премьер-министра Лаоса Фетсакхон Луанг Афай, посол Лаоса в России (по совместительству в Украине) Сомфон Сихалеун, директор военно-воздушного департамента министерства обороны Лаоса Кхамфон Сивиксай, директор подразделения внешнего финансирования министерства финансов Лаоса Доунгмали Сенгхануливиа, а также генеральный директор ХГАПП Анатолий Мялица.

По словам А. Мялицы, в Лаосе уже работает один Ан-74. Директор ХГАПП отметил, что контракт на постройку самолета был заключен в 2005 г., а сам самолет строился 3 года. В ходе мероприятия самолет совершил демонстрационный 10-минутный полет с лаосской делегацией на борту. По окончании полета экипаж доложил о его результатах А. Мялице. Дирек-

тор ХГАПП сообщил о том, что решается вопрос о сроках прибытия самолета в Лаос, где он будет окончательно принят в эксплуатацию. Сейчас на авиазаводе проходит торжественный митинг, посвященный сдаче самолета.

Объем реализации продукции ХГАПП в 2008 г. составил 104 млн грн, в том числе экспорт — 91 млн грн. Экспортировались в основном агрегаты самолета Ан-140-100 для компании HESA (Иран). Объем реализации продукции народного потребления составил 0,9 млн грн. За первый квартал 2009 г. были реализованы агрегаты самолета Ан-140 и Ан-148 (на 4,5 млн грн), продукция оборонного назначения (на 3 млн грн) и товары народного потребления (на 327 тыс. грн). Производственная программа на 2009 г. предусматривает изготовление трех Ан-74 по контрактам с Египтом, Лаосом и Ливией. Общий объем поставок товарной продукции составит 564 млн грн.

источник: сайт STATUS QUO
15.10.09

ЛИВИЯ КУПИТ САМОЛЕТЫ У ПРЯМОГО КОНКУРЕНТА УКРАИНСКОГО АН-140

Ведущая ливийская авиакомпания Air Libya и французская ATR подписали контракт на поставку двух самолетов ATR 42-500, которые являются прямыми конкурентами украинского Ан-140, пишут "Экономические известия". Сумма сделки составила \$ 35 млн. "Мы решили приобрести этот самолет, поскольку он адаптирован к эксплуатации в сложных климатических условиях, которые как раз встречаются на просторах ливийской пустыни. Благодаря новому типу самолета в парке компании мы сможем улучшить качество отдельных регулярных региональных маршрутов. Немаловажную роль в нашем выборе сыграли низкие операционные затраты на ATR. Этот фактор позволит нам максимально оптимизировать экономику среднемагистральных рейсов", — заявил гендиректор Air Libya Мохаммед Ибсен. Одновременно вице-президент по коммерции компании ATR Жак Деборе подчеркнул, что дан-

ное событие обозначает вход компании на рынок, "имеющий черты огромного потенциала роста".

Не так давно о выходе предприятий украинского авиапрома на ливийский рынок пыталась договориться с властями страны премьер-министр Юлия Тимошенко во время своего сентябрьского визита в Триполи. Тогда Ю. Тимошенко обсуждала с Муаммаром Каддафи поставки самолетов "Ан".

Как оказалось, в технике такого класса и характеристик, которая производится в Украине, Ливия действительно нуждается: приобретенные ATR 42-500 — абсолютные аналоги Ан-140. При разработке рынок африканских стран был определен как один из ключевых для этого самолета.

*источник: сайт ugmk.info
08.10.09*

Ю. ТИМОШЕНКО: ДЛЯ ПЕРЕОСНАЩЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАОТРАСЛИ НУЖНО 5 МЛРД ГРН

Для технического переоснащения ключевых предприятий авиационной отрасли необходимо до 5 млрд грн. Об этом сообщила сегодня премьер-министр Юлия Тимошенко во время посещения завода "Мотор Сич" в Запорожье, передает корреспондент РБК — Украина. Премьер отметила, что для этого необходимо использовать кредитные ресурсы. Также она напомнила, что в 2010 г. правительство планирует предоставить гарантии в объеме 47 млрд грн под реализацию различных инвестпроектов.

Ю. Тимошенко отметила, что благодаря работе правительства сняты разногласия с российской стороной в части проекта по разработке и строительству военно-транспортного самолета Ан-70. "Премьер-министр РФ по этому поводу даже издал специальное постановление, и смогли впервые подписать совместный трехсторонний контракт (Иран — Россия — Украина). Это дает нам возможность видеть перспективу заказов на очень и очень длительный срок", — сказала премьер. По ее словам, БЮТ на следующей неделе попросит Партию регионов на 1 день разблокировать трибуну ВР для голосования за законопроект "О поддержке авиастроительной промышленности". Премьер подчеркнула, что Кабмин поддерживает принятие данного законопроекта, который готов для второго чтения. "Этот закон нужен, чтобы мы могли двигаться дальше", — сказала она.

Она подчеркнула, что в настоящее время украинская авиационная отрасль восстановила полный технологический цикл благодаря решению правительства проблемы кредиторской задолженности на ключевых предприятиях — Харьковском авиазаводе и киевском "Авианте". "Мы восстановили контракты, выполнили необходимые поставки и восстановили доверие. Долги реструктуризованы. Это значит, что мы восстановили в авиации полный цикл", — сказала премьер.

В свою очередь председатель правления ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев сообщил, что обра-

тился к правительству с просьбой выделить в 2010 г. из госбюджета 300 млн грн на техническое переоснащение завода "Мотор Сич". Он отметил, что в целом для развития авиапромышленности в Украине из госбюджета необходимо ежегодное выделение в сумме 3,5 млрд грн.

Также он сообщил, что предприятие осуществит модернизацию двигателей для самолетов Ан-32 индийских ВВС стоимостью 200 млн долл. "Контракт подпишем на днях", — сказал он. В течение 4 лет "Мотор Сич" произведет модернизацию двигателей в рамках ранее достигнутой договоренности о модернизации 118 самолетов Ан-32 для ВВС Индии. В 2010 г. на ОАО "Мотор Сич" будет модернизировано 20–22 авиадвигателя в рамках указанной программы.

В. Богуслаев также сообщил, что завод по обслуживанию вертолетной техники в г. Дубне (РФ), строительство которого ведется в рамках совместного предприятия ОАО "Мотор Сич" российской стороной, начнет работу в конце 2009 г.

Кроме того, ОАО "Мотор Сич" планирует организовать совместное предприятие в Казани по сборке двигателей МС-5В для легких вертолетов типа "Ансат". При этом 85 % производства данных двигателей будет осуществляться в Украине на базе ОАО "Мотор Сич". "Ниша по этим вертолетам абсолютно пуста", — сказал В. Богуслаев.

ОАО "Мотор Сич" прогнозирует по итогам 2009 г. получение чистой прибыли в сумме 250–260 млн грн. Предполагается, что рост производства в 2009 г. по сравнению с предыдущим периодом на предприятии составит 17–18 %, а в 2010 г. — 40 % по сравнению с предыдущим периодом.

Напомним, ОАО "Мотор Сич" является ведущим в Украине предприятием по производству вертолетных и авиационных двигателей.

*источник: ИА «РБК — Украина»
12.10.09*

ОАО "МОТОР СИЧ" ПРОГНОЗИРУЕТ ПО ИТОГАМ 2009 Г. ПОЛУЧЕНИЕ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ В СУММЕ 250–260 МЛН ГРН

ОАО "Мотор Сич" прогнозирует по итогам 2009 г. получение чистой прибыли в сумме 250–260 млн грн. Об этом сообщил сегодня председатель правления ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, передает корреспондент РБК – Украина.

В. Богуслаев отметил, что при этом рост производства в 2009 г. по сравнению с предыдущим периодом на предприятии составит 17–18 %. "До мая с. г. у нас были убытки, только с мая мы начали работать положительно", – сказал он.

Он сообщил, что в 2010 г. "Мотор Сич" прогнозирует рост производства на 40 % по сравнению с предыдущим периодом.

В. Богуслаев также сообщил, что обратился к правительству с просьбой выделить в 2010 г. из госбюджета 300 млн грн на техническое перевооружение завода "Мотор Сич". Он отметил, что в целом для развития авиапромышленности в Украине из госбюджета необходимо ежегодное выделение в сумме 3,5 млрд грн.

ОАО "Мотор Сич" является ведущим в Украине предприятием по производству вертолетных и авиационных двигателей.

*источник: ИА «РБК – Украина»
12.10.09*

ОАО "МОТОР СИЧ" ОСУЩЕСТВИТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ АН-32 ИНДИЙСКИХ ВВС СТОИМОСТЬЮ 200 МЛН ДОЛЛ.

ОАО "Мотор Сич" осуществит модернизацию двигателей для самолетов Ан-32 индийских ВВС стоимостью 200 млн долл. Об этом сообщил сегодня председатель правления ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, передает корреспондент РБК – Украина. "Контракт подпишем на днях", – сказал В. Богуслаев.

Он уточнил, что в течение 4 лет "Мотор Сич" проведет модернизацию двигателей в рамках ранее достигнутой договоренности о модернизации 118 самолетов Ан-32 для ВВС Индии. По его словам, в

2010 г. на ОАО "Мотор Сич" будет модернизировано 20–22 авиадвигателя в рамках указанной программы.

Он также сообщил, что завод по обслуживанию вертолетной техники в г. Дубне (РФ), строительство которого ведется в рамках совместного предприятия ОАО "Мотор Сич" российской стороной, начнет работу в конце 2009 г.

*источник: РИА «Новости»
12.10.09*

"МОТОР СИЧ" МОЖЕТ СОЗДАТЬ В КАЗАНИ СБОРОЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

ОАО "Мотор Сич" (Украина) рассматривает возможность создания в Казани сборочного производства двигателей МС-500В для легких вертолетов типа "Ансат", сообщил глава совета директоров АО Вячеслав Богуслаев. По его словам, в Казани может быть налажена сборка 85 % комплектующих.

"Мотор Сич" – один из крупнейших мировых производителей двигателей для авиационной техни-

ки, а также промышленных газотурбинных установок. Поставляет продукцию в 106 стран мира. Доля РФ в общем объеме экспорта предприятия составляет около 50 %.

*источник: газета «Коммерсантъ – Казань»
13.10.09*

NORTHROP GRUMMAN ОСНАТИТ БОМБАРДИРОВЩИКИ В-2 НОВЫМИ РЛС

Компания Northrop Grumman (США) оснастит бомбардировщики В-2 новыми бортовыми радиолокационными станциями (РЛС), говорится в сообщении компании.

Решение о начале серийного производства новой РЛС для В-2 ВВС США приняли 16 октября в рамках программы модернизации RMP (Radar Modernization Program). Такое решение стало логическим завершением контракта стоимостью \$ 468 млн, который ВВС заключили с корпорацией Northrop Grumman в декабре 2008 г. Теперь корпорация должна оснастить новыми РЛС весь парк бомбардировщиков В-2.

Новая РЛС вобрала в себя все новые технические решения, которые появились после создания бомбардировщика В-2 в начале 1980-х годов. Технические подробности корпорация не сообщает, но отмечает, что РЛС оснащена антенной с электронным

сканированием, новым блоком питания и усовершенствованным приемно-передающим устройством. Архитектура новой РЛС позволит также наращивать ее возможности и в будущем.

Сегодня РЛС прошла фазу демонстрации возможностей, Northrop Grumman начала выпуск предсерийных образцов станции. Разработкой новой РЛС по контракту с Northrop Grumman занималась компания Raytheon Space & Airborne Systems.

ВВС США в настоящее время имеют на вооружении 20 бомбардировщиков В-2, которые эксплуатирует 509-е бомбардировочное крыло, дислоцированное на авиабазе Уайтмен (Whiteman).

*источник: AVIAPORT.RU
23.10.09*

ИЗРАИЛЬ ПРЕДСТАВИТ МИРУ БЕСПИЛОТНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Израильская компания Steadicopter представит свою последнюю разработку "Черный орел" на 3-й израильской Международной выставке для сил обороны, армии и полиции в Тель-Авиве. 50 новейших беспилотных дистанционно управляемых вертолетов будут выставлены на всеобщее обозрение.

Среди преимуществ вертолета называют способность маневрировать в местах, недоступных для обычных беспилотных летательных аппаратов, а также способность взлета и посадки практически на любой

местности. Представители Steadicopter заявляют, что вертолет и его система управления требуют доставки к месту запуска в специально оборудованном грузовике, в котором также могут расположиться два человека. Транспортное средство будет принимать и отправлять в штаб видеоизображения, сделанные вертолетом.

источник: сайт MIGnews.com
08.10.09

LOCKHEED MARTIN ПЕРЕДАЛА ПЕРВЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ F-16D ВВС ПАКИСТАНА

Компания Lockheed Martin (США) передала первый истребитель F-16D Block 52 ВВС Пакистана, говорится в сообщении компании.

Это первый из 18 новых самолетов F-16C/D Block 52, заказанных ВВС Пакистана. Свой первый истребитель F-16A/B Block 15 ВВС Пакистана получили в 1982 г. Теперь их число должно вырасти до 54. Новый заказ, получивший наименование Peace Drive I, пре-

дусматривает поставку 12 одноместных истребителей F-16C и 6 двухместных самолетов F-16D. Все самолеты будут оснащены двигателями Pratt & Whitney F100-PW-229. Поставки самолетов должны завершиться в 2010 г.

источник: AVIAPORT.RU
15.10.09

ПРОГНОЗ РЫНКА БИЗНЕС-АВИАЦИИ ОТ ROCKWELL COLLINS

Компания Rockwell Collins представила краткосрочный прогноз развития рынка деловой авиации на 2009 год. По мнению специалистов Rockwell Collins, в этом году заказчикам будет передано 714 бизнес-джетов, в 2010 году падение поставок продолжится и составит 606 самолетов. Улучшения ожидаются не ранее 2011 года, когда, по расчетам аналитиков ком-

пании, будет поставлено 648 бизнес-джетов. Однако отрасли не удастся достичь рекордных цифр прошлого года вплоть до 2016 года.

источник: сайт JETS.ru
15.10.09

LABARGE ВЫИГРАЛА КОНТРАКТ НА \$ 1,8 МЛН НА УЧАСТИЕ В ПРОГРАММЕ ВЕРТОЛЕТА BLACK HAWK

По сообщению Sikorsky Aircraft Corp., американская компания LaBarge выиграла контракт на \$ 1,8 миллиона на участие в программе вертолета Black Hawk, обеспечив себя еще почти на год работой по данному проекту.

Контракт от Sikorsky Aircraft Corp. позволит LaBarge продолжить производство электронной начинки для различных вариантов вертолета UH-60 Black Hawk. LaBarge участвует в программе вертолета Black Hawk с 2005 года.

Электроника, произведенная LaBarge, управляет фильтрационной системой, обеспечивающей жизнеспособность двигателей "Черного ястреба". Уже начавшееся производство по данному контракту продлится до июля 2010 года на предприятии в Хантсвиле (штат Арканзас).

источник: организация «Ассоциация вертолетной индустрии»
15.10.09

ВОДОРОДНЫЙ САМОЛЕТ: 23 ЧАСА БЕЗ ПОСАДКИ

Как сообщает пресс-служба лаборатории военно-морских исследований США, экспериментальный аппарат Ion Tiger, оснащенный электродвигателем и водородным топливным элементом, совершил полет продолжительностью 23 часа без посадки или подзарядки элементов.

Использованный в самолете топливный элемент обеспечивал электрическую мощность 550 Вт за счет реакции взаимодействия водорода и кислорода, при этом выделялась лишь вода. Использование электро-

двигателя позволяет обеспечить малую заметность самолета (включая акустическую). Энергетическая эффективность системы в 4 раза выше, чем у аналогичного по массе двигателя внутреннего сгорания, и в 7 раз выше, чем у системы с аккумуляторной батареей той же массы. Масса самолета Ion Tiger — менее 17 кг, полезная нагрузка — свыше 2 кг.

источник: сайт CNews
14.10.09

НА НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ F-35 ПОТРАТЯТ ЕЩЕ ПОЛМИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ

Сенат США одобрил выделение 560 миллионов долларов на продолжение разработки альтернативного двигателя для многоцелевого истребителя F-35, пишет Reuters. Для того чтобы документ вступил в силу, его должен подписать президент страны Барак Обама. За создание двигателя отвечают компании General Electric и Rolls-Royce.

Представители администрации президента США, на которых ссылается Reuters, отмечают, что Обама может наложить вето на новый документ, если дополнительное финансирование поставит под угрозу всю программу по закупке 30 истребителей F-35. Однако пока Пентагон не вышел за рамки бюджета, выделенного для этих целей.

В настоящее время основным двигателем нового истребителя считается F135, за разработку которого отвечает компания Pratt & Whitney. Планируется, что им будут оснащены первые серийные самолеты F-35B с укороченным взлетом и вертикальной посадкой. Позже будут использоваться альтернативные

двигатели F136 от General Electric и Rolls-Royce. Предполагается, что подобная конкуренция в долгосрочной перспективе поможет снизить стоимость производства двигателей. В Пентагоне считают, что разработка F136 может привести к дополнительным затратам. Это, в частности, может отразиться на количестве истребителей, закупленных для Армии США.

Истребитель пятого поколения F-35 позиционируется как альтернатива более дорогому самолету F-22 Raptor. Его разработкой занимается американская компания Lockheed Martin, а также еще несколько производителей из других стран. По оценкам экспертов, серийное производство самолетов F-35 начнется не раньше 2016 года. В разработке находится три модификации истребителей: американские ВВС получают самолеты F-35A, для Корпуса морской пехоты США готовят F-35B, а ВМС США получают F-35C.

источник: LENTA.RU
23.10.09

КОМПАНИЯ ULTRA ELECTRONICS ПОМОЖЕТ SAAB В РАЗРАБОТКЕ БЕСПИЛОТНИКОВ

Шведский концерн Saab заключил партнерское соглашение с руководством Ultra Electronics. В официальном пресс-релизе сообщается, что компании планируют заняться совместной разработкой беспилотных авиационных систем вертикального взлета и посадки (VTOL UAS).

Новый договор позволит Saab использовать наработки Ultra Electronics, которые применяются в аэрокосмической и оборонной сфере, для создания многоцелевых БПЛА. В частности, компания сможет разрабатывать улучшенные беспилотные авиационные системы, предназначенные для обнаружения самодельных взрывных устройств и слежения за морскими и наземными целями.

Компания Saab занимается постройкой самолетов для военной и гражданской авиации более 70 лет.

В частности, шведский концерн занимается разработкой беспилотного летательного аппарата вертолетного типа Skeldar.

Первые испытания базовой версии этого БПЛА прошли в 2007 году. Весной прошлого года Saab проводила интенсивные летные испытания беспилотника Skeldar V-150. В компании отмечали, что аппарат можно оснастить вращающимся модулем с электрооптическими и инфракрасными системами наблюдения и радиолокационной станцией. БПЛА Skeldar V-150 можно использовать для ведения разведки, составления карт местности и обеспечения радиосвязи.

источник: LENTA.RU
15.10.09

NORTHROP GRUMMAN И EADS ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ ПЕРВЫЙ БЛА EURO HAWK

Американская компания Northrop Grumman и подразделение Defence & Security (DS) концерна EADS 9 октября впервые продемонстрировали новый беспилотный летательный аппарат (БЛА) Euro Hawk, говорится в сообщении компании Northrop Grumman.

Euro Hawk создан на базе БЛА RQ-4 Global Hawk Block 20 совместным предприятием EuroHawk GmbH (Northrop Grumman и DS имеют равные доли в его уставном капитале). На американский БЛА установлено немецкое оборудование, которое включает новую систему разведки SIGINT, разработанную специалистами отделения DS. DS также отвечает за наземную станцию управления и обработки информации. С принятием на вооружение БЛА Euro Hawk немецкие военные рассчитывают получить независимый источник разведанных, "который будет использоваться в интересах НАТО, стран Евросоюза и в опе-

рациях ООН по поддержанию мира", говорится в сообщении. БЛА Euro Hawk способен находиться в воздухе более 30 часов. Предполагается, что в Германии он станет "недорогой" заменой пилотируемых самолетов-разведчиков Breguet Atlantic французского производства, которые находятся на вооружении с 1972 г. и будут списаны в 2010 г.

31 января 2007 г. министерство обороны Германии заключило с СП EuroHawk GmbH контракт стоимостью \$ 559 млн. Контракт предусматривал разработку, испытания и эксплуатационную поддержку БЛА Euro Hawk и системы SIGINT. Согласно контракту EuroHawk GmbH должно также обеспечить сопровождение комплекса на протяжении всего жизненного цикла.

источник: AVIAPORT.RU
12.10.09

ОБЗОР ПРЕССЫ

Китай придет, а Россия вернется	45
А он все летает!	46
"Росавиа" перед выбором	48
Ректор МАИ: звание — не привилегия, а кропотливая работа	48
Обыкновенный лоббизм	49
Имитация процесса по созданию оружия нового облика	50
Полеты с "плавающего аэродрома"	52
Министры обороны РФ и Индии проведут заседание в Москве	53
Ан-148 подстраивается под спрос	54
"Ростехнологии" нашли специалиста по банкротствам	55
Успех с намеком на неприятность	56
Положение России на индийском рынке вооружений	57
Авиазавод приобщится к глобализации	59
Индия в 2008 г. обеспечила более трети стоимостного прироста портфеля заказов России на поставку ПВН	60
ОАК хочет обойти конкурентов на региональной кривой	61
Возрождение крыльев	62
Россия приближается к Кейптауну	64
Крылатая ракета на двоих	65
Выгодный клиент	66
"Моторостроитель" вышел на заем	67
Шейхи попали в восходящий поток	68
Неба хватит на все "сушки"	72
Европа купит наши крылья	74
Неуязвимый экипаж	75

ОБЗОР ПРЕССЫ

за октябрь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

КИТАЙ ПРИДЕТ, А РОССИЯ ВЕРНЕТСЯ

Конкуренция на рынке средних авиалайнеров удвоится.

Европейский авиастроительный концерн Airbus ожидает, что новые модели среднемагистральных самолетов, которые в ближайшие 10–15 лет выведут на рынок Россия и Китай, станут опасными конкурентами для его собственных лайнеров этого класса. Чтобы не помогать будущему сопернику, концерн намерен ограничить передачу в Китай технологий, которые могли бы помочь в проектировании подобных воздушных судов, заявил генеральный директор Airbus Фабрис Брежье. То же самое касается и России, сообщили "Времени новостей" в пресс-службе концерна. Между тем еще два года назад Airbus рассматривал возможность своего участия в российском перспективном проекте МС-21.

"Французское и европейское авиастроение должно поддерживать свои уникальные технические достижения для того, чтобы сохранять свою долю на рынке в конкурентной обстановке, которая должна ужесточиться с возвращением русских и приходом китайцев в гражданскую авиацию", — заявил в сентябре Le Figaro г-н Брежье, второй человек в руководстве Airbus. (Высшим должностным лицом концерна считается президент Томас Эндерс, а пост генерального директора идет в штатном расписании Airbus непосредственно вслед за президентским.) "Мы знаем, что их самолеты, в особенности будущий большой китайский самолет С919, выйдут на рынок в 2015–2020 годах с современным технологическим содержанием", — добавил г-н Брежье. Днем позже он выступал на конференции в Тулузе и, говоря о передаче технологий в Китай, подчеркнул: "Делать это нужно с осторожностью, поскольку Китай решил самостоятельно разрабатывать самолет, который будет конкурировать с нашим (европейским. — Ред.)

семейством А320". В Китае в этом году заработал первый сборочный завод Airbus за пределами Европы, выпускающий А320 исключительно для местного рынка. Гендиректор Airbus подчеркнул, что для современного авиастроения стало нормой, когда страны и компании сотрудничают друг с другом в одних сферах, одновременно соперничая в других.

В России Airbus содержит инженерный центр, который, как сообщает пресс-служба, "задействован почти во всех новых проектах" концерна. Однако Airbus больше не хочет помогать российскому проекту МС-21 того же класса, что А320 и С919. В августе 2007 года на московском международном авиасалоне Томас Эндерс (в тот момент — исполнительный директор фирмы EADS, которой принадлежит Airbus, ныне — президент Airbus) говорил "Времени новостей" (см. "Время новостей" от 23 августа), что идут переговоры об участии Airbus в разработке МС-21. Причем г-н Эндерс специально подчеркнул тогда, что в этой работе предполагалось использовать опыт создания А320.

"Ни наши российские партнеры, ни мы не заинтересованы в тесном сотрудничестве на высококонкурентном рыночном сегменте узкофюзеляжных самолетов", — сообщил "Времени новостей" представитель пресс-службы Airbus.

О существовании китайского проекта С919, вызывающего у г-на Брежье "осторожность", было объявлено только в марте этого года. 8 сентября его макет был впервые показан публике на выставке Asian Aerospace Expo в Гонконге. Изготовить первую такую машину в натуральную величину компания Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd (COMAC) обещает через восемь лет. Самолет будет вмещать 190 пассажиров и станет самым большим реактивным лайнером из спроектированных до сих пор в Китае. (Для сравнения: семейство А320 включает

четыре модели вместимостью от 107 до 185 кресел, семейство MC-21 будет из трех моделей, от 150 до 210 пассажиров.)

Объявлено, что буква С в названии С919 означает: в Китае появилась третья по значению авиастроительная компания мира (А — Airbus, В — Boeing, С — СОМАС). Первая девятка в номере модели — магическое благоприятное число, которое в китайской нумерологии соответствует понятию "навсегда". А две последние цифры просто означают, что в самолете 190 кресел.

Китайская разработка сразу же была воспринята Airbus со всей серьезностью, как соперник на рынке. Сходный российский проект MC-21, о котором с разной степенью определенности говорят уже несколько лет, поначалу показался европейцам более безобидным. То ли из-за отсутствия в его названии магических цифр, то ли по иной причине. Хотя аббревиатура MC-21 тоже расшифровывается достаточно амбициозно: "Магистральный самолет 21-го века". В 2007 году корреспондент "Времени новостей" прямо спросил г-н Эндерса, не опасается ли тот конкуренции российского лайнера с А320. Исполнительный директор ответил, что MC-21 скорее всего появится, когда А320 будет близок к завершению своего жизненного цикла, а поэтому, если и будет конкурировать, то с каким-то другим поколением среднемагистральных самолетов.

Проектированием MC-21 в рамках российской Объединенной авиастроительной корпорации занимаются корпорация "Иркут" и АО "Яковлев". Они обещают вывести продукт на рынок в 2015–2016 годах. Между тем пресс-служба Airbus по-иному объяснила "Времени новостей", почему концерн сначала проявил, а потом потерял интерес к участию в российском проекте. "В прошлом Airbus и российская промышленность вели серьезные переговоры о совместном проектировании ближнемагистрального

широкофюзеляжного самолета, который не был бы прямым конкурентом семейства А320, — сообщили в пресс-службе. — В 2007 году размерность MC-21 еще не была определена. Airbus и Россия обсуждали этот проект потому, что была вероятность избежать его конкуренции с А320".

Действительно, уже год спустя россияне стали ориентироваться на соревнование именно с этим семейством. Примечательно, что на международном авиасалоне "Фарнборо-2008" директор программы MC-21 корпорации "Иркут" Андрей Матвеев, говоря о характеристиках будущей машины, сравнивал их с европейским аналогом (а не с американским Boeing 737 того же класса, скажем). Г-н Матвеев заверил, что по всем основным параметрам MC-21 будет на 12–15 % лучше, чем А320.

Сам Airbus не видит для себя срочной необходимости создавать новый самолет на смену А320. Во всяком случае так заявил "Времени новостей" Фабрис Брежье. "А320 составляет примерно 50 % бизнеса, — сказал он 25 сентября в Тулузе на конференции ObjectifNews. — Мы хотим сохранить наше лидерство или наше совместное (с Boeing. — Ред.) лидерство в секторе от 50 до 200 кресел". "Мы должны выполнить еще 2500 заказов на А320. То есть нет нужды прямо завтра выпускать новый самолет. Мы будем совершенствовать нынешнее семейство А320, улучшать его технические характеристики в ближней и средней перспективе. Параллельно мы будем работать, чтобы понять, как должен выглядеть "самолет, меняющий условия игры". То есть такой, который будет потреблять как минимум на 25 % меньше топлива. Это не просто. Но мы верим, что к 2020 году сможем выйти на рынок с этими новыми технологиями".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
12.10.09

А ОН ВСЕ ЛЕТАЕТ!

Стоит оказаться практически в любом аэропорту областного или краевого центра (а иногда и районного) необъятной России, наверняка увидишь (и услышишь) эти самолеты.

Это только в Москве и еще нескольких крупных российских городах кажется, что все летают исключительно на боингах и эрбасах, в крайнем случае на Ту-154 и иногда на Ту-204. Смее утверждать, что в глубинке для многих россиян самый родной самолет — Ан-24, первый полет которого состоялся 50 лет назад — 20 октября 1959 г.

Термин "региональный самолет" (или самолет для региональных перевозок) стал употребляться сравнительно недавно, при этом четкой градации это понятие не имеет. Пожалуй, наиболее массовое употребление этого термина в мировой авиации связано с экспансией на международный рынок авиаперевозок самолета

тов канадской компании "Бомбардье" и бразильской "Эмбрайер", созданных в 80-е годы.

К сожалению, в этой авиационной нише Россия сегодня лишь пытается догнать мировых лидеров, а ведь исторические предпосылки для лидерства у нас были, и связаны они, на мой взгляд, с созданием и почти полувековой эксплуатацией самолета Ан-24. В то время он позиционировался как самолет для местных воздушных линий, а по сегодняшним меркам мог бы считаться и региональным.

Ан-24 интересен во многих отношениях. Это первый советский пассажирский самолет такой размерности (48–52 пассажира) с газотурбинными двигателями (два ТВД АИ-24 по 2550 э. л. с. конструкции А. Г. Ивченко). Напомню, что до Ан-24 в СССР были созданы только магистральные пассажирские самолеты с ГТД — Ту-104, Ил-18, Ан-10, рассчитанные на перевозку 100–115 пассажиров. От своих предшественников, самолетов Ил-14, Ил-12 и Ли-2 с поршневыми двигателями, Ан-24 отличался большей скоростью полета,

увеличенными полезной нагрузкой, производительностью полетов, ресурсами, сниженной себестоимостью перевозок, возможностью эксплуатироваться на грунтовых аэродромах ограниченных размеров. При этом дальность полета Ан-24 с максимальной коммерческой нагрузкой составляла 2000 км.

Примечательно, что на одной из модификаций самолета — Ан-24РВ — устанавливалась оригинальная силовая установка РУ19-300 в виде дополнительного реактивного двигателя тягой 800 кг в правой мотогондоле. Это обеспечивало, кроме автономного запуска маршевых двигателей, повышенную энергооборуженность самолета, что было особенно важно при эксплуатации Ан-24 в условиях высоких температур до +45 град. С.

Некоторые технологические решения при производстве Ан-24 являлись приоритетными. Впервые в мировой практике (1959 г.) были применены клеесварные соединения в фюзеляже и оперении, заменившие традиционную клепку. Этот новый метод был разработан специалистами Опытного-конструкторского бюро Антонова и Института электросварки имени Е. О. Патона АН УССР. Он позволил значительно снизить трудоемкость и затраты на изготовление самолета, уменьшить его вес, повысить прочность и долговечность конструкции.

Первый полет Ан-24 совершил 20 октября 1959 г. с заводского аэродрома Святошин в Киеве. Его пилотировал экипаж в составе: Г. И. Лысенко (командир), Ю. В. Курлин (второй пилот), В. Н. Попов (штурман), П. С. Мельниченко (бортрадист) и Я. И. Рыжик (ведущий инженер по летным испытаниям). Первый эксплуатант самолета, 86-й объединенный авиаотряд (киевский аэропорт Жуляны), начал коммерческие полеты в октябре 1962 г. рейсом Киев — Херсон — Киев.

"Двадцатьчетверка" весьма интенсивно внедрялась в эксплуатацию. Уже за первый год (1963 г.) с начала регулярных полетов на пассажирских линиях среднегодовой налет на один самолет составлял 1400 ч (для сравнения: Ли-2, Ил-12 и Ил-14 имели годовой налет 500—600 ч). К началу 80-х годов Ан-24 летали уже более чем на тысяче воздушных авиалиний СССР и перевозили около 30 % пассажиров общесоюзного "Аэрофлота".

В СССР и за рубежом была создана мощная инфраструктура технического обслуживания и ремонта Ан-24. Ремонт самолетов организован на специализированных заводах в Киеве, Ростове-на-Дону, Иркутске, Иванове, а также на Кубе, в Румынии и других странах.

В 1982 г. на Ан-24РВ женский экипаж под руководством М. Л. Попович и Г. Г. Корчугановой установил 71 мировой рекорд скорости, высоты полета и времени ее набора для самолетов с ТВД и взлетной массой 20—25 т.

Впечатляют масштабы производства и экспорта самолетов Ан-24, которые вряд ли в обозримом будущем будут превзойдены. Всего с 1959 по 1979 г. на авиазаводах в Киеве, Улан-Удэ и Иркутске было построено более 1200 самолетов (кстати, и в настоящее время практически аналог "двадцатьчетверки" — Y7 — выпускается в Китае). Несколько сот Ан-24, больше других пассажирских самолетов СССР, были поставлены на экспорт в 38 стран мира. Не отрицая политическую составляющую в ряде случаев при поставке на экспорт советской авиатехники, все же трудно себе

представить, чтобы почти 40 стран мира, приобретая Ан-24, не оценили в первую очередь его великолепные и конкурентоспособные технико-экономические и эксплуатационные характеристики.

А вот цифры сегодняшнего дня. По данным АНТК им. О. К. Антонова, в настоящее время более 430 самолетов Ан-24 продолжают работать в 26 странах мира, из них 380 — в России. Назначенный ресурс Ан-24 достиг 70 000 летных часов, 47 000 полетов, 50 лет.

Уже не первый десяток лет конструкторы, представляя очередной проект нового самолета аналогичной вместимости (например Ил-114), позиционируют его как замену "устаревшему" Ан-24. К сожалению, дальше выпуска опытных или единичных экземпляров (а иногда и этого нет) реализация этих проектов не продвигается. А Ан-24 пока все летает и летает...

В чем же причины "живучести" многих антоновских самолетов? Легендарный Ан-2 летает более 60 лет, транспортный Ан-12 (которому, кстати, также давно ищут замену) — свыше 50 лет. Уникальный Ан-124 "Руслан" в полете более 25 лет. Не исключено, что будет возобновлено его серийное производство. Да и заканчивающийся 2009 г. принес очередной успех антоновскому КБ: начало серийного производства и коммерческой эксплуатации Ан-148; решение по восстановлению производства Ан-124; появившиеся наконец перспективы в реализации программы среднего транспортного самолета Ан-70.

Думается, что высокая результативность работы антоновской фирмы во многом базируется на ее традициях и преемственности. В отличие от некоторых российских авиационных конструкторских бюро, даже с мировым именем, где в последние годы наблюдается кадровая чехарда с генеральными конструкторами (иногда ими становятся просто далекие от конструкторской деятельности люди), в АНТК им. О. К. Антонова за 63 года со дня основания КБ было всего лишь три генеральных конструктора: Олег Константинович Антонов и его преемники — ушедший из жизни несколько лет назад Петр Васильевич Балабуев и сегодняшний генеральный конструктор Дмитрий Семенович Кива. Важно то, что они прошли все стадии конструкторской и производственной деятельности, сочетая в себе таланты организатора (менеджера) и конструктора. Результаты этой деятельности — самолеты "Ан", которые надежно летают многие годы по всему миру. И Ан-24 — один из них.

...Этим летом довелось мне лететь из аэропорта Внуково в один из южных городов на самолете Ан-24. Вылетели без задержки, полет прошел нормально, хотя в салоне было несколько шумновато, да и уши немного закладывало — все-таки самолет "немолодой". Через несколько дней — обратный вылет в Москву на самолете другого поколения, почти новом. Запустили двигатели, вырулили на исполнительный старт, минут десять "гоняли" двигатели, так и не взлетев, зарулили обратно на стоянку. Часа два из аэровокзала пассажиры наблюдали, как авиатехники устраняют дефект. Кто-то сказал: "Лучше бы полетели обратно на Ан-24, наверняка без задержки". Вот такая история.

Илья ВАЙСБЕРГ

источник: журнал «АвиаСоюз»
21.10.09

"РОСАВИА" ПЕРЕД ВЫБОРОМ

Сегодня истекает срок подачи предложений по тендеру на поставку "Ростехнологиям" 65 лайнеров для создаваемой авиакомпании "Росавиа".

Вчера свои предложения направили Airbus и российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). Сегодня заявку должен подать американский Boeing. Согласно врученному в августе авиапроизводителям RFP (request for proposal, или "приглашение делать предложение"), "Росавиа" потребуется 18 самолетов вместимостью 110–130 кресел в двухклассной компоновке. За эту позицию будут бороться A319 и Boeing 737-700. Также "Росавиа" нужно 22 лайнера вместимостью 140–180 кресел в двухклассной компоновке. Этим потребностям соответствуют самолеты A320 или Boeing 737-800. Емкость 180–210 пассажирских кресел разбита на две категории, и бороться в ней будут A321 и Boeing 737-900. В двухклассной компоновке понадобится пять лайнеров, столько же — в одноклассной. Предложение ОАК несколько отличается от иностранных конкурентов из-за ограниченного модельного ряда производителя. Компания предложила поставлять с 2011 года самолеты Ту-204СМ (на 210 пассажиров), Ту-204СМ300 (на 164 пассажира), а также региональные Ан-148 и SuperJet (вариант на 130 пассажиров). Для того чтобы предложение выглядело конкурентоспособным, производитель готов разработать и эффективную маршрутную сеть для каждого лайнера.

Кто победит в тендере, непонятно, так как в RFP не прописан механизм покупки лайнеров. В то же время "Ростехнологии" не будут работать над финансированием данного проекта, а предложат проработать схемы поставки лайнеров поставщикам техники. Ожидаемая сумма контракта исходила из 35–40 млн долл. за одно воздушное судно, а общая сумма — до 3 млрд

долл. Для того чтобы заключить контракт на такую сумму, "Росавиа" может попытаться получить госгарантии. Впрочем, это достаточно проблематично, так как бюджет страны на 2010 год уже сверстан. Покупка американских самолетов может осуществляться под гарантии американского Ex-Im Bank. Европейский производитель может работать через гарантии экспортного кредитного агентства Hermes (Германия) и Natixis Banques Populaires (Франция).

Производители не комментируют свои предложения. "Было сделано предложение, суть которого по традиции компания не раскрывает", — сказала пресс-секретарь представительства Airbus в РФ и СНГ Мария Шляхтова. "Boeing принимает участие в тендере "Росавиа". Детали проведения тендера и переговоров с "Росавиа" являются конфиденциальной информацией", — заявил директор по связям с общественностью Boeing по России и СНГ Дмитрий Хрол. "Мы подали конкурентоспособное предложение", — отметил официальный представитель ОАК Константин Лантратов.

Участие Boeing и Airbus в тендере получило поддержку американских и европейских властей. В частности, во вторник, 13 октября, госсекретарь США Хиллари Клинтон во время визита в Москву посетила местный офис корпорации. Изначально планировалось, что на встрече с ней будет присутствовать глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов, но накануне было принято решение, что на встречу поедет его заместитель Игорь Завьялов. 14 сентября на встрече с президентом Дмитрием Медведевым в Ярославле Airbus поддержали премьеры Франции Франсуа Фийон и Испании Хосе Луис Сапатеро.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
16.10.09*

РЕКТОР МАИ: ЗВАНИЕ — НЕ ПРИВИЛЕГИЯ, А КРОПОТЛИВАЯ РАБОТА

Министерство образования и науки России подвело итоги конкурса среди вузов на звание "Национальный исследовательский университет".

В список победителей вошли 12 высших учебных заведений страны. В их числе — Московский авиационный институт. Ректор МАИ Анатолий Герашенко отметил в интервью телеканалу "Вести", что победителями стали еще два вуза, которые входят в учебно-методическое объединение, — Самарский государственный аэрокосмический университет и Казанский государственный технический университет имени Туполева.

Звание "национальный исследовательский университет" — это не привилегия. Предстоит очень кропотливый, трудный путь по исполнению проектов. "Нам необходимо перестроить учебные программы, научные направления. Я понимаю так, что мы должны обучать студентов, пропуская их через научные исследования, и интегрироваться в производство, в науку, то есть войти в единое научно-производственное образовательное пространство. На те средства, которые нам будут выделены, мы должны приобретать такое оборудование, такое методическое сопровождение разрабатывать, которое на шаг или даже на два

опережает то, что находится на предприятиях сейчас", — отметил ректор МАИ.

"Учитывая кризисное состояние, конечно, мы все понимаем, что какой-то период необходимо пережить, — полагает Анатолий Геращенко. — Нельзя говорить, что у нас самолеты хуже, ракеты или спутники. Все это находится у нас на соответствующем уровне". Конечно, 90-е годы, по словам ректора, наложили отпечаток, но островки высокотехнологичных идей у нас остались. "При определенном финансировании все это может вырасти в материк и сделать большой инновационный прорыв, выполнив ту задачу, которую ставил наш президент: Россия должна быть наукоемкой, инновационной, высокотехнологичной", — подчеркнул ректор.

Высшие учебные заведения, ставшие победителями конкурса:

- Государственный университет — Высшая школа экономики;
- Казанский государственный технический университет им. А. Н. Туполева;
- Московский авиационный институт (государственный технический университет);

- Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана;
- Московский физико-технический институт (государственный университет);
- Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского;
- Новосибирский государственный университет;
- Пермский государственный технический университет;
- Самарский государственный аэрокосмический университет им. акад. С. П. Королева;
- Санкт-Петербургский государственный горный институт им. Г. В. Плеханова (технический университет);
- Санкт-Петербургский государственный университет информационных технологий, механики и оптики;
- Томский политехнический университет.

источник: сайт «Вести.Ru»
16.10.09

ОБЫКНОВЕННЫЙ ЛОББИЗМ

"Аэрофлот" сможет везти 10 Airbus 330 без уплаты 20%-ной таможенной пошлины, но за это простит штрафы за задержку поставки самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) компании Михаила Погосяна. Именно он способствовал отмене пошлин.

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, производитель SSJ100) еще летом объявила о переносе сроков поставки лайнеров на декабрь 2009 г. По контракту между ГСС и "Аэрофлотом" перевозчик должен получить 30 самолетов (еще на 15 оформлен опцион), а штраф за каждую просрочку SSJ100 — \$ 1,5 млн. Но стороны смогли договориться о "неденежной компенсации". Об этом шла речь на последнем заседании совета директоров "Аэрофлота", рассказали "Ведомостям" источник, близкий к Минтрансу, и два члена совета директоров. По их словам, ГСС и "Аэрофлот" не подписывали никаких официальных бумаг — действует "джентльменское соглашение" о том, что перевозчик не предъявляет ГСС штрафы, а та лоббирует временную отмену таможенных пошлин на самолеты, ввозимые сейчас "Аэрофлотом". На заседании совета директоров присутствовал и гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян, курирующий проект SSJ100. Он, по словам собеседников "Ведомостей", лоббировал на правительственном уровне отмену пошлин. Погосян пользуется авторитетом у всех высоких чиновников, включая премьера Владимира Путина, объяснили "Ведомостям" чиновники и руководители авиаотрасли. А менеджер "Аэрофлота" не видит ничего предосудительного в договоренностях между его компанией и ГСС, ведь обе стороны получили выгоду. Представитель ГСС от комментариев отказался.

С 18 октября начнет действовать правительственное постановление, которое продлевает на девять месяцев беспошлинный ввоз самолетов вместимостью свыше 300 кресел, а также — впервые — обнуляет на этот же срок ставку на самолеты массой более 120 т (без пассажиров и грузов). Под первую "поблажку" попадают не только пять самолетов А330-300, которые "Аэрофлот" ждет в 2010 г., но и дальнемагистральные лайнеры, приобретаемые "Трансаэро". Под вторую — только лайнеры А330-200. Пять таких самолетов в операционный лизинг взял "Аэрофлот".

Хотя "Аэрофлот" уже получил А330-200, новые правила действуют и для них, объяснил представитель компании. Обнуление пошлин позволит сэкономить сумму, равную цене лайнера (каталожная стоимость А330-200 — \$ 180,1 млн). А вот новейшему самолету Boeing 787 Dreamliner не хватило всего 2 т, чтобы попасть в список "льготников", рассказал "Ведомостям" источник, близкий к "Сухому". Впрочем, первые поставки В787 "Аэрофлоту" начнутся после 2014 г.

Sukhoi Superjet 100 — региональный самолет. Вместимость — 75 и 95 кресел. Каталожная цена — \$ 26–30 млн.

Airbus A330-200 — дальнемагистральный самолет. Вместимость — 253 и 293 кресла. Каталожная цена — \$ 180,9 млн.

Airbus A330-300 — дальнемагистральный самолет. Вместимость — 295 и 335 кресел. Каталожная цена — \$ 200,8 млн.

Анастасия ДАГАЕВА

источник: газета «Ведомости»
14.10.09

ИМИТАЦИЯ ПРОЦЕССА ПО СОЗДАНИЮ ОРУЖИЯ НОВОГО ОБЛИКА

Модернизированные самолеты со старым вооружением не обладают достаточной боеспособностью.

На протяжении последних пяти лет оценка состояния военной авиации России в отечественных СМИ изменялась от заявлений о гарантированном превосходстве над военно-воздушными силами любого вероятного противника до самых пессимистических прогнозов. Причем нередко эти оценки давались нашими авиационными военачальниками, в том числе главкомом ВВС генерал-полковником Александром Зелиным. Естественно, трансформация его взглядов на особенности развития авиационных средств поражения в условиях действующих государственных программ вооружения представляет наибольший интерес.

ОБРЕЧЕННЫЕ НА ПЕРЕХВАТ И УНИЧТОЖЕНИЕ

Александр Зелин с августа 2002-го по май 2007 года был заместителем главнокомандующего Военно-воздушными силами России. В мае 2007-го стал главкомом ВВС. Бесспорно, "хозяйство", доставшееся ему от предшественников на этом посту, оказалось, мягко говоря, не в лучшем состоянии.

Например, в течение 1994–2003 годов Военно-воздушные силы РФ не получили ни одного нового боевого самолета, а в последующем — до 2009 года — в войска поступило всего три новые машины — один Ту-160 и два Су-34. Как отмечали эксперты, в российской авиации осталось, вероятно, менее 500 боевых самолетов всех типов — от стратегических бомбардировщиков до штурмовиков, реально способных подняться в воздух. Генерал армии Владимир Михайлов еще в ту пору, когда он возглавлял Военно-воздушные силы, а именно 16 мая 2006 года, выступая в 13-м ГНИИ Минобороны, подчеркнул, что реализация эффективной военно-технической политики ВВС по-прежнему сдерживается существующими противоречиями между объемами возлагаемых на данный вид Вооруженных сил задач и возможностями их качественного решения.

Вместе с тем нельзя забывать, что Александр Зелин, являясь заместителем Владимира Михайлова, выступая в СМИ, на различных совещаниях и конференциях, объяснял деградирующее состояние ВВС в основном финансовыми ограничениями, накладываемыми на содержание и развитие военной авиации, а также экономическими возможностями оборонно-промышленного комплекса по разработке и производству перспективной авиационной техники и вооружения. В связи с увеличением ассигнований в последние годы генерал Зелин более замаскированно выражает мысль о несоответствии объемов выделяемых денежных средств необходимым темпам перевооружения находящейся не в лучшем виде авиации. "Перспективы развития ВВС прежде всего определяются состоянием нашей экономики, реальным уровнем финансирова-

ния, а также характером и содержанием мероприятий по дальнейшему реформированию и укреплению Вооруженных сил", — заявил он в 2008 году в интервью одной из отраслевых газет.

В 2003 году со страниц "НВО" Александр Зелин сообщил о модернизации Ту-95МС, Ту-160, Ту-22МЗ, Су-24М, Су-25, Су-27, МиГ-29, МиГ-31Б, Су-24МР. Минуло шесть лет, и в другой московской газете появилась статья генерала "Техническая оснащенность ВВС России", в которой перечисляются достоинства вышеперечисленного парка машин с небольшими дополнениями. Например, к этому списку добавлены вертолеты Ми-28 и Ка-52, главный недостаток которых — устаревшее вооружение и отсталая электроника.

Однако вряд ли можно утверждать, что Александр Зелин — опытный специалист — верит в перспективы модернизации, связанной с наращиванием боевых свойств Ту-160, необходимых для решения ударных задач с применением обычного неядерного вооружения. Следует отметить, что сразу после пересечения российской границы их встретят истребители НАТО. Об этом свидетельствует недавний полет двух Ту-160 в Венесуэлу. Бывший командующий Дальней авиацией Павел Андросов отмечал, что у берегов Норвегии наши ракетноносцы были перехвачены самолетами F-16 норвежских ВВС, которые в течение 20 минут сопровождали наши машины. А у берегов Исландии произошло "рандеву" уже с американскими истребителями.

Полтора десятка Ту-160 в совокупности с двадцатью "стариками" (приняты на вооружение в 1956 году) Ту-95МС, боеспособность и боеготовность многих из которых находятся под большим сомнением, вряд ли могут служить в интересах обеспечения ядерного и неядерного сдерживания. Нельзя серьезно относиться к заявлению главкома о наращивании боевых возможностей Ту-95МС, списание которого не за горами (см. "НВО" № 5, 2009). Жизнь стратега Ту-160, находящегося в строю наших ВВС с 80-х годов прошлого века, сопровождалась издевательствами — его "учили" бомбить (см. "НВО" № 8, 2003). В этой ситуации достижением считалось то, что один Ту-160 может взять на борт такой же бомбовый груз, как эскадрилья Ту-22МЗ. В те годы планировалось освоить применение с "белых лебедей" высокоточных корректируемых бомб, имеющих дальность пуска... 2–9 км. Таким образом, авторы модернизации подставляли машины под удар ПВО противника.

На протяжении последних шести лет Александр Зелин повторяет одно и то же о модернизации принятого на вооружение в 1962 году самолета Ту-22МЗ путем оснащения его обычным высокоточным оружием — управляемыми бомбами и ракетами класса "воздух — поверхность". Ранее эта машина предназначалась для поражения морских целей крылатыми ракетами Х-22 с кумулятивно-фугасной БЧ и имела в своем боекомплекте обычные бомбы свободного падения. Но, похоже, что эффективное довооружение не состоялось и данная машина по-прежнему не способна

наносить удары по наземным целям. Говоря много о Дальней авиации, руководство ВВС, по мнению ряда экспертов, в действительности игнорирует ее недостатки, к которым можно отнести большое время доставки средств поражения к цели, высокую уязвимость в воздухе и на земле, зависимость от наличия заправочной авиации и заранее подготовленных аэродромов. Рассматривая перспективы модернизации стратегической авиации, главнокомандующий ВВС не уделяет внимания крылатым ракетам воздушного базирования с неядерными БЧ, позволяющим наносить удары с больших дальностей без захода в зону объектов ПВО. Правда, он упоминает, что ведутся поисковые исследования по формированию облика перспективного авиационного комплекса, который будет более эффективен по сравнению с нынешними Ту-95МС и Ту-160.

5 августа 2009 года на встрече с журналистами Александр Зелин заявил: "В связи с увеличением стоимости создания и эксплуатации авиационных комплексов нового поколения, а также стоимости их освоения летным составом можно ожидать, что при прогнозируемом уровне финансирования численный состав авиации ВВС к 2025 году может существенно уменьшиться. В этом случае пилотируемая авиация ВВС будет не в состоянии решать требуемый объем задач в локальной войне, как этого требуют программные документы по национальной безопасности и Военной доктрине Российской Федерации".

Странно звучат эти слова в условиях существующих государственных программ вооружения, трехлетнего государственного оборонного заказа на 2009–2011 годы, разработанного проекта концепции Федеральной целевой программы "Развитие государственной авиации на 2009–2015 годы", проекта концепции Государственной программы вооружения на 2011–2020 годы с учетом долгосрочного прогнозирования (на 15–20 лет). Также сообщалось, что в 2005 году в ВВС активно проводились работы по созданию стратегического замысла и плана полного качественного перевооружения авиации. Получается, что все эти документы не предусматривают достижения требуемой боеспособности ВВС к 2025 году. Нельзя пройти мимо итогов российско-грузинской войны в августе 2008-го. Минобороны РФ заявило о потере в той пятидневной кампании четырех самолетов. Однако в отечественных СМИ приводятся иные цифры: противнику удалось сбить восемь или десять наших крылатых машин.

Хочется напомнить о признании начальника войсковой ПВО Николая Фролова 22 мая 2008 года о том, что российские системы ПВО после модернизации не будут способны противостоять перспективным средствам воздушного нападения основных зарубежных стран. Нам регулярно сообщают о положительных результатах учений по отражению группировкой ПВО массированного налета средств воздушно-космического нападения. Но предусмотренная Государственной программой вооружений до 2015 года возможность иметь 18 дивизионов С-400 не способствует прикрытию основных административных, промышленных центров и даже не обеспечивает функционирование СЯС.

НЕСОВЕРШЕННОСТЬ ВЫСОКОТОЧНЫХ АВИАБОМБ И РАКЕТ

В 2005 году в отраслевой газете, известной своей неуклонной поддержкой руководства Минобороны

РФ, была напечатана статья тогда еще заместителя главнокомандующего ВВС Александра Зелина "Увеличить горизонт предвидения", посвященная приоритетным задачам создания авиационного вооружения. А в 2007-м в той же газете увидел свет материал на ту же тему начальника 30-го ЦНИИ МО Юрия Балько, озглавленный "Обеспечить гарантированное превосходство". Ознакомление с содержанием этих статей показывает, что значительная часть второй публикации ее автор позаимствовал у генерала Зелина, причем — без ссылки на выступление последнего. Вместе с тем Юрий Балько не счел нужным повторить весьма важные факты, изложенные Александром Зелиным. А он, например, говорил о проблеме, которая заключается в том, что "выявлено несовершенство высокоточного оружия с лазерным, телевизионным и оптико-электронным наведением, связанное прежде всего с существенными ограничениями по условиям боевого применения". Кто-то, конечно, может предположить, что данная проблема была решена к моменту написания начальником 30-го ЦНИИ своего материала. Но это не так. И ее замалчивание выглядит не лучшим образом.

Правда, и Александр Зелин не рассказал, у каких образцов высокоточного оружия с вышеуказанными способами наведения выявлено несовершенство. Однако, похоже, к этим образцам относятся корректируемые авиационные бомбы, представленные в книге "Оценка технического уровня образцов вооружения и военной техники" (авторы С. Семенов, В. Харчев, А. Иоффин).

Основной недостаток отечественных корректируемых авиабомб — это малые дальности пуска (2–12 км), то есть самолеты — их носители — всегда будут подвергаться опасности уничтожения зенитными средствами противника. Эти авиабомбы предназначены для поражения малоразмерных прочных целей при полностью подавленной вражеской ПВО. Между тем военный конфликт с Грузией показал, что у нас с этим делом обстоит отнюдь не благополучно.

Из опыта использования отечественных корректируемых бомб против чеченских бандформирований известно, что сложные метеословия (туман, дождь, снег, облачность) существенно ограничивали возможности фронтовой авиации по применению боеприпасов с лазерной и телевизионной системами наведения. Впрочем, подобные случаи отмечались также в воздушных операциях НАТО против Югославии: и тогда корректируемые авиабомбы с лазерными ГСН показали свою неэффективность в ночное время и при плохой погоде. Не внесла существенных изменений принятая на вооружение в 2003 году КАБ-500С-Э, наведение которой на цель осуществляется с помощью спутниковой навигационной системы. Дальность ее пуска составляет 2–9 км. И хотя по сравнению со штатными авиабомбами с лазерным и телевизионным наведением КАБ-500С-Э имеет преимущество при использовании днем и ночью в сложных метеословиях, она, повторяю, может применяться лишь при полностью подавленной ПВО противника.

А ведь корректируемые авиабомбы входят в боекомплект таких машин, как штурмовик Су-25ТМ, истребители-бомбардировщики Су-27ИБ и МиГ-27К, многофункциональный истребитель МиГ-29.

К образцам с подобными недостатками следует отнести авиационные управляемые ракеты с лазерной системой самонаведения С-25ЛД, Х-25МЛ, Х-29Л, Х-

29М и ракету с телевизионной системой наведения Х-29Т. Все они предназначены в основном для поражения наземных целей. Максимальная дальность пуска этих ракет не превышает 10 км с вытекающими отсюда отрицательными последствиями. Носителями, например, ракеты Х-29Л являются Су-24М, Су-39, МиГ-29СМ, Су-32, Су-35, а ракеты Х-29Т — Су-24М, Су-39, Су-27М, МиГ-29СМ, Су-30КИ, Су-32, Су-35, МиГ-31БМ. Перечисленные носители — фронтовые бомбардировщики, многоцелевые истребители и штурмовики — с таким несовершенным вооружением будут уничтожены ПВО противника.

БЕСПОЛЕЗНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

В вышеупомянутой статье "Техническая оснащенность ВВС России", опубликованной 30 сентября нынешнего года, Александр Зелин заявил: "В ближайшей перспективе практически все части, оснащенные самолетами Су-24, будут перевооружены на самолеты Су-34". Но ближайшая перспектива оказалась неопределенно далекой.

8 октября министр обороны Анатолий Сердюков доложил Верховному главнокомандующему Дмитрию Медведеву о закупке в нынешнем году двух фронтовых бомбардировщиков Су-24М. При этом была отмечена глубокая модернизация, в результате которой получился совершенно новый самолет. Однако речь шла в основном об электронной начинке машины с сохранением старого вооружения. Вместе с тем, как и в прошлые — советские, и в нынешние — российские — времена, не осуществлялась переоценка эффективности авиационного вооружения по мере его старения в зависимости от совершенствования защиты объектов поражения.

Тридцатилетний возраст конструкции бомбардировщика с модернизированной электронной начинкой и старым вооружением, несомненно, требует определения его боевых свойств в новых условиях. Отсутствие такой оценки явилось результатом представления Су-24М как нового самолета. Для подавления РЛС ПВО противника бомбардировщик имеет противорадиолокационные ракеты Х-28 и Х-58 с максимальной дальностью прицельного пуска 90 и 120 км соответственно. Но у этих ракет также солидный возраст. Например, Х-28 принята на вооружение в 1973 году. Наивно полагать, что противник с тех пор не предпринял никаких мер по созданию защиты своих радаров. Уместно вновь напомнить о развитии за рубежом СВЧ-оружия, эффективно действующего на

электронную начинку авиационных носителей и их высокоточные вооружения. Данной проблеме у нас не уделяется должного внимания (так, давно следовало бы убедиться в работоспособности под воздействием СВЧ-оружия Х-28 и Х-58). В общем, Су-24М с боекомплектом, состоящим из КАБ-500Кр, КАБ-500Л, КАБ-1500Л, Х-23, Х-29, а также неуправляемых бомб и ракет, вряд ли выполнит боевую задачу в условиях действующей ПВО противника.

Анатолий Сердюков сообщил и о закупке одного штурмовика Су-25, который был создан для поражения прежде всего слабобронированных БТР и БМП. Самолет имеет двухствольную пушку ГШ-30, ракеты с лазерным наведением Х-25МЛ, Х-29Л и С-25Л, блоки неуправляемых авиационных ракет и оборонительные ракеты малой дальности класса "воздух — воздух" Р-60М. В числе приобретенных оказались два истребителя Су-27 для завоевания превосходства в воздухе. Они оснащены пушками ГШ-30, ракетами "воздух — воздух" малой, средней и большой дальности, неуправляемыми авиационными ракетами, свободно падающими бомбами.

Су-24М, Су-25, Су-27 применялись во время войны в Афганистане и в ходе боевых действий в Чечне. И там и там наши самолеты обстреливались лишь из ПЗРК и крупнокалиберных пулеметов. Набор высоты до 5500 м исключал воздействие этих средств и позволял осуществлять бомбовые удары. Не случайно в период чеченской кампании было потеряно только два Су-25. Такой боевой опыт не позволил полноценно судить о возможностях этих самолетов по преодолению зарубежных средств ПВО при поражении наземных целей. Основным недостатком закупленных самолетов является старое вооружение, у которого, во-первых, отсутствует "дальнобойность", позволяющая не входить в зону войсковой ПВО противника, и, во-вторых, сомнительная способность противорадиолокационных ракет надежно поражать современные зарубежные РЛС ПВО. В целом закупленные модернизированные Су-24М, Су-25 и Су-27 со старым вооружением не обладают достаточной боеспособностью в условиях современных боевых действий. По большому счету продолжается имитация по созданию оружия нового облика.

Михаил РАСТОПШИН

источник:

газета «Независимое военное обозрение»

23.10.09

ПОЛЕТЫ С "ПЛАВАЮЩЕГО АЭРОДРОМА"

Испытаны новые российские палубные самолеты.

Баренцево море, 28 сентября. Тяжелый авианесущий крейсер "Адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов" полным ходом идет навстречу северному ветру — такой курс упрощает посадку на палубу. Над

ней несколько раз, опускаясь все ниже и ниже, проходит самолет с необычными для экипажа корабля опознавательными знаками. Это серийный МиГ-29КУБ, построенный в РСК "МиГ" по заказу индийского флота. В очередном проходе машина касается палубы колесами шасси и вновь взмывает в небо — состоялась генеральная репетиция посадки. Через

несколько минут истребитель, захватив посадочным гаком трос аэрофинишера, останавливается у надстройки "Кузнецова".

Поднят фонарь. Палубная команда и специалисты РСК "МиГ" приветствуют летчиков, но на их лицах еще нет бурной радости: первая посадка нового самолета на корабль — очень непростая и, прямо скажем, небезопасная операция. Однако пилоты корпорации "МиГ" Николай Диордица и Михаил Беляев справились с ней на отлично.

Герой России Николай Диордица — ветеран палубной авиации, а Михаила Беляева ждет ритуальная процедура посвящения в узкий клуб корабельных пилотов. Он — известнейший в мире испытатель, чья воздушная акробатика на сверхманевренном МиГ-29М ОВТ восхищает зрителей отечественных и зарубежных аэршоу. Но от торжественно-шутливой церемонии бывлые заслуги не спасают — товарищи несколько раз прикладывают его "пятой точкой" к гаку истребителя.

МиГ-29КУБ откатывают на стоянку, очищая палубу для следующего самолета. Через некоторое время, сделав ряд пробных заходов, на корабль садится краснозвездный МиГ-29К. Его пилотирует шеф-пилот "МиГа" Герой России Павел Власов. Он блестяще "притирает" самолет к палубе. Власову посвящение не грозит — он летал с "Кузнецова" в самом начале карьеры испытателя.

Шеф-пилот "МиГа" сразу после посадки вновь взлетает в воздух — его качают не только друзья, но и командование авиации Северного флота. Все довольны, но больше всех, похоже, рад гендиректор "МиГа" Михаил Погосян. Он говорит, что успешные полеты с палубы "Кузнецова" помогут МиГ-29К/КУБ найти новых заказчиков. Погосян уверен, что эти машины будут востребованы и в российских Вооруженных силах. Действительно, вице-премьер Сергей Иванов в

начале 2009 года заявил о включении новых "МиГов" в госпрограмму вооружения для переоснащения "Кузнецова" после исчерпания ресурса Су-33. Кроме того, завершение испытаний индийских "корабелок" делает более реалистичными планы постройки в России новых авианосцев, которые в сентябре обсуждала Военно-промышленная комиссия.

Для корпорации "МиГ", переживающей не самые легкие времена, успех на "Кузнецове" крайне важен. Фирма вложилась в создание и организацию серийного производства нового семейства истребителей. Они унаследовали аэродинамику МиГ-29, но кардинально отличаются от него по боевым возможностям и эксплуатационным качествам.

МиГ-29К/КУБ — базовые машины семейства. На их основе создаются самолеты сухопутного базирования, в частности МиГ-35, которые представляют Россию в борьбе за заказ ВВС Индии. Продолжаются переговоры о закупке индийскими ВМС еще одной партии МиГ-29К/КУБ. Доклад представителей Минобороны Индии, наблюдавших за полетами в Баренцевом море, может ускорить сделку.

После нескольких посадок и взлетов на корабле пара истребителей уходит в сторону Североморска, а оттуда, после заправки и отдыха пилотов, — в Москву. Скоро их пути разойдутся. МиГ-29КУБ вместе с самолетами первой партии отправится к теплому Индийскому океану. Новая встреча с "Кузнецовым" ему, скорее всего, не суждена. А МиГ-29К будет летать в России. На палубу российского корабля он вернется.

Иван ПЕТРОВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
09.10.09*

МИНИСТРЫ ОБОРОНЫ РФ И ИНДИИ ПРОВЕДУТ ЗАСЕДАНИЕ В МОСКВЕ

Министр обороны РФ Анатолий Сердюков и его индийский коллега Араккапарамбил Куриан Энтони, находящийся в России с официальным визитом, откроют в среду в Москве 9-е заседание российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству.

Заседание продлится два дня. Об этом сообщил исполняющий должность начальника Управления пресс-службы и информации Минобороны РФ полковник Алексей Кузнецов.

"Нынешнему пленарному заседанию межправкомиссии по ВТС придается особое значение в связи с осуществляемой правительством Индии масштабной программой модернизации и технического перевооружения своих вооруженных сил. На протяжении более четырех десятилетий сотрудничество с

Советским Союзом, а затем и с Россией служит хребтом военной мощи независимой Индии. Достаточно сказать, что около 70 % вооружений и военной техники, которыми оснащена индийская армия, являются советского или российского производства", — отметили в Минобороны.

Как сообщили в пресс-службе "Рособоронэкспорта", "Индия — единственная страна в мире, с которой у России реализуется программа ВТС до 2010 года. Она оценивается в 18 млрд долларов и охватывает практически все сферы взаимодействия оборонно-промышленных комплексов двух государств. Основная часть поставок вооружений и военной техники, предусмотренная программой, уже выполнена или находится в стадии завершения. В декабре 2008 года межправкомиссия по ВТС определила стратегию двусторонних отношений на период до 2020 года".

"За последние 40 с лишним лет объем российско-индийского ВТС уже превысил 35 млрд долларов, — отметили в "Рособоронэкспорте". — На Индию прихо-

дится примерно треть общего объема российского экспорта вооружений и военной техники".

"Среди самых крупных проектов, осуществляемых в настоящее время, — поставка для ВВС Индии транспортных вертолетов Ми-17В-5, лицензионное производство самолетов Су-30МКИ, танков Т-90С, модернизация противолодочных самолетов Ил-38, — напомнили в пресс-службе. — Российские предприятия выполняют индийские заказы по поставкам палубных истребителей МиГ-29К, МиГ-29КУБ и вертолетов Ка-31. Кроме того, российский истребитель МиГ-35 заявлен на участие в тендере на закупку 126 истребителей для ВВС Индии".

Как неоднократно отмечали руководители Минобороны РФ и Федеральной службы по ВТС, Россия и Индия в этой области уже давно ушли от отношений "продавец — покупатель", они не только совместно разрабатывают и производят высокотехнологичную военную продукцию, но и продвигают ее на рынки третьих стран. Блестящим примером таких отношений служит совместное российско-индийское предприятие "БраМос Аэроспейс Лимитед", выпускающее сверхзвуковые крылатые ракеты "БраМос". Варианты ракеты морского и наземного базирования приняты на вооружение сухопутных войск и ВМС Индии. Наряду с созда-

нием авиационного варианта ракеты для истребителя Су-30МКИ продолжают работы по модификации ракеты для запуска с подводных лодок. Портфель заказов на ракеты "БраМос" достиг рекордной величины — 1 млрд долларов.

Не исключено, что на заседании межправкомиссии по ВТС среди прочих будет также рассмотрен вопрос передачи Индии в лизинг на 10 лет российской АПЛ "Чакра" (бывшая "Нерпа" проекта 971 "Щука-Б", по классификации НАТО "Акула-2"), на которой в ноябре прошлого года во время испытаний в Японском море произошел пожар, а также вопрос увеличения цены переоборудования авианосца "Викрамадитья" (бывший "Адмирал Горшков") на предприятии "Севмаш" в Северодвинске.

Помимо участия в работе межправкомиссии по ВТС главы военных ведомств России и Индии проведут переговоры, на которых обсудят "состояние и перспективы развития двустороннего сотрудничества в военной области", сообщили в Минобороны РФ.

Визит индийского министра обороны продлится до 15 октября, передает ИТАР-ТАСС.

источник: газета «Взгляд»
14.10.09

АН-148 ПОДСТРАИВАЕТСЯ ПОД СПРОС

Россия более чем на треть сократит план по производству Ан-148.

Хотя украинские заводы и задействованы в создании этого самолета на российских предприятиях, эта новость для них скорее позитивна: наши мощности будут активнее использоваться в производстве собственных серийных машин.

Как сообщили в Объединенной авиастроительной корпорации (Россия), предприятие может внести корректировки в программу производства серийного самолета Ан-148. "Вопрос может быть рассмотрен на следующем заседании правления", — сказал менеджер департамента корпоративных коммуникаций ОАК Максим Сысоев. В то же время господин Сысоев не объяснил причины возможного пересмотра бизнес-плана, не комментируя также сообщения отдельных российских СМИ о несоблюдении Украиной сроков поставки агрегатов для этой машины. "Если даже такие претензии и есть, я не берусь их озвучивать", — уклонился от ответа представитель корпорации.

В то же время факт несоблюдения украинской стороной сроков по поставкам комплектующих для Ан-148 напроочь опровергли на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО), заводе, который осуществляет сборку самолета в России. "Все агрегаты из Украины поставляются в сроки, предусмотренные контрактами, и сбоев в графике не происходило", — сообщил замдиректора ВАСО Владимир Данилов. Между тем, по его словам, завод действительно собирается скорректировать план производства. "В этом году мы передадим заказчику три Ан-148, в сле-

дующем — 9, в 2011 г. — 16, а в 2012 г. — 24", — заявил господин Данилов. Напомним, согласно утвержденному ОАК бизнес-плану, актуальному пока и на сегодняшний день, план сборки предполагал создание в текущем году четырех самолетов, а к 2012 г. — выход на максимальный темп производства (36 единиц техники в год). Как полагает старший партнер юридической фирмы "Ильяшев и партнеры" эксперт по авиации Роман Марченко, в основе решения ОАК может лежать финансовый кризис, который повлиял на объем платежеспособного спроса в отрасли. "Сокращение программы производства — вполне в русле тенденций в мировом авиастроении. И Boeing, и Airbus столкнулись с уменьшением портфеля твердых заказов на свою технику. Падение пассажиропотока, нестабильные цены на топливо — все это заставляет авиакомпании отказываться от заказанных самолетов или отодвигать сроки поставки техники", — говорит эксперт.

Как сообщают на ВАСО, портфель заказов на Ан-148 сегодня составляет около 70 единиц, однако эта цифра включает как твердые контракты, так и опционы, условия которых могут пересматриваться. Еще годом ранее объем твердых заказов составлял 52 шт., а опцион — более 80.

В Украине же особого пессимизма из-за возможного сокращения объемов заказов на Ан-148 из России не испытывают. По мнению заместителя начальника управления внешних связей и связей с общественностью завода "Авиант" Анатолия Федорова, главная задача предприятия — наращивание производственных мощностей: "Вопрос недостатка мощностей — основной, который стоит сегодня перед нами". По его

словам, даже при выходе на максимальный темп производства "Авиант" в кооперации с другими украинскими заводами и своими российскими партнерами будет способен производить не более 6–7 самолетов в год. Задача же максимум на этот год – выпуск хотя бы одного Ан-148. Пока спрос на Ан-148 киевской сборки превышает возможности наших заводов. Производителю уже удалось заключить твердый контракт на поставку 6 самолетов; всего же, по оценкам экс-министра транс-

порта Иосифа Винского, внутренний рынок в ближай- шие годы потребует до 80 таких машин. А помимо удо- влетворения потребностей собственного рынка укра- инские заводы должны будут еще и реализовывать обязательства перед ВАСО (наша часть работы – крыло, отсек фюзеляжа и центроплан).

*источник: газета «Экономические известия»
07.10.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" НАШЛИ СПЕЦИАЛИСТА ПО БАНКРОТСТВАМ

Владимир Бланк возглавит созданную в госкорпорации службу финансового оздоровления.

Как стало известно "Ъ", в госкорпорации "Ростехно- логии" создается служба финансового оздоровления, которая займется решением проблем предприятий гос- корпорации, находящихся в процессе банкротства и предбанкротном состоянии. Возглавит новое подраз- деление бывший замглавы Минрегиона Владимир Бланк, с марта этого года работавший советником Сер- гея Чемезова по региональным и транспортным проек- там. Эксперты считают создание отдельного подразде- ления по проблемным активам правильным решени- ем, но отмечают, что финансовых трудностей пред- приятий "Ростехнологий" не решить без больших финансовых вливаний.

В "Ростехнологиях" "Ъ" вчера подтвердили факт создания службы и назначения ее руководителем с 1 октября Владимира Бланка. Сам господин Бланк под- твердил назначение, однако прокомментировать поставленные перед ним задачи отказался. При этом финансовым директором госкорпорации остается зам- гендиректора Игорь Завьялов, уточнили в "Ростехноло- гиях". Ему и будет подчинена служба финансового оздоровления, добавляет источник в госкорпорации.

По словам источника в "Ростехнологиях", в компе- тенцию службы Владимира Бланка попадут предприя- тия корпорации, по которым есть риски банкротства либо уже возбуждены дела о банкротстве. Всего гос- корпорации передано более 400 организаций, из них более 50 требуют скорейшего финансового оздоровле- ния, сказал собеседник "Ъ". Основными задачами службы станет предотвращение банкротства предприя- тий корпорации или минимизация ущерба в случае, когда банкротство неизбежно. При этом источник под- черкнул, что служба не будет полностью отвечать за оздоровление таких масштабных предприятий, как АвтоВАЗ и крупные холдинговые компании корпорации: этим будут заниматься все подразделения корпорации совместно.

42-летний Владимир Бланк работал в федераль- ных ведомствах с 2006 года – сначала заместителем и. о. руководителя Росстроя, а затем – заместителем главы Минрегионразвития. В Минрегионе он считался креатурой главы департамента капитальных вложе- ний Владимира Когана, в прошлом известного санкт- петербургского предпринимателя. В 2002–2003 годах

Владимир Бланк занимал пост зампреда правления банка ПСБ, совладельцем которого до 2006 года был господин Коган. В "Ростехнологии" господин Бланк пришел в марте этого года, курировал региональную политику и транспортное направление, отдельно отве- чая за интеграцию петербургской авиакомпания ГТК "Россия" в создаваемую "Ростехнологиями" авиаком- панию "Росавиа".

Руководство "Ростехнологий" не раз жаловалось на тяжелое финансовое положение вошедших в них предприятий. Летом Сергей Чемезов оценивал креди- торскую задолженность предприятий госкорпорации в 600 млрд руб. В начале этого года "Ростехнологии" обратились в правительство с просьбой о выделении дополнительной госпомощи в размере 262 млрд руб. (из них 110 млрд в виде госгарантий). 84,76 млрд руб. из них должны были пойти на погашение кредиторской задолженности предприятий. Но денег госкорпорация так и не получила.

"Предприятия "Ростехнологий" в тяжелом положе- нии: идея их объединения разрабатывалась на высо- ком рынке, а во время кризиса вместо извлечения при- былей от объединения госкорпорации приходится латать финансовые дыры", – говорит директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. Назначе- ние Владимира Бланка он оценивает положительно: высшего руководства – Сергея Чемезова и его замов Игоря Завьялова и Алексея Алешина – на все не хвата- ет, а господин Бланк показал себя состоятельным мене- джером, говорит господин Пухов.

"За то время, что Владимир Бланк курировал ГТК "Россия", с одной стороны, решить проблему с долгом компании не удалось, но, по крайней мере, удалось удержать кредиторов от попыток остановить ее рабо- ту", – говорит глава аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. В любом случае без серьезной финансовой господдержки задача оздоро- вления предприятий "Ростехнологий" кажется невоз- можной, резюмирует Руслан Пухов.

*Анна ПУШКАРСКАЯ,
Петр МИРОНЕНКО*

*источник: газета «Коммерсантъ»
07.10.09*

УСПЕХ С НАМЕКОМ НА НЕПРИЯТНОСТЬ

Индия хочет еще Су-30МКИ и МиГ-29К, а о новых МиГ-35 пока не говорит ни слова.

Индийская газета The Times of India со ссылкой на командующего ВВС своей страны маршала авиации Прадипа Васанта Наика порадовала наш отечественный ОПК двумя сообщениями, которые были опубликованы практически одно за другим с разницей в несколько дней. Первое информировало о желании военно-воздушных сил южноазиатского государства закупить у России дополнительную партию в полсотни многофункциональных истребителей Су-30МКИ. А следующее говорило о планах Министерства обороны Индии приобрести у ОПК Российской Федерации еще одну партию корабельных истребителей МиГ-29К/МиГ-29КУБ. Как уверяет газета, заказ на "МиГи" "скоро будет передан для окончательного утверждения в Комитет по безопасности при кабинете министров страны", а после его одобрения Москва и Дели подпишут контракт на 16 самолетов стоимостью примерно 1,12 млрд долларов.

Новости, что ни говори, приятные. Особенно если учесть сложности, возникшие в последнее время с выполнением Россией своих обязательств по достройке и модернизации авианесущего крейсера Vikramaditya ("Адмирал Горшков") для ВМС Индии, решение Дели отказаться от покупки отечественных самолетов-разведчиков Ил-38, другие явные и неявные противоречия в сфере военно-технического сотрудничества, которые уже привели к некоторому снижению объемов валютной выручки на индийском направлении. А тут нашим авиастроительным предприятиям светят долговременные заказы и немалые доходы. 50 Су-30МКИ могут стоить никак не меньше двух с лишним миллиардов долларов. Плюс деньги за корабельные "МиГи". Практически половина средней годовой выручки наших экспортеров оружия и боевой техники. Как тут не порадоваться за них и за родной оборонно-промышленный комплекс!

Напомним, Дели уже закупил для своих ВВС тремя партиями 230 многофункциональных истребителей Су-30МКИ на общую сумму 8,5 млрд долларов. Сам самолет был разработан под индийские тактико-технические требования. На нем стоит французская, израильская и индийская авионика. Совместить отечественные системы управления с зарубежными оказалось очень сложной задачей, но российские конструкторы с ней успешно справились, о чем и свидетельствует растущий интерес индийских летчиков к нашим "сушкам". В 1999 году они получили 40 истребителей Су-30, которые еще не были доработаны до уровня Су-30МКИ, на сумму 1,46 млрд долларов для обучения работе на машинах этого класса.

Потом в Индию начали поставяться новые истребители. А вместе с ними была передана технология на производство этих машин на предприятиях корпорации HAL (Hindustan Aeronautics Limited), и к 2015 году ее заводы должны выпустить 140 таких самолетов. На

сегодняшний день, согласно справочнику The Military Balance, в индийской армии 48 Су-30МКИ (по другим данным — 105). Размещены они в основном в Кашмирской долине — в непосредственной близости от границ Пакистана и Китая, на авиабазе близ города Сринагар. Как утверждают местные газеты, эти истребители "способны нести на борту до восьми тонн вооружений, включая ядерные боеприпасы", и перед ними поставлена задача осуществлять "проникающие миссии" не только в небе над Кашмиром, но и в зоне высокогорного плато Ладакх, включая район Каргила, где в 1999 году вспыхнул ожесточенный индо-пакистанский конфликт. Надо учесть и то обстоятельство, что Дели ведет переговоры с Москвой о создании на базе уже существующих крылатых ракет "БраМос" для подводных лодок и надводных кораблей, а также частей береговой обороны новой сверхзвуковой крылатой ракеты для подвески под фюзеляжем Су-30МКИ. Она должна применяться для нанесения ударов по наземным и надводным целям с воздуха. Контракт на ее разработку пока не подписан, но все движется к тому, что в ближайшее время он будет заключен. Об этом говорили официальные лица Индии и России и во время работы Международного авиакосмического салона "МАКС-2009". А The Times of India цитирует слова маршала авиации Прадипа Васанта Наика, который сказал: "Мы должны наращивать боевые возможности авиации в соответствии с требованиями как сегодняшнего дня, так и завтрашнего".

С самолетами МиГ-29К/МиГ-29КУБ картина несколько иная. Их еще нет на вооружении у индийских ВВС и ВМФ. Они для них только строятся, так как пока еще не готов и носитель этих истребителей — авианосец Vikramaditya, который продолжает стоять у стенки "Севмашпредприятия" в Северодвинске. Но индийские летчики уже начинают потихоньку осваивать эти машины — на тренажерах, заводских стапелях, в кабинах первых истребителей, взлетевших с заводских аэродромов. А после того как в конце сентября несколько корабельных "мигарей" в Баренцевом море успешно сели на палубу тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал флота Советского Союза Кузнецов", а потом и взлетели с него, сомнений у индийцев не осталось. К 16 заказанным самолетам они захотели прикупить еще столько же. Зачем? Вопрос, который надо задать им, но об ответе можно догадаться.

Есть информация, что Дели строит свой авианосец и для него ему нужен новый палубный истребитель. Желательно легкий. Как сообщает журнал Defense News, ранее они хотели заказать его у известной американской корпорации Lockheed Martin, но что-то не срослось. Вроде бы корпорация не получила на то согласие Белого дома, и индийцы решили сменить партнера. Не исключено, что они присматриваются и к такому варианту, как наш МиГ-29К/МиГ-29КУБ. Совсем "легким" назвать этот истребитель нельзя, хотя он миниатюрнее, чем, к примеру, еще один корабельный самолет, Су-33. А со своими самолетами у Дели пока не

очень получается. Даже со сборкой Су-30МКИ по нашей лицензии на собственных заводах у них есть сложности. Так что "опора на иностранную помощь" там не только не осуждается, а приветствуется.

И тем не менее после таких явных и не очень перспектив для отечественной оборонки в сотрудничестве с надежным партнером с полуострова Индостан появляются некоторые сомнения. Дело в том, что, как знают наши читатели, Россия участвует в тендере, объявленном Министерством обороны Индии на поставку ВВС страны 126 новых средних многоцелевых истребителей (MMRCA). Кроме нашей Российской Федерации, предлагающей Дели многофункциональный истребитель МиГ-35 с регулируемым вектором тяги и другими боевыми достоинствами, в него пробилась США с самолетом F/A-18E/F Super Hornet фирмы Boeing, уже упоминавшийся Lockheed Martin с F-16 Fighting Falcon, а также французский Dassault Aviation с Rafale, шведский SAAB JAS-39 Gripen, европейский (Великобритания — Германия — Италия — Испания) Eurofighter EF-2000 Typhoon. Испытания этих машин уже начались на базах местных ВВС в самых сложных условиях воздушного боя, при массированном воздействии на них средств радиоэлектронной борьбы, противодействия других самолетов. В том числе и нашего Су-30МКИ...

Вскоре предстоит такой экзамен и нашему МиГ-35. Автору этих строк довелось видеть, как пилотировал этот самолет в феврале нынешнего года на международной выставке в Бангалоре летчик-испытатель

фирмы "МиГ" Михаил Беляев. Фигурами высшего пилотажа, которые он показывал на своем истребителе, любовались не только простые посетители салона, но и авиационные специалисты, эксперты, конструкторы, боевые летчики многих стран. Тогда казалось, что у нашей страны очень большие шансы победить в предстоящем тендере. Сейчас у меня появились сомнения. Почему?

Индия — очень сложный и неоднозначный партнер в военно-техническом сотрудничестве. И ничего ее руководители и генералы не делают просто так. Если они решили закупить еще по партии Су-30МКИ и МиГ-29К/МиГ-29КУБ, то не исключено, что ставку в победе на тендере уже сделали на другую, не русскую машину. Дели давно руководствуется принципом "не складывать все яйца в одну корзину". Может быть, и здесь он хочет подойти дифференцированно. Купить у русских то, что уже себя зарекомендовало, а у другой страны — другую технику. Тем более что от западных конкурентов нашего ОПК ему делаются самые заманчивые предложения, больше похожие на искушение.

Хочу ошибиться в своих предположениях, боюсь оказаться Кассандрой, но все же...

Виктор ЛИТОВКИН

источник:
газета «Независимое военное обозрение»
09.10.09

ПОЛОЖЕНИЕ РОССИИ НА ИНДИЙСКОМ РЫНКЕ ВООРУЖЕНИЙ

На фоне значительного повышения активности западных стран в последние годы наблюдается устойчивая тенденция сокращения поставок Россией готовой продукции военного назначения (ПВН) в Индию.

При сокращении поставок финальных образцов ВиВТ российского производства акцент двустороннего ВТС перемещается в область передачи лицензий на производство в Индии российских ВиВТ, проведения совместных и заказных НИОКР, а также создания совместных предприятий для разработки, производства, модернизации и ремонта ПВН.

К числу наиболее масштабных проектов, связанных с передачей лицензий на производство в Индии российских ВиВТ, относятся лицензионное производство многофункциональных истребителей Су-30МКИ, ОБТ Т-90С, а также авиадвигателей АЛ-55И разработки НПО "Сатурн" для индийских УТС НЛТ-36 и НЛТ-39 и РД-33 серии 3 для МиГ-29.

В связи со столь масштабной передачей технологий в 2005 году было подписано соглашение о взаимной охране прав на интеллектуальную собственность, заключения которого давно добивалась Москва.

На основе успешного опыта создания и функционирования совместного российско-индийского предприятия "БраМос" активно прорабатывается вопрос по совместной разработке и производству российско-ин-

дийского многоцелевого транспортного самолета МТА (МТС в русской аббревиатуре). Соответствующий проект межправительственного соглашения был окончательно согласован на шестом заседании межправкомиссии, состоявшейся в Нью-Дели в январе 2007 года. На том же заседании был согласован проект совместной разработки и производства перспективного многофункционального истребителя пятого поколения.

Россия и Индия договорились увеличить мощности по производству крылатых ракет "БраМос", а также разработать вариант ракеты воздушного базирования. Кроме того, стороны договорились и о возможности экспорта "БраМос" в другие страны.

Ключевым моментом для дальнейшей активизации сотрудничества в сфере двустороннего ВТС стало заявление В. Путина о том, что индийский рупийный долг России может быть инвестирован в экономику Индии. Серьезную отдачу, подчеркнул Путин, могло бы принести инвестирование части индийского долга в совместные предприятия в России и Индии. Часть этих СП может быть создана и в оборонно-промышленном комплексе. Ранее главным барьером на пути к решению этой задачи была позиция российского Министерства финансов. Но сейчас ситуация изменилась.

По разным оценкам, индийский рупийный долг перед Россией составляет от 1 до 2 млрд долл. Следует отметить, что Индия ежегодно в полном объеме и в установленные сроки выполняет свои обязательства по

платежам, погашая задолженность поставками товаров, которые закупают российские организации.

Несмотря на некоторый рост объемов контрактов, заключенных на поставку российской ПВН в Индию в последние два года, общей тенденции снижения фактических поставок российской ПВН переломить не удалось. Основными причинами сокращения поставок финальных образцов ВиВТ российского производства в Индию прежде всего являются:

- существенно возросшие возможности ОПК Индии по разработке и производству основной номенклатуры ВиВТ, а также стратегическая линия руководства Индии по оснащению ВС образцами ВиВТ преимущественно национального производства;

- стремление руководства Индии диверсифицировать импорт ВиВТ с целью минимизации возможных последствий изменения международной обстановки и отношений со странами – поставщиками вооружений;

- ужесточение конкуренции на рынке вооружений Индии в связи с расширившимися возможностями диверсификации импорта ВиВТ после отмены в 2005 году эмбарго США на поставку в Индию ПВН, введенного после серии испытаний этой страной ядерного оружия в 1998 году.

Одним из наиболее перспективных направлений ВТС в части, касающейся сохранения позиций России на рынке вооружений Индии, остается сотрудничество в области военной авиации. Это обусловлено ограниченными возможностями ОПК Индии по разработке и производству авиационной техники, прежде всего многофункциональных истребителей среднего и тяжелого класса, вертолетов военного назначения, военнотранспортных самолетов и авиатехники специального назначения.

Авиационная тематика в стоимостном выражении в российско-индийских отношениях наиболее объемна и выгодна. Однако Россия успешно сотрудничает с Индией и по ряду других направлений.

Изменение ситуации на индийском рынке вооружений диктует необходимость изменения стратегии поведения России как основного поставщика вооружений на индийский рынок.

"Рособоронэкспорт" достаточно оперативно реагирует на изменения конъюнктуры индийского рынка. Сейчас, предлагая ту или иную базовую модель военной техники, индийская сторона сама определяет, что нужно поставить в качестве дополнительной комплектации к базовой модели, в том числе и в том, что касается компонентов западного производства. Участвуя, согласно индийским законам, в тендерах на поставку вооружений и военной техники, "Рособоронэкспорт" предлагает гибкие условия платежей, авансирование, увеличенные гарантийные сроки.

В своей работе "Рособоронэкспорт" учитывает также тот факт, что на индийском рынке хорошо знают советскую/российскую технику. В том, что касается новых разработок, российская сторона предлагает совместные НИОКР и сотрудничество в области новейших технологий.

Большой проблемой России остается качество поставляемой продукции военного назначения и проблема запчастей. Этот вопрос решается, в том числе за счет предоставления ряду предприятий права ведения самостоятельной внешнеэкономической деятельности в области поставки запчастей, ремонта и послепродажного обслуживания. Однако решение проблемы

поставки запчастей – крайне сложная задача. Те предприятия, которые получили право на этот вид внешне-торговой деятельности, зачастую уже не имеют достаточного количества запчастей, из-за того что в России их просто перестали производить. Поэтому часть заявок приходится выполнять, "изыскивая" запчасти на складах и из наличия. Если же какое-то предприятие налаживает линию по производству запчастей, то это, естественно, удорожает их цену и в то же время не всегда соответствует требуемому уровню качества.

Одной из болевых проблем российского ОПК является нехватка оборотных средств. По этой причине на переговорах с инозаказчиками российская сторона вынуждена требовать авансы у ряда стран, чтобы закупить комплектующие и организовать производство для выполнения того или иного контракта. Многие страны это не устраивает. С их стороны начинаются контрпредложения, которые для российской стороны не являются экономически выгодными, в том числе и по Индии. Чтобы сбалансировать эту ситуацию, добиться подписания контракта и обеспечить поставку, "Рособоронэкспорт" работает как финансовый инструмент.

В "Рособоронэкспорте" полагают, что решение правительства Индии по допуску частного капитала в сферу ОПК может помочь России более активно работать на индийском рынке. Привлечение частного капитала в большей мере послужит усилению двусторонних контактов в областях, которые "граничат" с военными поставками, то есть в первую очередь по продукции двойного, производственно-технического и чисто гражданского назначения.

Наряду с модернизацией индийских вооружений и техники советского и российского производства более динамичное развитие получат и такие направления сотрудничества двух стран, как создание условий для сервисного обслуживания в Индии поставленных вооружений и техники, а также совместное производство образцов техники и оружия для продажи на рынках третьих стран. В настоящее время уже успешно функционируют совместные компании по обслуживанию авиационной и военно-морской техники.

Необходима также срочная активизация работы в области поставки запчастей и должного налаживания сервисного обслуживания ранее поставленной техники. Именно на этих направлениях Индия имеет наибольшие (и обоснованные) претензии к российской стороне. В целом можно констатировать, что Россия переходит на совершенно новую ступень военно-технического сотрудничества с Индией – от простых продаж и даже простого лицензионного производства к совместному созданию нового продукта. Последующие совместные проекты с Индией будут включать совместные маркетинг, разработку, производство, поставки и послепродажное обслуживание, а также совместное разделение технических и финансовых рисков. Только такая система взаимоотношений позволит России оставаться длительное время на рынке Индии.

Безусловно, в новых условиях основным козырем России станет перенесение акцента на совместную разработку, производство и сбыт в третьи страны высокотехнологичного оружия, что может поставить двустороннее российско-индийское ВТС на более высокую ступень по сравнению с конкурентами.

В то же время передача Индии высоких российских военных технологий через определенное время может привести к обратному результату. Развернув производ-

ство собственных высокотехнологичных вооружений, Индия своим экспортом ВивТ сможет заблокировать сбыт в третьи страны широкой номенклатуры аналогичной российской продукции военного назначения.

До недавнего времени Москва имела в Индии эксклюзивное положение. Однако теперь Россия должна участвовать в конкурсных программах, пытаясь одержать победу в тендере на любой контракт, а Индия, в свою очередь, для достижения наиболее выгодных условий все в большей степени использует свое положение как одного из наиболее крупных заказчиков российских ВивТ.

Военно-техническое сотрудничество с Индией берет свое начало с 1960 года. За это время подписано контрактов на сумму более 40 млрд долл.

Поставки Индии российской военной АТ возобновились в 1994 году, когда был подписан контракт стоимостью 780 млн долл. на продажу в эту страну российских самолетов МиГ-29 (30 ед.) и МиГ-29УБ (6 ед.). В начале 1995 года был подписан контракт на поставку Индии еще 10 самолетов МиГ-29.

По оценкам экспертов, в настоящее время советскими/российскими вооружениями и военной техникой (ВивТ) сухопутные войска Индии оснащены на 40 %, ВВС — на 80 % и ВМС — на 75 %. В целом ВС Индии на 70 % оснащены вооружением советского/российского производства.

Программа ВТС до 2010 года предусматривает поставку ВивТ для всех видов вооруженных сил Индии, передачу лицензий и оказание содействия в производстве на индийских предприятиях отдельных видов военной продукции, модернизации ранее поставленной в Индию российской военной техники. Эта программа по большинству позиций выполнена.

Сегодня в Москве Россия и Индия подпишут программу долгосрочного сотрудничества в сфере ВТС на период 2011–2020 гг.

*источник: АРМС-ТАСС
15.10.09*

АВИАЗАВОД ПРИОБЩИТСЯ К ГЛОБАЛИЗАЦИИ

В Бурятии через несколько лет будут собирать новые вертолеты.

Рабочее название машины — Ми-8М. Это глубоко модернизированный вариант вертолета Ми-8, экспортный аналог которого под названием Ми-171 уже много лет собирают на Улан-Удэнском авиазаводе.

ОАО "Вертолеты России", управляющая компания УУАЗ, примет первые заказы на новый вертолет уже в январе 2010 года. Собранные в Улан-Удэ машины поступят заказчиком в 2013 году. В компании уверены, что с учетом глубокой модернизации новый вертолет этого типа будет востребован на глобальном рынке как минимум до 2020 года.

"Программа модернизации Ми-8М содержит передовые решения, отработанные в рамках программы создания другого российского вертолета — Ми-38, — сообщили "Информ Полису" в пресс-службе "Вертолетов России". — Для модернизации вертолетов семейства Ми-8/17 российской компанией "Транзас" уже создан интегрированный бортовой комплекс вертолета ИБКВ-17, благодаря которому будет реализована концепция "стеклянной кабины". Она придает новые качества российским вертолетам, существенно расширяя эксплуатационные ограничения и снижая нагрузку на экипаж за счет автоматизации многих навигационно-пилотажных задач".

Модернизированные вертолеты предполагается продавать на традиционных рынках: на Ближнем Востоке, в странах Латинской Америки, а также в Китае, Иране и Пакистане. Кроме того, новый вертолет, в котором применяются технологии XXI века, позволит продукции УУАЗ выйти и на новые рынки. Но производство Ми-8М потребует радикального технологического перевооружения предприятия, на которое в ближайшие годы холдинг планирует потратить сотни миллионов рублей.

"РАБОЧАЯ ЛОШАДКА"

"Заказы на новые вертолеты типа Ми-8/17 поступают постоянно, — заявил генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Шибитов, — и их модернизация происходит в процессе производства".

Вертолеты типа Ми-8/17, первые варианты которых взлетели в начале 60-х годов прошлого века, и сейчас являются наиболее продаваемым продуктом российского вертолетостроения, обеспечивая холдингу "Вертолеты России" 60–70 процентов ежегодного объема заказов. Их собирают в Казани (Ми-8) и Улан-Удэ (Ми-17/171). В Бурятии в этом году планируется собрать более 60 машин. Это примерно на 10 больше, чем в прошлом году. Один вертолет стоит минимум 2,5 млн долларов, а в различных вариантах комплектации стоимость может достигать 5–6 млн долларов. Это делает завод одним из крупнейших налогоплательщиков в Бурятии.

Не исключено, что в Ми-8М впервые в истории секретного Улан-Удэнского авиазавода будут применяться разработки иностранных компаний. Например, китайских. Речь идет об авионике, системах контроля и безопасности полетов. По мнению Андрея Шибитова, это говорит о том, что "Вертолеты России" и предприятия холдинга "активно участвуют в глобализации, смело вступая в широкую международную кооперацию с зарубежными партнерами".

Константин ГЕТМАНСКИЙ

*источник: сайт «Информ Полис»
14.10.09*

ИНДИЯ В 2008 Г. ОБЕСПЕЧИЛА БОЛЕЕ ТРЕТИ СТОИМОСТНОГО ПРИРОСТА ПОРТФЕЛЯ ЗАКАЗОВ РОССИИ НА ПОСТАВКУ ПВН

Министр обороны Индии Аракпапарамбил Куриан Энтони прибывает с визитом Москву. Основная цель визита — участие в работе 9-го заседания российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству.

Очередное заседание российско-индийской межправкомиссии по ВТС проходит в условиях, когда России приходится вести очень жесткую конкурентную борьбу за заказы на рынке Индии. Тем не менее по итогам 2008 г. портфель экспортных заказов России пополнился в первую очередь за счет заключения новых контрактов именно с Индией. Самыми крупными стали контракты на поставку 80 вертолетов Ми-17В-5 (1,18 млрд долл.) и модернизацию 63 истребителей МиГ-29 (964 млн долл.). В целом портфель заказов России за счет только двух этих контрактов пополнился на 2,144 млрд долл. То есть Индия в 2008 г. обеспечила более трети стоимостного прироста портфеля заказов России. В 2008 году продолжилась работа по обсуждению условий подписания контрактов по заключенным в 2007 году двум межправительственным соглашениям с Индией в области совместной разработки авиационной техники. Общий объем финансирования двух новых совместных программ (по разработке ПАК ФА и среднему военно-транспортному самолету МТА) в предварительном порядке определен в 10 600 млн долл. в равных долях с каждой стороны.

Есть перспективы по поставкам Индии ударных вертолетов Ми-28Н (тендер на 22 машины), поставке партии вертолетов Ка-31 (5–6 ед.) и модернизации имеющегося парка Ка-28 (16 ед.). Россия участвует также с вертолетом Ка-226Т в тендере ВВС Индии на поставку 197 легких вертолетов. На тендер по тяжелым вертолетам будет представлен Ми-26Т.

Истребитель МиГ-35 имеет хорошие шансы в тендере на поставку 126 многофункциональных истребителей стоимостью 10–12 млрд долл.

В 2008 г., несмотря на аварию в ходе проведения заводских морских ходовых испытаний, окончательно решился вопрос о передаче Индии в лизинг сроком на 10 лет одной АПЛ проекта 971 "Щука-Б". Стоимость аренды составит 650 млн долл. Лодка будет передана Индии в 2010 г.

По имеющимся данным, "Рособоронэкспорт" ведет переговоры о строительстве еще трех фрегатов проекта 11356 для Индии общей стоимостью не менее 1,7 млрд долл. Возможный новый заказ на строительство третьей партии фрегатов проекта 11356 связан с тем, что строительство индийских фрегатов проекта 17 столкнулось с проблемами.

ТАНТК имени Бериева, МАК "Ильюшин" и концерн радиостроения "Вега" рассчитывают на дополнительный заказ со стороны Индии (от 3 до 4 машин) на поставку комплекса ДРЛОиУ на базе Ил-76 с израильской БРЛС "Фалкон".

Основной проблемой во взаимоотношениях с Индией на текущий момент является отставание от графика программы модернизации ТАКР "Адмирал Горшков" в авианосец "Викрамадитья" и согласование позиций сторон по увеличению стоимости модернизации корабля. Россия настаивает на увеличении стоимости работ по модернизации на 2 млрд долл. сверх оговоренной ранее цены и вводе корабля в строй в 2012 г. (вместо 2008 года).

В то же время Индия, на рынке которой ранее доминировала Россия, уже достаточно давно проводит диверсификацию поставщиков вооружений. Доля России на рынке Индии постепенно снижается, и в дальнейшем России предстоит еще более жесткая конкурентная борьба за сохранение "приемлемых" позиций на индийском рынке вооружений. Основными конкурентами России в Индии являются Израиль, США, Франция и Великобритания, то есть вся ведущая группа крупнейших экспортеров вооружений.

США в 2008 г. заключили с Индией два контракта на общую сумму 1,337 млрд долл. (почти 31 % от общего объема контрактных обязательств Индии). Это контракт на поставку 6 самолетов ВТА С-130J "Геркулес-2" на сумму 962 млн долл. и контракт на закупку 510 УАБ СБУ-105 на сумму 375 млн долл.

Израиль в 2008 г. заключил контракты с Индией на общую сумму 290 млн долл. на поставку 18 ПУ ЗУР "Спайдер" (260 млн долл.) и трех БРЛС EL/M-2083 для установки на аэростаты (30 млн долл.).

Кроме того, следует учесть, что уже в первых числах января 2009 г. США подписали с Индией крупнейший за всю историю двустороннего ВТС контракт на сумму 1,75 млрд долл. на поставку 8 многоцелевых патрульных самолетов дальнего действия Р-81 "Посейдон". Кроме того, ВВС Индии по соглашению, заключенному с Францией в конце 2007 г. на сумму 1 млрд евро (1,57 млрд долл.) проведут модернизацию 51 истребителя "Мираж-2000Н". Официально этот контракт вступил в силу в апреле 2008 г., то есть фактически этот контракт следует отнести в "зачет" Франции не по 2007 г., а в подсчет по 2008 г.

Британская компания "BAe системз" в соответствии с подписанным в марте 2004 года контрактом стоимостью 1,8 млрд долл. выполняет поставку ВВС Индии 66 самолетов "Хоук" Mk.132. Согласно контракту, 24 самолета производятся на предприятии "BAe системз" в Бро, остальные 42 — на мощностях ХАЛ.

Выше были перечислены далеко не все программы, которые реализуются крупнейшими мировыми поставщиками вооружений на индийском рынке. Однако даже поверхностный анализ упомянутых программ говорит о том, что рынок Индии на ближайшую перспективу станет ареной жесточайшей борьбы крупнейших мировых поставщиков вооружений, тем более с учетом официально объявленных правительством Индии планов выделить на закупку вооружений в предстоящие 5 лет не менее 30 млрд долл. Причем эти планы вполне согласуются с заявленными стои-

мостными объемами как уже проводимых, так и планируемых к объявлению тендеров. Следует отметить, что несмотря на некоторое снижение ежегодно заключаемых объемов контрактных обязательств в последние пять лет, Индия в ближайшей перспективе после завершения нескольких крупных тендеров сохранит за

собой первое место в мире в качестве крупнейшего импортера вооружений.

источник: АРМС-ТАСС
13.10.09

ОАК ХОЧЕТ ОБОЙТИ КОНКУРЕНТОВ НА РЕГИОНАЛЬНОЙ КРИВОЙ

Авиастроительная корпорация представит "Ростехнологиям" предложения по среднемагистральным и региональным самолетам.

До 16 октября компании Airbus, Boeing и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) должны передать "Ростехнологиям" свои предложения по поставкам узкофюзеляжных самолетов для создаваемого госкорпорацией авиаперевозчика "Росавиа". Фаворитами тендера пока выступают западные производители, так как семейства Boeing 737 и Airbus A320 охватывают более широкий диапазон размерности, чем российский Ту-204СМ. Однако ОАК делает ставку на комплексное предложение, в котором присутствуют среднемагистральные и региональные самолеты, а также подразумеваются контракты с предприятиями-поставщиками, подконтрольными "Ростехнологиям".

Тендер на поставку в 2011–2017 годах 65 узкофюзеляжных самолетов (50 — твердый контракт плюс опцион на 15 машин) для авиакомпании "Росавиа" госкорпорация объявила на Международном авиакосмическом салоне (МАКС-2009). Гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов передал запрос представителям концернов Airbus и Boeing в России Вадиму Власову и Сергею Кравченко. Позднее документы были переданы в ОАК.

"Ростехнологии" объявили так называемый request for proposal (RFP) — "запрос на предложение". "RFP включает в себя указание спецификации самолетов, каталожные цены и сроки, в которые производитель готов поставить машины", — пояснил "АвиаПорту" представитель одного из участников тендера. Другой участник тендера добавил, что "запрос "Ростехнологий" пока предполагает поставку новых самолетов с заводов. На втором этапе, очевидно, переговоры пойдут с участием банков и лизинговых компаний, поскольку в данном контракте речь вряд ли пойдет о прямой покупке".

Замгендиректора "Ростехнологий" Игорь Завьялов на тот момент уточнял, что заключение твердого контракта планируется до конца декабря. С. Чемезов отмечал, что цена одного самолета подобного класса колеблется от \$ 20 млн до \$ 40 млн. Тем самым при условии прямой покупки 65 самолетов обошлись бы "Ростехнологиям" примерно в \$ 1,3–2,6 млрд. Среднемесячный платеж за самолет размерности A320/Boeing 737 в случае операционного лизинга может составлять \$ 200–400 тыс. в зависимости от новизны самолета и условий лизинга.

Представители Boeing, Airbus и ОАК подтвердили "АвиаПорту" свое участие в тендере. "Airbus подаст заявку в установленный срок", — заявил "АвиаПорту" глава EADS в России и глава представительства Airbus в России Вадим Власов. "Мы надеемся на успешное развитие нашего сотрудничества с "Росавиа", — заявил в свою очередь директор по связям с общественностью Boeing в России Дмитрий Хрол. "ОАК участвует в тендере, и наше предложение вполне конкурентоспособно", — сказал представитель ОАК Константин Лантратов. От дальнейших комментариев представители компаний отказались, сославшись на конфиденциальность переговоров. Также до получения всех заявок от комментариев отказались и в "Ростехнологиях". По словам источника на авиационном рынке, во время переговоров президента Boeing Commercial Aircraft Скотта Карсона (Boeing объявил о его готовящейся отставке 1 сентября) с С. Чемезовым в апреле Boeing увязывал контракт с "Росавиа" с сохранением объема закупок авиастроителем титана у корпорации "ВСМПО-Ависма" (входит в "Ростехнологии"). Кроме того, Boeing предлагал свою помощь в подготовке инженерного состава. Во вторник, 13 октября, участие Boeing в тендере поддержала госсекретарь США Хиллари Клинтон, посетившая офис компании в Москве. Она выразила надежду, что контракт на приобретение самолетов будет подписан именно с Boeing. "Мы очень рады, что новая российская авиакомпания "Росавиа" активно рассматривает приобретение самолетов Boeing", — заявила госсекретарь. По ее словам, Eximbank "будет приветствовать заявку" на участие в финансировании этой сделки. Высокопоставленные французские и германские чиновники не выступали в поддержку позиций Airbus на столь же высоком уровне, однако аналогичный контракт на поставку титана с "ВСМПО-Ависмой" Airbus подписал весной этого года. Участники рынка, опрошенные "АвиаПортом", выразили уверенность, что никаких дополнительных офсетных программ, предусматривающих размещение в России заказов на комплектующие или материалы для Airbus или Boeing, зарубежные компании в привязке к тендеру не предлагали.

На фоне именитых конкурентов позиции ОАК выглядят не слишком твердыми, поскольку российский производитель не обладает столь же широкой модельной линейкой узкофюзеляжных лайнеров и не располагает доступом к дешевым ресурсам для финансирования сделки. Как известно, оба западных производителя предлагают самолеты с вместимостью от 126 (у Airbus A318) или 132 кресел (у Boeing 737-600) до 220 кресел (у A321 и Boeing 737-900ER) в одноклассной компо-

новке. Ту-204СМ и укороченный Ту-204-300СМ рассчитаны на перевозку в одноклассной компоновке 210 и 164 пассажира соответственно. "Тендер "Ростехнологий" на поставку среднемагистральных самолетов в большей степени рассчитан на зарубежных участников", — признал один из специалистов, знакомых с ходом переговоров между "Ростехнологиями" и ОАК.

Впрочем, заключение контракта с ОАК позволит "Ростехнологиям" загрузить ряд дочерних предприятий — поставщиков комплектующих для авиационной отрасли. Без крупного заказа со стороны отечественных авиастроителей эти предприятия будут поставлены в крайне тяжелое положение. В начале года С. Чемезов и глава ОАК Алексей Федоров подписали совместную программу развития поставщиков до 2015 года. Более того, в конце мая 2009 года С. Чемезов и А. Федоров подписали и соглашение о намерениях, где было прописано предложение ОАК по поставке с 2011 года 14 Ту-204. Но только узкофюзеляжными машинами этот протокол не ограничивался, в нем идет речь и о возможных поставках с 2010 года 49 региональных самолетов (тип в соглашении не уточнялся, но речь идет об Ан-148 или SSJ100).

На предшествовавшем этому соглашению заседании совместной рабочей группы "Ростехнологий" и ОАК была обнаружена информация, что договор о

поставке самолетов планируется заключить в августе 2009 года. Однако на МАКС-2009 договор на поставку 30 Ан-148 и 15 Ту-204СМ лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (входит в ОАК) подписала с "Атлант-Союзом", а не с "Росавиа" или "Ростехнологиями". В то же время источник в ОАК подтвердил "Авиа-Порту", что корпорация направит свои предложения "Ростехнологиям" в рамках нынешнего тендера, причем как по Ту-204СМ, так и по региональным самолетам. И, уточнил он, ОАК предложит "Ростехнологиям" возможную схему маршрутной сети, в которой есть как среднемагистральные, так и региональные машины. В региональном сегменте Boeing и Airbus с ОАК не конкурируют. Таким образом, Объединенная авиастроительная корпорация предоставит на рассмотрение в "Ростехнологии" пакет документов, превышающий требуемые в рамках RFP, что не только позволит удовлетворить заявленным требованиям авиакомпании "Росавиа", но и перекроет сегмент региональных самолетов.

Алиса ГРИЦКОВА,
Олег ПАНТЕЛЕЕВ

источник: AVIAPORT.RU
15.10.09

ВОЗРОЖДЕНИЕ КРЫЛЬЕВ

Российские авиастроительные компании объединяют в госкорпорацию ОАК, которая через два-три года выйдет на IPO. Стать акционером этого конкурента Boeing и EADS можно уже сегодня.

Авиасалон "МАКС-2009" в подмосковном городе Жуковском, который проходил в конце августа, посетил более чем полмиллиона человек, несмотря на огромные очереди на входе и пасмурную погоду. Общая сумма заключенных контрактов составила рекордные \$ 10 млрд. При этом, по словам генерального директора ГК "Ростехнологии" Сергея Чемезова, львиная доля контрактов была заключена между российскими партнерами. "Это неопровержимое свидетельство возрождения отечественной авиации, окончания затянувшегося периода, когда российский авиапром выживал почти исключительно за счет экспортных заказов", — подчеркнул он.

Ранее, несмотря на то что Россия стабильно входила в десятку стран — лидеров по расходам на вооружение, внутренние заказы на военно-воздушную технику сводились, как правило, к модернизации уже существующего парка, а не к закупке новых современных истребителей. По данным отчетности "Иркут" за 2008 год, 90 % своей выручки он получил за счет экспортных контрактов. Основные рынки сбыта компании — Индия, Китай, Венесуэла, Малайзия, Алжир. В то же время иностранные конкуренты получают доходы в основном благодаря внутренним заказам.

Еще одна проблема — отставание технологий. На протяжении 1990-х отрасль была, по сути, заброшенной. А для создания новых разработок нужны годы. В результате если в США уже сейчас созданы и проходят испытания истребители пятого поколения, то в России они находятся на стадии разработки и проектирования. Сейчас власти пытаются реанимировать отрасль. Не исключено, что в скором времени будет проведена реорганизация подобно реформе РАО "ЕЭС" и АвтоВАЗа. Примерно три года назад с этой целью была создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), в состав которой уже вошли 18 предприятий, и это еще не предел: список может расширяться. IPO ОАК состоится только через несколько лет. Однако уже сейчас инвесторы могут попробовать заработать на этом.

ОБМЕН ВСЛЕПУЮ

В данный момент ОАК проводит допэмиссию на 66 млрд руб. Акции номинальной стоимостью 1 руб. размещаются по закрытой подписке по цене 1,05 руб. Размещение завершится 28 октября. Ожидается, что бумаги допэмиссии выкупит государство, а также акционеры "дочек" ОАК — они смогут обменять свои акции на бумаги корпорации. Отсечки для участия в конвертации нет. Нужно лишь до 23 октября обратиться в регистратор Р.О.С.Т. и оформить передачу имеющихся акций "дочек" в качестве оплаты бумаг ОАК. Оценка для конвертации была проведена независимой компанией Ernst & Young. Бумаги торгуются

со значительным дисконтом. Однако если акции "Иркут" можно купить на фондовой бирже ММВБ и в RTS Classica и они относительно ликвидные, то бумаги многих других "дочек" ОАК котируются только в RTS Board, при этом по некоторым из них сделки не заключались уже очень давно, а по нескольким — вообще ни разу.

Конвертация не является обязательной — акционеры "дочек" ОАК могут остаться при своих бумагах. Однако аналитик ИК "Тройка Диалог" Михаил Ганелин рекомендует воспользоваться предложенной возможностью: бумаги после завершения консолидации вообще потеряют какую-либо ликвидность. Согласен с коллегой и аналитик ИК "Финам" Константин Романов. Вместе с тем он замечает, что, поскольку акции ОАК не торгуются на рынке, невозможно судить о выгодности обмена конкретного предприятия на бумаги ОАК.

Президент ОАК Алексей Федоров в интервью газете "Коммерсант" недавно заявил, что корпорация сможет провести IPO только на рубеже 2012 года, да и то если к тому времени ситуация на рынке улучшится. Хотя в прошлом году он говорил, что она выйдет на биржу уже в 2010-м. Ранее назывались конец 2008-го — начало 2009 года. Так что заявленные сроки IPO могут снова передвинуться на более позднее время. Вместе с тем появилась информация, что в ближайшее время ОАК подаст в РТС заявление о допуске акций корпорации в RTS Board.

Однако как примут инвесторы бумаги ОАК, пока не ясно: главная проблема корпорации — огромные долги. В 2008 году Ernst & Young оценила ОАК в 110,025 млрд руб. (\$ 4,69 млрд). Корпорация планирует в ближайшее время представить консолидированную отчетность по итогам прошлого года. Пока что есть неаудированные показатели: выручка — 85,16 млрд руб., чистый убыток — 8,4 млрд руб., а долг — 121,84 млрд руб. В связи с этим Михаил Ганелин полагает, что после получения биржевого листинга к концу текущего года цена корпорации может составлять всего \$ 1,5–2 млрд (для сравнения: капитализация только одного "Иркут" сейчас свыше \$ 300 млн). Вместе с тем аналитик считает, что большая часть долга корпорации будет реструктурирована, в том числе путем списания до 50 % задолженности и денежных вливаний. В целом же, соглашаются аналитики, инвестиция в ОАК подойдет разве что долгосрочным инвесторам.

Впрочем, есть еще один возможный вариант — более рискованный: можно не конвертировать бумаги, а дожидаться, пока ОАК объявит offerту на выкуп бумаг у миноритариев "дочек". Так, на ММВБ стоимость акций "Иркут" после объявления данных оценки поднималась почти до 12 руб., однако затем опустилась до 10. Если предположить, что ОАК будет выкупать бумаги исходя из оценки Ernst & Young, то можно получить прибыль в размере более 100 %. Впрочем, не исключено, что цена offerты будет ниже. Кроме того, Константин Романов полагает, что у ОАК сейчас нет свободных денежных средств, так что проводить offerту она не будет.

В РАСЧЕТЕ НА РЕФОРМУ

Терпеливые инвесторы могут быть вознаграждены. Корпорация задумала провести реформу, создав

внутри себя три вертикально интегрированные структуры — бизнес-единицы. Бизнес-единица "Боевая авиация" будет создана на базе компании "Сухой", РСК "МиГ", нижегородского авиастроительного завода "Сокол". "Коммерческая авиация" — на базе "Иркут", Воронежского акционерного авиастроительного общества (ВАСО), "Авиастара-СП", УК "ОАК — Гражданские самолеты", "ОАК — Транспортные самолеты" и Авиационного комплекса им. С. В. Ильюшина. "Специальная авиация" — на базе "Туполева", Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина (КнААПО), Таганрогской авиации (ТАВИА) и Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г. М. Бериева (ТАНТК).

Кроме того, ОАК может пополниться новыми активами. В настоящий момент обсуждается вхождение в корпорацию самарского ОАО "Авиакор — авиационный завод". Также ведутся переговоры о покупке у Уральской горно-металлургической компании (УГМК) 51 % акций чешской Aircraft Industries, которая была создана на базе аэрозавода LET. Компания занимается производством малых региональных самолетов L-410.

У предприятий ОАК целый ряд перспективных проектов, которые в будущем смогут генерировать прибыль. Один из главных проектов — самолеты семейства Sukhoi Superjet 100, мировая премьера которого состоялась в июне на аэрокосмическом салоне в Ле Бурже. Недавно были представлены новейшие истребители Су-35 и МиГ-35 поколения "4++". Еще один проект — учебно-боевой самолет Як-130, аналогов которому в мире нет. Репрограммируемая система управления полетом позволяет летчикам осваивать навыки в пилотировании таких боевых самолетов, как Су-30, МиГ-29, F-16. ОАК также хочет возобновить серийное производство крупнейшего в мире транспортного самолета Ан-124-100 ("Руслан"), который может перевозить до 150 тонн груза.

В Жуковском будет создан единый комплекс, куда войдут инженерный центр, экспериментальные и испытательные подразделения ОАК, центр подготовки летных кадров и повышения квалификации специалистов. В этот подмосковный город переедет и штаб-квартира ОАК.

Если корпорация будет реализовывать намеченные планы, то не исключено, что после проведения IPO она сможет стать еще одной отечественной "голубой фишкой".

Екатерина МИХАЙЛОВА

источник: журнал D'
14.10.09



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

РОССИЯ ПРИБЛИЖАЕТСЯ К КЕЙПТАУНУ

**Министерство юстиции РФ
направило в Министерство
экономического развития
положительные заключения по
проекту федерального закона "О
присоединении Российской
Федерации к Конвенции о
международных гарантиях в
отношении подвижного
оборудования и Протоколу по
авиационному оборудованию к
Конвенции", сообщил "АвиаПорту"
информированный источник в
авиационной промышленности.**

Предполагается, что закон вступит в силу в январе 2011 года. Вместе с тем предстоит решить ряд вопросов, в частности с российским авиарегистром, который не соответствует международным требованиям.

МИРОВАЯ ПРАКТИКА

Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокол по авиационному оборудованию к этой Конвенции (далее — Кейптаунская конвенция) были приняты 16 ноября 2001 года в Кейптауне (ЮАР) на Международной дипломатической конференции, организованной под эгидой Международной организации гражданской авиации (ICAO) и Международного института унификации частного права (UNIDROIT).

Кейптаунская конвенция основывается на принципах Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 7 ноября 1944 года, а также Конвенции UNIDROIT о международном финансовом лизинге (подписана в Оттаве 28 мая 1988 года). Конвенция призвана обеспечить права кредиторов — лизинговых компаний, банков, кредитно-финансовых компаний — в отношении мобильного авиационного оборудования — как самолетов и вертолетов, так и планеров и двигателей, — когда оно выступает предметом международной сделки. Кейптаунская конвенция создает единый международный правовой режим, направленный на повышение международного уровня защиты прав кредиторов по сравнению с национальными законодательствами. Этот документ вводит в юридический оборот такие термины, как международная гарантия и необходимость ее регистрации в Международном регистре, который учрежден и функционирует при Торговой палате г. Дублина. В соответствии с конвенцией, зарегистрированная в Международном регистре международная гарантия дает возможность кредитору использовать ряд специальных способов защиты своих прав по обеспеченным обязательствам и снизить уровень риска отдельных сделок, а следовательно, и стоимости кредитов по этим сделкам.

Если авиакомпания-должник не выполняет свои обязательства по соглашению, Кейптаунская конвен-

ция предоставляет лизинговой компании право прекратить в одностороннем порядке действие соглашения. Кредитор может добиться исключения воздушного судна из международного регистра, в том числе и вывезти его за пределы страны, в которой работает должник. Конвенция устанавливает процедуру по осуществлению изъятия воздушного судна, если иностранный должник не выполняет своих обязательств. При этом кредитор сам определяет, какой из способов защиты прав ему по ситуации больше всего подходит. По нормам конвенции, эти вопросы могут решаться и во внесудебном порядке при наличии соглашения между сторонами. Но если положения соглашения должником нарушены, лизинговая компания может обратиться в суд и в обеспечение иска суд обязан безотлагательно вынести постановление о запрете изменения местонахождения объекта (например самолета). Суд может также вынести постановление передать воздушное судно на хранение.

Кейптаунскую конвенцию на данный момент ратифицировало либо присоединилось к ней 31 государство. В их числе США, Канада, Индия, Индонезия, Малайзия, Казахстан, Китай, Куба, Венесуэла. Европейский Союз присоединился к Кейптаунской конвенции директивой от 28 апреля 2009 года.

Проработать вопрос о присоединении РФ к Кейптаунской конвенции поручил на совещании в Ульяновске в сентябре прошлого года премьер-министр РФ Владимир Путин. В настоящее время Минэкономразвития подготовило пакет документов и направит вместе с МИДом в Правительство РФ. В конце октября проект федерального закона "О присоединении РФ к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и к Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции" планируется представить в Государственную Думу. Ожидается, что закон вступит в силу в январе 2011 года.

РОССИЙСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Кейптаунская конвенция содержит ряд норм, отличных от законодательства РФ. Так, в комментариях к проекту федерального закона отмечается, что "наибольшую ценность для кредитора в российских условиях представляет дерегистрация". Но в соответствии с Воздушным кодексом РФ самолет или вертолет может быть исключен из государственного реестра лишь в следующих случаях: если он списывается и снимается с эксплуатации, продается иностранному юрлицу и вывозится за пределы РФ или если нарушены требования к госрегистрации. Тем самым по российскому законодательству у лизинговой компании нет возможности исключить, к примеру, самолет из государственного регистра. Кроме того, если авиакомпания-должник находится в процедуре банкротства, Кейптаунский протокол предполагает два варианта: либо самолет передается кредитору, либо управляющий по несостоятельности обязан уведомить

кредитора, как скоро будут устранены нарушения. Первый вариант требует внесения изменений в закон РФ от 26 октября 2002 года "О несостоятельности (банкротстве)", чтобы расширить полномочия конкурсного управляющего. Однако, как пояснили "Авиа-Порту" в ОАК, "в Конституции РФ указано, что, если международным договором Российской Федерации установлены правила иные, чем предусмотренные законом РФ, то применяются правила международного договора".

В комментариях ОАК к проекту закона отмечается, что "присоединение к конвенции и протоколу позволит существенно снизить финансовую нагрузку на российские лизинговые компании и эксплуатантов авиационной техники, используя иностранные кредиты", а также создаст благоприятные возможности для экспорта российской авиатехники, выпускаемой ОАО "ОАК". Правда, в лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" утверждают, что "сейчас рано говорить о кредитах со стороны иностранных банков, об этом может идти речь только в долгосрочной перспективе". "Присоединение к конвенции — очень позитивный и буквально необходимый шаг, но зарубежные банки пока не стремятся кредитовать закупку российской авиатехники, так как для них это не совсем ликвидное обеспечение из-за ограниченных рынков сбыта таких самолетов, — подчеркнули в ИФК. — А для покупки российскими лизинговыми компаниями зарубежных самолетов с использованием кредитов европейских банков по сниженным про-

центным ставкам необходимо, чтобы Россия в полной мере соответствовала критериям, установленным конвенцией, в том числе по вопросам регистрации иностранных воздушных судов российским авиарегистром, который на данный момент не соответствует международным требованиям".

Что касается авиационного регистра, в июне этого года замминистра транспорта РФ Валерий Окулов выразил надежду, что присоединение к Кейптаунской конвенции будет способствовать переводу авиатехники, которую российские авиакомпании берут в лизинг, из зарубежной регистрации в российскую. Однако, как отмечают эксперты, для этого российский авиационный регистр должен соответствовать требованиям Международного регистра. То есть российские власти должны быть в состоянии взять на себя контроль за поддержанием летной годности импортной авиатехники. В России сейчас нет развернутой сети по полноценному техобслуживанию самолетов, произведенных концернами Boeing и Airbus. В свою очередь, в Минтрансе ограничились лаконичным комментарием, что ведомство "подготавливает свои предложения по комплексу мероприятий, которые будут способствовать повышению уровня технической базы".

Алиса ГРИЦКОВА

источник: AVIAPORT.RU
16.10.09

КРЫЛАТАЯ РАКЕТА НА ДВОИХ

Воздушный снаряд в семь раз превысит скорость звука.

Новую крылатую ракету, истребитель 5-го поколения, многоцелевой военно-транспортный самолет, перспективную боевую машину пехоты и другие виды высокотехнологичного оружия Россия и Индия будут создавать вместе.

Эти и многие другие важные планы вчера обсудили министр обороны Анатолий Сердюков и его коллега Араккапарамбил Куриан Энтони. В декабре Москву собирается посетить индийский премьер-министр Манмохан Сингх. К этому визиту военные хотят приурочить подписание масштабной программы военно-технического сотрудничества до 2021 года. Министры обороны обеих стран каждый год встречаются то в российской столице, то в Дели.

Сотрудничество России и Индии в оборонной сфере давно перешагнуло стадию "продавец — покупатель" и строится на взаимовыгодном и равном партнерстве. Повлиять на этот процесс не могут ни серьезная конкуренция за индийские оружейные контракты, ни трудности с выполнением уже заключенных договоров.

Что это за трудности, хорошо известно. Скажем, контракт на переоборудование российского крейсера "Адмирал Горшков" в авианосец ВМС Индии "Викрам адитья" в свое время плохо просчитали. Теперь Рос-

сия настаивает на увеличении суммы еще на 1,2 миллиарда долларов. Индийцы в принципе не против доплаты, но называют цену пониже. Торг в таких делах весьма уместен даже для давних партнеров. Эксперты, с которыми удалось пообщаться корреспонденту "РГ", в один голос твердили, что взаимоприемлемую сумму в любом случае определят. Вполне возможно, это произойдет в ближайшие пару месяцев.

С поставками палубных истребителей МиГ-29К для "Викрам адитья", по словам руководителя Объединенной авиастроительной корпорации Алексея Федорова, проблем вообще не будет. Первые самолеты индийской партии уже прошли "обкатку" в Баренцевом море на тяжелом атомном ракетном крейсере "Адмирал Кузнецов". Похоже, не станет дело за всеми шестнадцатью. Идут разговоры о возможной закупке Индией еще 29 таких истребителей. Вчера Сердюков и его коллега поднимали вопрос о модернизации с нашей помощью истребителей-бомбардировщиков МиГ-27 и самолетов Су-30МКИ.

Авиация и флот Индии — не единственные войска, которые перевооружают при участии российской оборонки. К примеру, в Дели по-прежнему заинтересованы в поставках, лицензионном производстве и модернизации танков Т-90С и Т-72М1, боевой машины пехоты БМП-2. По подсчетам специалистов, экспорт нашей бронетехники за океан к 2020 году

достигнет нескольких тысяч единиц. Об общей сумме контрактов военные по понятным причинам предпочитают не говорить, но речь идет о миллиардах долларов. Правда, индусов интересуют не "одиночные" контракты, а целые пакеты договоров. В том числе предусматривающие техническое обслуживание вооружения и военной техники. Это, так сказать, задание на завтра. Что же касается дня сегодняшнего, то программа военно-технического сотрудничества России и Индии до 2011 года включает порядка двухсот различных проектов, оцениваемых гигантской суммой — 20 миллиардов долларов.

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

Идеологию новых взаимоотношений Москвы и Дели подсадила совместная работа над крылатой ракетой "БраМос". Ее так назвали в честь двух рек — индийской Брахмапутры и нашей Москвы-реки. Эту

ракету с 2001 года разрабатывали для ВМС Индии, но в итоге она поступила на вооружение и в сухопутные войска. Уже запущенный в серию универсальный боеприпас сейчас "примеряют" на боевую авиацию и подлодки. Параллельно идет работа над созданием крылатой ракеты "БраМос-2", которая должна обладать гиперзвуковой скоростью полета. По планам, она превысит скорость звука в 5–7 раз.

Кстати говоря, в прошлом году Анатолий Сердюков побывал на совместном российско-индийском предприятии, где делают "БраМос", и, похоже, был немало впечатлен увиденным.

Юрий ГАВРИЛОВ

источник: газета «Российская газета»
16.10.09

ВЫГОДНЫЙ КЛИЕНТ

Катастрофа истребителя МиГ-23 ливийских ВВС сыграла на руку России.

7 октября во время полетов на авиашоу LAVEX 2009 вблизи столицы Ливии разбился истребитель МиГ-23 ВВС страны-организатора. В результате катастрофы погибли два пилота, еще несколько человек на земле получили ранения. Этот случай в очередной раз продемонстрировал, насколько устарел парк боевых самолетов Триполи, в основном состоящий из машин еще советского производства. Впрочем, Россия уже готова предложить Ливии свои новые образцы.

В первый день открытия авиашоу и конференции в Триполи пресс-служба российской компании "Сухой" сообщила о том, что на LAVEX 2009 (Libyan Aviation Conference & Exhibition) планируется показать новейшие многофункциональные истребители Су-35 и МиГ-35, а также боевые самолеты Су-30МК2 и МиГ-29СТМ. Кроме того, по данным агентства "Интерфакс", россияне привезли в Ливию и другие образцы новых вооружений. Это учебно-боевой самолет Як-130 и разведывательно-ударный вертолет Ка-52А "Аллигатор".

По данным "Сухого", сейчас на вооружении военно-воздушных сил Ливии стоит более двухсот боевых самолетов, включая и технику российского производства. Это Су-24МК, Су-22М и Су-22УМЗК, МиГ-23МЛД, МиГ-23МФ, МиГ-23УБ, МиГ-21бис и 8 МиГ-21УМ. Тем не менее, как говорилось в сообщении, посвященном участию россиян в LAVEX 2009, авиапарк ливийской армии сегодня в значительной степени устарел и нуждается в модернизации и обновлении. Правоту этого утверждения подтвердило происшествие с МиГ-23 на авиашоу, которое называют крупнейшей профильной выставкой в регионе. Поначалу с места событий о нем сообщило лишь российское агентство "Новости", в то время как остальные источники не давали по поводу катастрофы никакой информации. Позже о разбившемся ливийском МиГ-23 начали

писать другие СМИ, уточнившие, что происшествие повлекло гибель не одного, а сразу двух пилотов. Учебно-боевой истребитель упал на расстоянии около двух километров от смотровых площадок.

МИГ-23

Многоцелевой истребитель с крылом изменяемой стреловидности МиГ-23 был разработан в 1960-е годы и принят на вооружение в 1969 году. Самолет в различных модификациях производился до 1985 года. За это время было выпущено более 5 тысяч машин, которые до сих пор стоят на вооружении примерно 15 стран. В ВВС России МиГ-23 выведены в резерв и находятся на базах хранения. Эти истребители участвовали во многих военных конфликтах. Ливия использовала свои самолеты во время войны в Чаде. 4 января 1989 года МиГ-23 ливийских ВВС был сбит американским F-14.

МиГ-23 сегодня являются самыми массовыми истребителями в ВВС Ливии, хотя возраст этих самолетов достаточно велик. Двухместной машиной, потерпевшей катастрофу, оказался учебно-боевой МиГ-23УБ. Всего же, по данным из открытых источников, парк этих самолетов различных модификаций в ливийской армии насчитывает более 120 машин. Правда, большинство из них регулярно не эксплуатируется, а находится на хранении.

Ливийцы достаточно долго не могли обновлять свой авиационный парк из-за санкций ООН, введенных против их страны в начале 1990-х годов. Причиной для наказания стали взрывы самолетов, организованные спецслужбами Триполи. В 1989 году ливийцы взорвали французский лайнер авиакомпании УТА над Нигером, на борту которого находились 170 человек. А 21 декабря 1988 года над шотландским Локерби был взорван уже американской самолет, обломки которого обрушились на жилой район. В результате

погибли 259 пассажиров и членов экипажа, а также 11 жителей домов на земле.

Санкции были сняты с Триполи лишь в 2003 году, однако за это время, по оценкам экспертов, парк вооружений ливийской авиации пришел в упадок. Военные лишились возможности закупать новые самолеты и модернизировать их и были вынуждены списывать даже те машины, которые могли бы эксплуатироваться еще долгое время.

По иронии судьбы парк ВВС Ливии также насчитывал достаточно большое количество французских боевых самолетов производства компании Dassault, а также американских вертолетов и самолетов. Наложение ООН санкции лишили Триполи возможности сотрудничества не только с этими странами, но и с Россией.

Сегодня ливийская армия переживает период долгожданного обновления и, судя по всему, становится выгодным партнером даже для тех, кто еще вчера считал Триполи заклятым врагом. В частности, ливийцы могут стать одними из первых покупателей нового французского истребителя Rafale, который производит все та же Dassault.

Информация об этом появилась еще в 2006 году, спустя три года после отмены санкций. И похоже, Париж к тому времени уже забыл прежние обиды. Тем более что пока Rafale не удалось продать ни одному зарубежному покупателю, хотя продвигает самолет не только производитель, но и правительство Франции. Ливийцы, как сообщалось, могут закупить 14 машин, хотя точной информации по поводу сделки и ее тонкостей пока нет.

У России на ливийском рынке вооружения перспектив ничуть не меньше. В дни проведения LAVEX 2009 генеральный директор компании "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин уже сообщил журналистам, что в текущем году были заключены два контракта на поставку Ливии российских вооружений и военной

техники. Он не сказал конкретно, о чем идет речь, однако подчеркнул, что военно-техническое сотрудничество двух стран динамично развивается и имеет хорошие перспективы.

На LAVEX 2009, по словам Исайкина, представлены многие образцы авиационной техники, средств ПВО и другого вооружения, которое Россия предлагает Ливии. "Там есть возможность показать военным специалистам не только Ливии, но и всего этого региона продукцию, которую мы продвигаем на рынок", — подчеркнул гендиректор "Рособоронэкспорта". Именно самолеты, судя по всему, станут одним из самых весомых сегментов российско-ливийского военного сотрудничества в ближайшие годы. Триполи, по некоторым данным, может стать одним из первых покупателей новейших многофункциональных истребителей Су-35, если подпишет контракт на приобретение 12 таких машин. Кроме того, ливийцы присматриваются к Су-30МК и МиГ-29СМТ, хотя о конкретных сделках на поставки этой техники пока официально не объявлено.

Новейшие учебно-боевые самолеты Як-130 уже заказаны Триполи. Они позволяют готовить летчиков к управлению многими современными сверхзвуковыми истребителями, включая российские и зарубежные образцы.

Ливийский рынок вооружений, несмотря на неоднозначное отношение к этой стране и ее правительству в мире, сегодня является достаточно перспективным и выгодным как для России, так и для европейских стран. В будущем Триполи планирует также закупить вертолеты Eurocopter. Лишь США пока не спешат с продвижением своих вооружений на ливийский рынок, хотя и это, надо полагать, не за горами.

Андрей ФЕДОРОВ

*источник: LENTA.RU
08.10.09*

"МОТОРОСТРОИТЕЛЬ" ВЫШЕЛ НА ЗАЕМ

Самарское облправительство реструктурировало долг ОАО перед бюджетом.

Правительство Самарской области реструктурировало задолженность ОАО "Моторостроитель" перед областным бюджетом: предприятию Объединенной двигателестроительной корпорации предоставлена возможность выплатить почти 220 млн рублей в рассрочку до 2013 года. Наличие этого регионального долга эксперты называли основным препятствием для привлечения займа в ВТБ на 5 млрд рублей под госгарантии. А это, в свою очередь, тормозило реализацию антикризисного плана ОДК, предусматривающего частичную ликвидацию СНТК и объединение его с "Моторостроителем". Теперь, по прогнозам экспертов, процесс перейдет в активную фазу и может быть завершён к концу 2010 года.

Правительство Самарской области реструктурировало долги двух стратегических предприятий.

"Сумма задолженности в областной бюджет у ОАО "Моторостроитель", подлежащая реструктуризации, составляет 219,447 млн руб., в том числе недоимки по налогам 4,6 млн, остальное составляют пени и штрафы", — заявил на заседании правительства министр управления финансами Самарской области Павел Иванов. По его словам, предприятие должно выплатить недоимку по налогам до 2013 года, по пеням и штрафам — до 2015 года, а также ежеквартально выплачивать проценты, которые по предварительным расчетам составляют 268 тыс. руб. "В случае досрочного погашения возможно частичное списание по пеням и штрафам", — уточнил господин Иванов. В аналогичные сроки предложено рассчитаться с долгами и ОАО "Авиакор — авиационный завод". Его задолженность перед бюджетом составляет 14,412 млн руб., из которых 14,241 млн — недоимка по налогам. Для "Авиакора" проценты составляют 813 тыс. рублей. По словам представителя ОДК Анастасии Денисовой, админи-

страция области не выдвигала особых требований в обмен на рассрочку, "но основные условия очевидны: программа оздоровления предприятий должна быть социально ответственной и согласовываться с властями". "Долговая нагрузка предприятия реструктурируется в рамках подготовительных мероприятий по вхождению "Авиакора" в ОАК", — пояснили вчера в ОАО "Авиакор — авиационный завод".

Самарские ОАО "Моторостроитель", ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" и ОАО "СКБМ" согласно указу Президента РФ входят в двигателестроительный холдинг "Оборонпрома" — "Объединенную двигателестроительную корпорацию". Оборонпрому принадлежит 63 % голосующих акций ОАО "Моторостроитель". По предварительным данным, за 9 мес. 2009 года выручка составила 2,319 млрд руб. (против 1,795 млрд за 9 мес. 2008 года), валовая прибыль — 154 млн руб. 80 % акций СНТК владеет "Оборонпром", остальные акции распределены между частными лицами. По итогам 2008 года выручка СНТК составила 650 млн руб., чистый убыток — 150 млн руб. (данные ОПК "Оборонпром"). Напомним, задолженность в 600 млн рублей перед областным и городским бюджетом сформировалась у "Моторостроителя" к 1 апреля 2005 года. По словам представителя ОДК Анастасии Денисовой, в августе мэрия Самары уже реструктурировала 275 млн рублей также до 2013 года. Часть задолженности в областной бюджет была погашена летом этого года: предприятие привлекало заем в размере 1,4 млрд рублей, из которых 1,1 млрд пошли на погашение федеральных долгов, а остальные средства — на расчет с местными бюджетами.

Эксперты напоминают о том, что без реструктуризации или погашения задолженности в бюджет региона и города ОДК не могла воспользоваться госгарантиями, которые были одобрены и утверждены межведомственной комиссией при Правительстве РФ по поддержке стратегических предприятий. Госгарантии на 3,5 млрд рублей позволяют ОДК привлечь 5 млрд рублей "Моторостроителя" и СНТК им. Н. Д. Кузнецова.

Вчера госпожа Денисова уточнила, что эти средства в ВТБ будут привлечены до конца года. "Если бы

сейчас область начала вставлять палки в колеса "Моторостроителю" и тот остался бы без госсредств, то была бы просто социальная катастрофа. Области достаточно АвтоВАЗа и его смежников, а так хотя бы в этой отрасли есть некоторая стабильность", — рассуждает представитель областного правительства. На трех активах ОДК в Самаре работает около 11 тыс. человек. Из них 1880 — на СНТК, 250 — на СКБМ и около 9 тыс. — на "Моторостроителе". На последнем официально введена трехдневная неделя, однако около 70 % сотрудников вызваны на полную рабочую неделю. СНТК сейчас официально в простое, его сотрудники получают 2/3 зарплаты, "но поскольку завод не успевает с производственной программой на 2009 год, почти 1500 сотрудников отозваны отдельным приказом для ее выполнения", уточнила Анастасия Денисова.

Устранение последнего препятствия для получения займа фактически означает, что процесс объединения "Моторостроителя", СНТК и самарского завода ОАО "СКБМ" в единое предприятие перейдет в активную фазу. Ранее анонсировалось, что на базе трех предприятий будет создано единое юридическое лицо. При этом серийное производство будет сосредоточено на производственной площадке "Моторостроителя" (на Заводском шоссе), а весь испытательный комплекс останется на площадке СНТК (с территории Управленческого будут ликвидированы дублирующие производственные мощности). При этом трудовой коллектив СНТК выступает против объединения. "Для того чтобы объединить "Моторостроитель" и СНТК в одно юридическое лицо, понадобится не меньше года. Пока внеочередного собрания акционеров, на котором бы обсуждался этот вопрос, на СНТК не проходило", — заявил председатель профкома СНТК им. Кузнецова Виктор Чернышов.

Елена КОЛЫЧЕВА

источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
08.10.09

ШЕЙХИ ПОПАЛИ В ВОСХОДЯЩИЙ ПОТОК

Американские лизинговые компании, на чьих заказах держалась вся мировая авиастроительная индустрия, еле сводят концы с концами. Их место на рынке могут занять арабские инвестиционные фонды, не испытывающие недостатка финансирования.

Мировая индустрия авиаперевозок оказалась в самой сложной ситуации за последние 50 лет. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), только в прошлом году суммарные убытки всех авиакомпаний превысили 10,5 млрд дол-

ларов. Общий объем пассажирских перевозок за это время вырос всего на 1,5 % (для сравнения: в 2007 году рост составил почти 7,5 %). Но и таких показателей удалось достичь только за счет относительно удачной первой половины 2008 года. А уже во втором полугодии начался настоящий кошмар. Грузовые перевозки стали неуклонно сокращаться с августа, а пассажирские — с октября. Причем масштабы этого падения поражали воображение: только в декабре авиаперевозки грузов рухнули почти на четверть. "Это беспрецедентный, шокирующий результат", — говорил тогда глава IATA Джованни Бизиньяни. По его словам, "стремительное сокращение объемов перевозок забросило нас в бездну, и дна пока не просма-

тривается". В начале года господин Бизиньяни предупредил руководителей авиакомпаний: "Пристегните ремни и приготовьтесь к жесткой посадке".

Действительно, нынешний кризис в корне отличается от всех предыдущих как глубиной падения, так и масштабом потрясений. Но главное, он охватил все сферы народного хозяйства. "Конечно, в истории мировой гражданской авиации было немало кризисов. Но даже самые громкие из них длились от силы три месяца и были локализованы в каком-то одном регионе. Так произошло после войны в Персидском заливе, паники из-за распространения атипичной пневмонии и терактов 11 сентября, — говорит Джованни Бизиньяни. — Даже потрясения, вызванные ростом цен на топливо, нельзя считать кризисом в полном смысле этого слова. Хотя бы потому, что пассажиры продолжали интенсивно пользоваться воздушным транспортом, а у авиакомпаний была возможность выйти из положения, например за счет топливных сборов. Сейчас же лихорадит весь мировой рынок. И самое печальное, что никто не знает, как с этим бороться".

С начала кризиса в мире уже обанкротилось не менее 50 авиакомпаний, а те, что остались, продолжают стремительно наращивать долги. Сейчас суммарная задолженность всех авиаперевозчиков мира, по данным IATA, вплотную приблизилась к 200 млрд долларов — астрономическому показателю, особенно если учесть, что вся выручка индустрии составляет немногим более 500 млрд долларов в год. Такое положение вещей создает реальную угрозу банкротства для большинства авиакомпаний. После событий 11 сентября общая выручка авиакомпаний упала на 7 %. И тогда отрасли потребовалось три года, чтобы восстановить свои показатели. Но это произошло на фоне устойчивого роста мировой экономики. В этот раз падение составило 15 %, или 80 млрд долларов.

Специалисты IATA уже подсчитали, что в нынешнем году авиаперевозки пассажиров в мире в целом снизятся на 8 %, в результате чего общая выручка авиакомпаний упадет до 448 млрд долларов. При этом суммарные убытки индустрии авиаперевозок в 2009 году составят 9 млрд долларов. Тем не менее сейчас очень многие эксперты склонны считать, что пик кризиса уже пройден. На летней конференции IATA в Женеве некоторые члены ассоциации сообщили, что "в конце лета мировая авиационная индустрия, судя по всему, достигла дна и начала демонстрировать первые признаки стабилизации".

Действительно, перевозки пассажиров в августе сократились всего на 1,1 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. А загруженность рейсов даже увеличилась до 81 %, в то время как год назад этот показатель составлял 79,8 %. Аналогичная ситуация складывается и с авиаперевозками грузов: в августе они сократились всего на 9,6 %, тогда как в июле было зафиксировано падение на 11,3 %. "Существенное замедление темпов спада в последние месяцы — один из бесспорных признаков восстановления отрасли", — заявил "Эксперту" президент авиакомпании Etihad Джеймс Хоган. Схожей точки зрения придерживается председатель совета директоров Lufthansa Вольфганг Майерхубер: "Кризис безжалостно вскрывает слабые места, это мы четко осознаем. Пассажиры, которые едут в командировки, стали покупать авиабилеты более дешевых классов, поэто-

му средняя выручка за первое полугодие существенно уменьшилась. Но ситуация постепенно меняется, спрос растет. И по итогам года мы надеемся на положительный результат".

Впрочем, осторожный оптимизм разделяют в ассоциации не все. "Спрос продолжает улучшаться, но доходы авиакомпаний не растут. Более того, при нынешних ценах на билеты авиакомпании работают на грани рентабельности. Это значит, что опасность для отрасли не миновала", — говорит Джованни Бизиньяни.

ПОХУДЕВШИЙ ПАРК

Уже ясно, что финансовые трудности мировой индустрии авиаперевозок вкупе со снизившимся пассажиропотоком неизбежно приведут к резкому сокращению спроса на самолеты. За последний год число авиалайнеров, выведенных из эксплуатации, выросло почти на треть. Летом на долговременную стоянку в Калифорнии, Неваде и Нью-Мехико, а также других регионах мира было отправлено почти 2,5 тыс. реактивных самолетов, причем половину из них авиаперевозчики вывели из эксплуатации в прошлом году.

Напомним, что после терактов 11 сентября в Нью-Йорке и Вашингтоне авиакомпании всего мира поставили на прикол чуть более 2 тыс. авиалайнеров, что составляло 13 % мирового авиапарка, состоявшего тогда из 16 тыс. воздушных судов. Сейчас мировой авиапарк насчитывает примерно 20 тыс. самолетов, и пока доля поставленных на прикол авиалайнеров составляет всего 11 %. Впрочем, эксперты исследовательской компании Ascend уверены, что эта доля неизбежно вырастет как минимум до 13 % (3 тыс. машин). С начала кризиса только американские авиаперевозчики припарковали около 1 тыс. самолетов, еще около 500 — европейские авиакомпании и не менее 250 — азиатские. Причем уже сейчас можно с уверенностью сказать, что большая часть выведенных из эксплуатации самолетов никогда не вернется в строй. По мнению гендиректора компании Airclaims в СНГ Бориса Бычкова, в результате кризиса авиакомпании всего мира сократят провозные мощности не менее чем на 120 тыс. кресел. Это означает, что мировой парк воздушных судов уменьшится примерно на тысячу единиц. Среди первых кандидатов на вылет — все модели семейства Boeing 737 Classic и MD-80. Из эксплуатации уже выведено почти четыре сотни этих самолетов, всех их ждет утилизация. По словам Бориса Бычкова, избавление от старых машин происходит не только в рамках оптимизации провозных мощностей, но и в процессе перехода авиакомпаний на более экономичные самолеты. Так, например, замена Boeing 737-400 на A320 позволит авиаперевозчику только на топливных расходах сэкономить до полутора миллионов долларов в год. Правда, эта тенденция практически не затронула США — самый емкий рынок сбыта авиалайнеров. Сейчас на долю американских авиакомпаний в денежном выражении приходится всего 10 % размещенных заказов на новые самолеты. Более того, по словам Бориса Бычкова, есть серьезные основания полагать, что даже эти 10 % могут быть реализованы не полностью из-за трудностей, с которыми столкнулась американская индустрия авиаперевозок. Авиакомпании США теряют пассажиров

быстрее, чем сокращают свои провозные мощности. В результате коэффициент загрузки кресел у них в разгар кризиса упал более чем на 1 %. "США, которые в начале прошлого года не так сильно пострадали от кризиса, сейчас стремительно сдают позиции, и, если сокращение пассажиропотока не прекратится, положение авиакомпаний в этой стране резко ухудшится", — говорит гендиректор компании Airclaims в СНГ. Все это означает только одно: ведущие авиастроительные корпорации больше не могут рассчитывать на своих главных покупателей — американские авиакомпании. Но если не на них, то на кого?

БЕЗ ДЕНЕГ, БЕЗ САМОЛЕТОВ

Еще восемь лет назад смело можно было утверждать, что на выручку придут лизинговые компании. Тогда, в схожей ситуации, они не только вытаскивали из кризиса грандов мирового авиастроения, но и стали крупнейшими наряду с авиакомпаниями заказчиками новых самолетов. Более того, все эти годы именно благодаря лизингу мировая гражданская авиация демонстрировала небывалые темпы роста. Этот финансовый инструмент оказался достаточно эффективен, чтобы авиакомпании смогли позволить себе приобретение современных воздушных судов — весьма дорогостоящих продуктов с длительным производственным циклом.

Сегодня в мировом парке доля авиалайнеров, находящихся в лизинге, составляет почти 30 %. Год назад все эксперты в один голос прогнозировали ее рост до 50 % в течение ближайших десяти лет. Но уже сейчас ясно, что радужным прогнозам сбыться не суждено. По существующим контрактам Airbus и Boeing в этом году планировали произвести и передать авиакомпаниям около тысячи новых магистральных самолетов. Еще около 200 авиалайнеров, включая турбовинтовые, должны поставить заказчикам Embraer и Bombardier. Чтобы профинансировать постройку одного магистрального самолета, лизинговой компании необходимо взять кредит на 65–80 млн долларов. Таким образом, для реализации всех производственных планов авиастроителей на нынешний год лизинговым компаниям потребуются кредитные ресурсы общим объемом не менее 70 млрд долларов. Но таких средств у них нет. "Существует огромная дыра в финансировании инвестиционных программ компаний, и мы не понимаем, откуда они возьмут деньги", — говорит директор Ascend Эдвард Пинязик. — Если не удастся привлечь финансирование в требуемом объеме, то как минимум 200 новых самолетов Airbus и Boeing останутся без покупателей и будут припаркованы в пустыне". Суммарный портфель твердых заказов двух лидеров мирового авиастроения с поставкой в нынешнем году оценивается в 65–70 млрд долларов. Но, как пишут в своем исследовании аналитики J. P. Morgan Securities, резкое сокращение банками кредитования может привести к тому, что 20 млрд долларов из этой суммы покупатели профинансировать не смогут. "Никто не выйдет из этой ситуации живым, так как долгой рынок не восстановился", — заявил директор по финансированию авиационных активов Allco Finance Group Билл Кемберлидж. И это очень похоже на правду. Если год назад на мировом авиационном рынке финансированием лизинговых проектов активно занимались около 60 банков, то сейчас их насчитыва-

ется от силы полтора десятка. По словам директора по авиационным проектам DVB Group Merchant Bank Висента Алва-Понса, "потребуется довольно много времени, чтобы банки опять вернулись к бизнесу по кредитованию лизинга самолетов".

Дефицит средств уже привел к тому, что авиакомпании стали отказываться от ранее заключенных контрактов на приобретение новых самолетов. За последние полтора года Airbus и Boeing зафиксировали в общей сложности более 200 отказов от уже оплаченных машин и еще около сотни отсрочек. "Заказчики, судя по всему, и дальше будут откладывать приобретение новых самолетов на фоне спада в экономике или сократят закупки", — говорит вице-президент Boeing Commercial Airplanes Рэнди Тинсет. Так, если раньше крупнейшая лизинговая компания мира ILFC ежегодно закупала у Airbus и Boeing не менее сотни самолетов, то в нынешнем году она приобретет лишь 48 машин на 3 млрд долларов. А план закупок на 2010-й и 2011 годы вообще сокращен до минимума. По словам вице-президента ILFC Филиппа Скраггса, его предприятие в указанный период рассчитывает приобрести всего десять новых самолетов. Это заявление — четкий индикатор, характеризующий положение дел во всей мировой индустрии лизинга авиатехники на ближайшие годы. Поэтому неудивительно, что глава ILFC Стивен Удвар-Хази счел нужным выступить со специальным обращением, в котором предложил ведущим мировым авиастроителям сократить выпуск самолетов на 25–30 %. По его словам, уменьшение производства авиалайнеров в мире неизбежно, вопрос лишь в том, когда это произойдет и каковы будут объемы сокращений.

ШАНС ДЛЯ НОВОГО ИГРОКА

Впрочем, случай с ILFC — все-таки особый. Ее бизнес начал трещать по швам осенью прошлого года, после того как материнская компания — American International Group (AIG) — оказалась на грани краха из-за убытков в 60 млрд долларов. И хотя правительство США спасло крупнейшего страховщика Америки от банкротства, выделив ему 150 млрд долларов, кредитный рейтинг компании был снижен, что резко повысило стоимость заемного капитала для всех ее "дочек", в том числе и ILFC. Более того, доступ лизинговой компании к фондам материнской корпорации фактически был закрыт, что оказалось для ILFC критическим. В этой ситуации руководство AIG приняло решение продать свою лизинговую структуру группе инвесторов во главе с менеджментом ILFC. По словам Стивена Удвара-Хази, необходимость продажи именно этого подразделения AIG связана с высокой степенью риска в его деятельности. Сам господин Удвар-Хази оценил стоимость ILFC в 10 млрд долларов и пообещал закрыть сделку до конца нынешнего года. Но желающих купить за такие деньги крупную авиализинговую компанию мира не нашлось. Во-первых, из-за обилия предложений на рынке: помимо AIG свои авиализинговые структуры выставили на продажу Allco, Babcock & Brown и Royal Bank of Scotland. А во-вторых, из-за дороговизны и гигантских масштабов бизнеса — только по своим долговым обязательствам компания в течение ближайших нескольких лет должна выплачивать ежегодно по 4 млрд долларов. ILFC требуется покупатель с большим

балансом, имеющий доступ к дешевому капиталу и способный профинансировать приобретение новых самолетов. На эту роль до недавнего времени претендовал китайский государственный фонд China Investment Corp. (CIC) с активами в 200 млрд долларов. Но после того как CIC потерял 6 млрд долларов от обесценения акций Morgan Stanley и Blackstone Group, его председатель Лоу Цзивэй публично отказался от новых инвестиций в американские финансовые компании, опасаясь лишиться всего.

Тем не менее руководители Airbus и Boeing все-таки услышали призывы шефа ILFC и пообещали сократить выпуск новых самолетов. Так, глава Airbus Томас Эндерс сообщил, что его компания сейчас разрабатывает программу кризисного управления поставками, цель которой — избежать простоя или консервации машин из-за отказов авиакомпаний от оплаченных самолетов. Параллельно принято решение сократить производство самолетов семейства A320 с 36 до 34 штук в месяц. А президент Boeing Скотт Карсон заявил о намерении снизить производство самолетов Boeing 777 аж на 29 %. По его словам, с середины следующего года выпуск Boeing 777 сократится с семи до пяти машин в месяц. При этом американский авиагигант отказался от планов по расширению производства широкофюзеляжных авиалайнеров Boeing 747-8 и Boeing 767.

В идеале сокращение производства воздушных судов должно повысить остаточную стоимость существующих на рынке самолетов, что, в свою очередь, улучшит положение лизинговых компаний. Но пока этого не происходит. По данным J. P. Morgan Securities, с начала кризиса лизинговые ставки упали в среднем на 10 %. Но, учитывая опыт предыдущих рецессий и перспективу дефолта большинства авиакомпаний, ставки арендной платы могут сократиться в общей сложности почти на треть. Причем пострадают все типы воздушных судов — узко- и широкофюзеляжные самолеты, старые и новые машины. "Весь рынок падает синхронно, причем темпы снижения цен на самолеты нового поколения вплотную приблизились к уровню падения стоимости воздушных судов предыдущих поколений", — говорит Борис Бычков.

На рынке впервые за многие годы появилась масса свободных лайнеров, прежде бывших в дефиците, — A330 и A340, а также Boeing 777-200. А более старые самолеты в массовом порядке продаются по дешевке. Например, Boeing 737, выпущенный в середине 1980-х, можно купить за 5–6 млн долларов. Но падение цен на спрос практически не влияет. "Даже 10-процентное снижение цен на новые версии A320 и Boeing 737 Next Generation не смогло оживить спрос на эти самолеты", — говорит директор лизинговой компании AerCap Aviation Клаус Хайнеманн. По его словам, ставки для более ранних моделей авиалайнеров упали еще ниже, а ветеранов типа MD-80 вообще невозможно пристроить — никакие скидки не помогают. Западные эксперты уверены, что за время кризиса сотни авиалайнеров сменят своих владельцев, но найти авиакомпанию, которая захочет взять какой-нибудь из этих самолетов, будет очень непросто. Еще год назад для продажи самолета новому владельцу требовалось немногим более года, а для сдачи его в лизинг — ровно четыре месяца. Теперь же эти сроки могут вырасти в полтора раза. "Вторичный рынок практически исчез, — говорит Борис Бычков. — Поль-

зуются спросом только высокоэффективные самолеты. Но банки и лизинговые компании не финансируют новые сделки по приобретению самолетов, а выполняют только уже взятые обязательства".

Недостаток банковского финансирования для закупки новых воздушных судов создает все предпосылки для захвата рынка наиболее обеспеченным лизинговым компаниям, которые имеют доступ к дешевым ресурсам и не испытывают недостатка в финансировании. Речь идет прежде всего о структурах, созданных и функционирующих на деньги арабских нефтяных монархий. Последние авиасалоны в Фарнборо и Ле Бурже показали: арабы готовы тратить на новые самолеты миллиарды долларов даже в условиях финансового кризиса. Более того, компании из Катара и ОАЭ, заказавшие за последние два года у Airbus и Boeing в общей сложности почти три сотни новых самолетов на несколько десятков миллиардов долларов, остались единственными крупными клиентами. И их активность в сфере лизинга авиатехники уже начала приносить плоды. Так, например, дубайская DAE Capital стала практиковать выкуп у авиаперевозчиков имеющихся самолетов с последующей сдачей машин обратно в аренду по схеме возвратного лизинга. Таким образом авиакомпании получают финансы, необходимые для покупки новой техники, и сохраняют провозные мощности на период ожидания заказанных самолетов. DAE Capital уже провернула сделку с тремя A340 по схеме возвратного лизинга с индийской авиакомпанией Kingfisher. В будущем арабы собираются существенно расширить масштабы своего бизнеса. Та же DAE Capital в ближайшие семь лет ждет 200 самолетов от Airbus и Boeing, которые собирается затем сдать в аренду менее состоятельным коллегам. И если арабы будут порасторопнее, то вполне могут, отеснив американцев, со временем стать главными игроками на мировом рынке лизинга авиатехники.

Алексей ХАЗБИЕВ

*источник: журнал «Эксперт»
19.10.09*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

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

WWW.KSAN.RU

НЕБА ХВАТИТ НА ВСЕ "СУШКИ"

Как отметит свой юбилей легендарный конструктор Михаил Симонов.

Однажды Альберта Эйнштейна спросили о том, как он делает свои гениальные открытия. Ученый скромно ответил, что природа сама подсказывает, а он только повторяет и повторяет. Но тогда бы все делали то же самое, парировал собеседник. На что великий физик заметил: "Видите ли, у нее очень тихий голос, не все слышат. А у меня очень хороший слух". Эти слова любит повторять Михаил Симонов, конструктор истребителей Су-27 и Су-30, которому 19 октября исполняется 80 лет.

Симонов сделал столько, что хватило бы и на две жизни. Но по-прежнему каждый день приходит на работу. Его письменный стол уставлен моделями истребителей и лайнеров.

— Это будущее нашей авиации, — говорит он. — Просто для них не пришло время.

Его Су-27 стал таким же брендом, как автомат Калашникова. Считается основным экспортным товаром России, принося миллиарды долларов дохода. Признанный лучшим истребителем прошлого века, он и сегодня даст фору любой другой боевой машине.

НЕБЕСНЫЙ ВИРТУОЗ

Подмосковный авиакосмический салон "МАКС", объявление о показательном полете Су-27... И народ повалил к кромке летного поля. Серо-голубой красавец "Су" с красными звездами на крыльях и хвостовом оперении, словно приветствуя публику, наклонился на переднем шасси, включил форсаж и стремительно ушел в небо. Резкий подъем — и всеобщий вздох восхищения. Но главное было впереди: 30-тонная машина с легкостью балетного танцора начала крутить в небе фигуры высшего пилотажа. Две полупетли в пределах 800 метров по высоте с "полубочкой" на выходе, переворот с фиксацией вертикали, разгоном и вводом в петлю с поворотами на 90 и 270 градусов. После выполнения двойной "бочки" самолет зашел в вираж с предельным креном. И наконец, истребитель резко разогнался, вскинул нос, но не пошел вверх, как все ожидали, а полетел всей плоскостью фюзеляжа вперед. Еще мгновение — и угол атаки увеличился с 90 градусов до 120, машина как будто заваливается на "спину" и вот уже мчится хвостом вперед.

У профессионалов этот маневр называется "динамическим торможением" и нужен для того, чтобы резко гасить скорость и иметь преимущество перед противником. При этом летчик может произвести пуск ракеты буквально себе за спину. Ни один самолет в мире не способен на такое. Толпа зрителей уже просто стонет от восхищения...

"А ТЫ ПОЙДИ К СВОЕЙ ЖИНКЕ..."

— Мы опоздали с созданием своего истребителя, — честно признается Михаил Симонов. — Американский

F-15 уже летал, а наша машина была только в чертежах. Т-10 — прототип будущего Су-27 — поднялся в воздух 20 мая 1977 года. Но, как ни старались конструкторы и инженеры фирмы "Сухой", получился хуже американца.

— Это была неприятная новость, — вспоминает Симонов. — Машина уже пошла в серию. Некоторые крутили дырки на пиджаках под награды, придумывали, на что потратят Госпремии. А он, набравшись смелости, пошел к министру авиапромышленности Ивану Силаеву, чтобы честно сказать: не получилась машина, надо делать все сначала.

— Хорошо, Петрович, что сегодня не 37-й год, — констатировал тот. — Переделывай...

Одно дело — сказать, другое — сделать. Когда в кооперации сотни заводов и КБ, в которых работают не менее именитые люди, как им объяснить, что ничего не получилось?

— Это был настоящий скандал, — рассказывает конструктор. — Прихожу на совещание в министерство. Начинаю делать доклад. Объясняю, что для повышения летных характеристик истребителя нам необходимо перенести агрегатный отсек из подбрюшья на "спину" машины. И тут из-за стола поднимается легендарный конструктор авиационных двигателей Архип Люлька — жизнерадостный, балагуристый человек. И начинает на меня по-украински чуть ли не матом орать... "А ты пойдди, Михал Петрович, к своей жинке и попроси, чтобы она себе сиськи на спину перевесила. А я посмотрю, что ты с ней делать будешь..."

Дальше — больше. Конфликт с конструктором двигателя стал лишь прелюдией. Перенос агрегатного отсека означал перепроектирование и фюзеляжа. А это скандал с еще одним очень серьезным институтом — Центральной аэродинамической лабораторией. В итоге Симонов ездил в ЦАГИ по ночам и втихую от начальства продувал новые модели истребителей. Как он сейчас говорит, торопились так, что взяли за основу первую же хорошо показавшую себя модель. И она дала те самые необходимые проценты превосходства.

— Что осталось от истребителя? — ехидно поинтересовался у конструктора Силаев.

— Стойка шасси и катапультное кресло, — честно признался он.

КАК АРАБЫ "СУ" ПОМОГАЛИ

Симонов уверяет: сделать Су-27 лучшим из лучших ему помогла перестройка. Безденежье 90-х годов заставило фирму "Сухой" пойти на отчаянный шаг — попытаться продать "сушку" на экспорт. Первой страной, куда полетели, стали Арабские Эмираты.

— У них тогда ВВС занимался полковник Халид, — вспоминает Симонов. — Жесткий человек. Посмотрел на наш истребитель, полетал и говорит: все хорошо, но вот может ли он потопить эсминец? Но это же разные задачи... Одно дело вести воздушный бой, другое — поражать надводные и наземные цели... Казалось бы, поставлена точка. Но Симонов и глазом не моргнул.

Предложил арабам сформулировать требования к машине: хотите, чтобы истребитель поражал цель на дальности 100 км, — пожалуйста. Хотите, чтобы топлив эсминцы, — сделаем.

— Наши способны решить любую задачу, — уверен он. — Надо только четко понимать, чего от нас хотят.

Так Су-27 стал многофункциональной машиной. Правда, арабы ее не купили. Халид честно признался конструктору, что этого сделать им не позволили бы американцы.

— Про Су-27 и Су-30 часто говорят, что они лучшие, но ведь они не участвовали ни в одной войне. Чем докажете их превосходство? — спрашиваю конструктора.

— Это, конечно, секрет, — улыбается он.

Впрочем, нетрудно догадаться, что показ техники — не только ее реклама, но и сравнение с конкурентами. Хотя бы с теми же французскими "Миражами", что стояли у Арабских Эмиратов на вооружении. Как сравнивали? Взяли двух их лучших пилотов, и они попеременно летали то на "Мираже", то на "Су". Вся полетная информация документируется, так и получают материал для анализа.

О РОЛИ ПЛАСТИКОВОГО СТАКАНА

Су-30МКИ делали по заказу Индии. Но именно в Арабских Эмиратах у Симонова и появилось понимание того, каким должен быть лучший истребитель мира.

— Вице-маршал авиации Кришнасвами пришел в мой кабинет и прямо заявил: "Ваш самолет плохой, — даже сейчас, вспоминая этот эпизод, конструктор вскипает. — Слишком тяжелый и большой, его любой "Фантом" собьет". Я в ответ: зато у нас маневренность лучше, дальность полета больше, ракетно-бомбовой нагрузки мы берем больше. А он свое рубит: это плохой самолет, нам такие истребители не нужны. Ну, тут я не выдержал и взорвался. Авторучку об пол швырнул и говорю: раз вам контракт не нужен, значит, он и нам не нужен. Сел за стол и замолчал.

Через неделю Симонова пригласили к индийцам на прием. Не в посольство, как принято, а на квартиру военного атташе. Для главного конструктора сверхсекретной техники согласиться на такое — что изменить Родине. Не согласиться — потерять контракт.

— Пошли, конечно, — говорит он. — Звоним в дверь. Жду, что ее откроет служанка в сари. А в дверях сам вице-маршал. Обида на него у меня еще не прошла. Смотрю, на трюмо стоит пластиковый стакан. Ну я его взял и попросил маршала взять такой же. Наполнили водкой. А там грамм по 400 входит. Я и говорю: выпьем. Если после этого сможем вести разговор, то хорошо. Нет, значит, забудем о деле. Ненужное оно...

Результат тех необычных переговоров, к счастью, известен всем.

ЛУЧШИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ XX ВЕКА

Истребитель Су-30МКИ по праву считается непревзойденной боевой машиной. Это доказано воздушными боями с потенциальными противниками. Впервые — еще в начале 90-х, когда наших пилотов на Су-27 пригласили принять участие в учебном бое с F-15.

По условию "боя" сначала наши самолеты должны были "сесть на хвост" американским, затем противники менялись местами. В реальном бою это позволило бы навести ракету и поразить цель. В обоих случаях "сушки" без особых проблем выходили победителями. По словам участника тех событий начальника Липецкого центра боевого применения и повышения квалификации пилотов ВВС Александра Харчевского, из-за сверхманевренности и тяговооруженности Су-27 набирал скорость по восходящей траектории быстрее F-15. Последнему надо было постоянно делать своеобразную "ступеньку" — пролетать в какой-то момент по прямой. Этим и воспользовались российские летчики — увлекали американцев в вертикальный подъем, а те теряли скорость; затем наши машины, совершив резкий разворот, оказывались в хвосте противника. Мгновение — цель "уничтожена".

Разгром был очевидным. Поэтому когда американцы узнали, что у индийцев появились более совершенные истребители Су-30, то напросились в гости и к ним. В этих сражениях они уже решили выставить более совершенный F-15. Исход встречи — 6:4 в пользу Су-30. Причем индийцы схитрили. Вместо Су-30МКИ "подсунули" американцам обычный учебно-тренировочный Су-30 — машину без новой радиолокационной станции и без двигателей с управляемым вектором тяги. В следующий раз американцы привезли в Индию еще более совершенный F-16.

— Этот истребитель меньше и легче нашего Су-30, — говорит Симонов. — Значит, по логике должен быть маневреннее и победить в ближнем бою. Но все оказалось с точностью до наоборот. Летали Су-30МКИ. Разгром был стопроцентным!

СВЕРХЗВУК ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТОВ

Как-то на одном из аэрокосмических салонов наблюдавший за показательными полетами гражданских самолетов Михаил Симонов повернулся к журналистам и огорошил всех замечанием:

— Да что истребители, вот оно — будущее!

— В смысле?

— Ну как, истребителей много не купят. А за пассажирскими самолетами всегда огромный рынок, — пояснил конструктор. — Они нужны всем.

В его кабинете я понял, что он имел в виду. Рядом с рабочим столом Симонова стоит макет огромного двухэтажного, рассчитанного на тысячу пассажиров авиалайнера КР-860 "Крылья России".

— Боятся наши строить такие машины, — разочарованно вздыхает конструктор. — Хотя у нас есть и заводы, способные реализовать этот проект, и о двигателях можно договориться.

Наладить производство нужного всему миру тяжелого транспортного самолета Ан-124 "Руслан" страна не может уже не первый год. Хотя, казалось бы, все есть: и решение правительства, и деньги, и заводы, где еще помнят, как рождаются такие гиганты. Но Симонов не сдаётся и говорит, что великий советский авиаконструктор Роберто Бартини считал, что авиационное конструкторское бюро должно быть как конвейер. В конце него сходит серийный самолет, в начале все время ставится новый — опытный. И так бесконечно: на столе Симонова сегодня стоят три модели сверхзвуковых пассажирских самолетов. Им дадут имена, только когда запустят в серию. Такова

традиция — чтобы не сглазить. Первая из трех моделей — 40-местный лайнер, способный летать на скорости, в два раза превышающей скорость звука. Вторая модель поменьше, на 12 пассажиров, но летает еще быстрее. Третий самолет — с еще более стремительными формами, но о нем нас просили ничего не говорить — пока секрет.

Повторюсь: в свои 80 лет Симонов каждый день приходит на работу. Под столом и по углам кабинета — ящики с моделями.

— "Корзинные" проекты, — шучу я.

— Почему же? — не соглашается он. — У фирмы "Сухой" еще не было ни одного случая, чтобы ее самолет не пошел в серию. Я не люблю забегать вперед. Всему свое время. Пока это только проекты. Но идеи, заложенные в них, работают сегодня в других машинах.

КБ "Сухого" — одна из ведущих мировых авиастроительных фирм. Ее истребители стоят на вооружении десятков стран мира. На прошедшем в августе авиасалоне "МАКС-2009" наши ВВС купили сразу 48 истребителей Су-35. Индийские ВВС хотят приобрести дополнительно к имеющимся 105 Су-30МКИ еще 50. Нынешний глава фирмы Михаил Погосян успешно реализует амбициозный проект регионального пассажирского авиалайнера Sukhoi Superjet. До конца года первая серийная машина начнет летать на регулярных авиалиниях. А всего "суховцы" планируют построить их более 1000. Небо — оно огромное, места хватит...

Дмитрий ЛИТОВКИН

источник: газета «Известия»
19.10.09

ЕВРОПА КУПИТ НАШИ КРЫЛЬЯ

Запад просит помощи в создании военно-транспортного самолета.

Украина инициирует переговоры с лидерами мирового авиапрома Boeing и Airbus о создании совместного производства самолетов на нашей территории. Такой шаг, полагают эксперты, является нашей реакцией на предложение этих производителей скооперироваться для разработки нового транспортного воздушного судна, осилить которую самостоятельно западным гигантам пока так и не удалось.

Как сообщил во время визита в США министр экономики Богдан Данилишин местной прессе, правительство Украины ведет переговоры с Airbus SAS и Boeing Co. о создании у нас в стране совместного производства самолетов с этими компаниями. По словам министра, цель поиска партнера — осуществление всех этапов конструирования и создания воздушных судов на территории страны. Если Airbus SAS или Boeing Co. примут предложение, то на реализацию идеи потребуется около 4 лет и \$ 5 млрд, добавил министр. Других подробностей господин Данилишин не сообщил.

Как поведал "И" источник, близкий к переговорам, выступать со столь смелой инициативой Украина получила возможность по единственной причине: сначала Airbus, а потом и Boeing обратились к украинскому разработчику авиатехники — КБ АНТК им. Антонова — с предложением о совместном создании военно-транспортного самолета. "Они хотят заказать у АНТК разработку. А кто будет собирать — на данном этапе это вопрос не первоочередной", — утверждает собеседник "И". В АНТК воздержались от комментариев на эту тему.

Еще пару лет назад разговоры о привлечении в наше самолетостроение западных инвестиций казались совершенно бесперспективными. "Запад не заинтересован в том, чтоб украинская авиапромышленность набирала обороты. Для них мы — конкуренты. Но они спят и видят, чтобы сделать нас своим придатком", — считает депутат Верховной Рады V

созыва, летчик-испытатель Александр Галуненко. Однако экс-замминистра промполитики Владимир Рыжов уверен, что сегодня имеются реальные предпосылки для продвижения интересов отечественной авиаборки: Украина может извлечь для себя выгоду из провала проекта по созданию европейским концерном EADS (туда входит и Airbus) военно-транспортного самолета A400M.

"АНТК — ведущий в мире разработчик военно-транспортной авиатехники, и достойных конкурентов ему в этой нише нет. Airbus и Boeing оказались вынуждены это признать", — говорит господин Рыжов. По его словам, поначалу A400M позиционировался как "транспортник" грузоподъемностью до 40 т, потом производители опустили ее до 28 т, а сейчас концерн трудится над воздушным судном грузоподъемностью до 20 т. "В конце концов они от него откажутся вообще", — считает Владимир Рыжов.

Напомним, отечественный Ан-70, аналог которому пытается создать EADS, имеет грузоподъемность до 47 т. "Интерес к сборке техники на нашей территории со стороны западных производителей сомнителен. Точечным проектом мог бы стать лишь Ан-70. В создании грузовой техники нам равных нет. Недаром ведь даже НАТО, вопреки тому, что у США имеются собственные военно-транспортные самолеты, берет на вооружение наши "Русланы", — говорит старший партнер ЮК "Ильяшев и партнеры", эксперт по авиации Роман Марченко.

По мнению специалистов, проблема обновления парка среднемагистральных военно-транспортных самолетов для Европы сегодня очень актуальна. Основу парка этого вида техники составляют воздушные суда С-130, которые выпускаются серийно уже более 35 лет (их начали выпускать примерно в одно время с Ан-12, которых на территории СНГ сегодня осталось около 100 штук из произведенных 1250). О замене С-130 европейцы задумались еще 10 лет назад, когда и стартовал проект по созданию A400M (в кооперации задействованы Великобритания, Франция,

ЮАР, Германия и Турция). Из-за затянувшихся испытаний и доводки самолета проблема обновления парка остается нерешенной. Сегодня С-130 активно используется как военными, так и гражданскими эксплуатантами США. Всего этих самолетов было выпущено свыше 2200 единиц.

Владимир Рыжов уверен, что интерес к нашему опыту в создании военно-транспортной техники со стороны Запада сегодня настолько велик, что Украина может добиться определенных уступок в вопросе инвестиций в наше авиапроизводство. "Они будут сопротивляться. Но шансы у нас есть. Можно ведь договориться, чтобы часть узлов и деталей нового самолета, который будет создаваться совместно с Air-

bus и Boeing, производилась в Украине. Двигатели и агрегаты должны однозначно производить мы, тут у нас своя школа. Приборы — в Европе. А такие компоненты, как хвост, крыло, шасси, — нужно смотреть, у кого это получится дешевле производить. По каждому вопросу нужно вести переговоры и планомерно гнуть свою линию".

Екатерина ГРЕБЕНИК

источник: газета «Экономические известия»
21.10.09

НЕУЯЗВИМЫЙ ЭКИПАЖ

Беспилотники начинают вытеснять обычные военные самолеты.

Ижевская компания "Беспилотные системы ZALA Aero" выиграла конкурс на поставку пограничной службе ФСБ РФ беспилотных летательных аппаратов самолетного и вертолетного типа. Беспилотники смогут нести фотокамеру, цветную видеокамеру либо тепловизор для скрытого наблюдения при подготовке спецопераций в любое время суток. Запускаются они с помощью катапульты, не требуют взлетно-посадочной полосы и могут использоваться как палубная авиация при патрулировании территориальных вод, для борьбы с браконьерством и слежения за судами-нарушителями. Дроны смогут передавать визуальную и телеметрическую информацию на удаленные терминалы, причем во время миссии управление аппаратом может быть передано с одной станции на другую.

Военные всего мира все шире используют беспилотники. ВВС США в будущем году впервые планируют закупить больше беспилотных летательных аппаратов (БЛА), нежели обычных самолетов. Это знаковое событие — такая пропорция, пусть пока и в намерениях, наблюдается впервые. Активная закупка беспилотников обозначена в плане развития боевых беспилотных систем, составленном штабом ВВС США на дальнюю перспективу. Специалисты утверждают, что шестое поколение самолетов — летательные аппараты без экипажей, управляемые оператором через компьютерную систему, с помощью средств связи. Такие аппараты в обозримом будущем собираются использовать для всех видов миссий, кроме перевозки персонала и нанесения ядерных ударов.

БЛА должны стать основой объединенной системы слежения и наведения, а также воздушной системы контроля и предупреждения. В Ираке в ближайшие несколько лет, по планам американских ВВС, будет действовать целый парк самых различных по назначению и величине беспилотников — вплоть до размеров стрекозы. В российской армии сегодня основной беспилотник "Типчак" производства кон-

церна "Вега" — в вариантах разведчика и целеуказателя. Его масса — 30–40 кг с полезной нагрузкой 10–15 кг. Разрабатывается и тяжелый ударный БЛА, но вся информация о нем пока закрыта.

Российская компания "Кронштадт" предлагает для российских военных тяжелый БПЛА "Дозор-3" нового поколения. Взлетная масса этого аппарата — 600 кг, вес полезной нагрузки — 100 кг, в воздухе он может находиться 6 часов, максимальная скорость — 180 км/ч. Он способен нести разведывательную аппаратуру и — в другом варианте — различные виды вооружения и боеприпасов. В отличие от "Типчака" "Дозор" может взлетать по-самолетному, а не при помощи катапульты. Министерство обороны России не сократило госзаказ на разработку беспилотных летательных аппаратов, несмотря на кризис. Все разведывательные батальоны бригад сухопутных войск будут оснащены БЛА тактического назначения.

Как дроны (дрон — беспилотный летательный аппарат военного назначения, синоним понятия военного робота. — Ред.) работают в реальной боевой обстановке, можно видеть сегодня на примере Афганистана. Американские беспилотные аппараты наносят ощутимые ракетные удары по населенным пунктам. Присматриваются к беспилотникам и террористы: достаточно легко запустить мини-БЛА со взрывчаткой в место скопления людей — на тот же стадион. Не надо и смертников с "поясом шахида". Миниатюрные дроны с 2–3 кг взрывчатого вещества могут появиться над тщательно охраняемым объектом, над резиденцией важного лица. Как рассказывают очевидцы, дроны непонятного происхождения и назначения были замечены недавно над дворцом руководителя одной из арабских стран.

БЛА становятся реальной, с каждым днем все более крепнущей военной силой. Даже изрешеченный пулями дрон может совершить посадку. Есть абсолютно надежная гарантия безопасности экипажа, поскольку летчиков нет, вместо них — далекий оператор. БЛА тяжело обнаружить локатором из-за малой отражающей поверхности, практически невозможно сбить — опять же из-за малых размеров.

Аппарат класса "мини" имеет габариты полтора на полтора метра. А есть БЛА и вовсе размером с насекомое. К тому же корпус таких аппаратов радиопрозрачный. У электролетов (БЛА с электрическим двигателем) силовая установка не греется, потому такой аппарат не возьмет даже переносной зенитный ракетный комплекс с весьма чувствительной тепловой головкой наведения ракеты. Скорости аппаратов невелики, эффект Доплера — Белопольского, благодаря которому движущаяся цель выделяется на экране радара, незначителен. Более или менее эффективны в борьбе с беспилотниками длинноволновые РЛС. Именно они, кстати, обнаруживают цели, изготовленные по технологии "стелс".

Одно из первых средств противодействия нашествию дронов — российский локатор 1Л121Е "Горнист". Эта станция измеряет азимут, угол места, наклонную дальность и скорость вертолетов, самолетов, крылатых и противорадиолокационных ракет, атакующих элементов высокоточного оружия, а также БЛА, включая и класс "мини". "Горнист" распознает их и классифицирует, определяет государственную принадлежность, пеленгует постановщиков активных шумовых помех. Точность определения координат по дальности — 100 метров, по азимуту — 1–1,5 градуса. Время развертывания, свертывания станции — 5 мин., экипаж — три человека.

РЛС "Горнист" имеет цифровую активную антенную решетку. Помимо длинноволнового у нее есть и часть дециметрового диапазона волн. Благодаря этому дрон можно обнаружить на расстоянии до 20 км. Кстати, поначалу этот локатор разрабатывали для обнаружения ракет высокоточного оружия "воздух — земля". Однако мало обнаружить миниатюрный опасный аппарат. Надо его еще либо сбить с пути, либо и вовсе "приземлить". В прошлогоднем августовском конфликте с Грузией российская армия уничтожала беспилотники противника с большим трудом. Многие из них, в том числе один стратегического назначения, благополучно вернулись в Грузию. Сегодня российский ответ дронам — установка на базе ПУ-12 (малый легкобронированный тягач — МТЛБ). Она включает в себя РЛС и оптические приборы, которые и обнаруживают дрон. Дальше ставится мощный поток помех устройству глобального позиционирования GPS, по которому беспилотник ориентируется на заданном маршруте. Правда, дрон может летать и в режиме молчания, без GPS.

Российская оборонная промышленность сегодня разрабатывает еще два проекта средств борьбы с беспилотниками. В основе первого, как это ни покажется странным, старая 57-мм пушка 1950 года "издания" С-60, которую перестали выпускать еще при Хрущеве. Система управления орудия серьезно модернизирована, создан совершенно новый снаряд. Он имеет головку самонаведения, программируется время взрыва. Это время задается исходя из показаний измерителя скорости снаряда при выходе из ствола. Возможна и лазерная подсветка снаряда. Вероятность поражения дрона из такой пушки — 0,5.

Скорострельность пушки — 120 выстрелов в минуту, максимальная очередь — 150 выстрелов, дальность стрельбы — 4 км по вертикали и до 6 — по горизонтали. Время перевода пушки из походного положения в боевое — одна минута, расчет — восемь человек.

Американцы делают попытки создать специальные истребители беспилотников. В первой стадии это обычный винтовой самолет с очень широким размахом крыльев. Такой экономичный аппарат в течение довольно продолжительного времени барражирует в небе, ожидая команды на атаку. Получив ее, самолет отстреливает широкие прямоугольные крылья, оставляя вместо них лишь "треугольники", как у скоростного истребителя. Отстреливается и винт, вместо него включается реактивный двигатель. И истребитель в буквальном смысле слова бросается на добычу.

Американцы пытались создать и лазер для "прожигания" БЛА, но энергетическая установка для него — величиной с железнодорожный вагон. БЛА можно прижать к земле потоком воздуха от вертолетного винта. Военные подумывают даже о специальной сети, которую с вертолета можно было бы набросить на дрон — это уж совсем экзотика. На худой конец можно применить комплексы ПВО среднего и ближнего действия типа "Тор" и "Бук", хотя это очень дорого.

"Времени новостей" в российском ОПК сообщили, что в качестве противодействия беспилотникам предлагали Минобороны вышеупомянутые пушку и локатор. В военном ведомстве после долгих раздумий откликнулись довольно вяло: надо менять штат, создавать соответствующее наставление по боевому применению. Да и где ставить эти пушки, к какому подразделению "пристегнуть" расчет?

Специалисты ракетных войск и артиллерии сухопутных войск предполагают, что по одному взводу, вооруженному такими пушками, можно было бы придать зенитным дивизионам. Так же, как сегодня к подобным дивизионам приданы боевые расчеты переносных зенитных ракетных комплексов. Это вполне вписалось бы в идущую в России реформу армии. В США, кстати, тоже есть подобная зенитная установка — "Эмиджер". Второе направление — создание российского истребителя, который сбивал бы дроны обычной картечью.

У современных БЛА много тонкостей. Скажем, если у израильского беспилотника садится аккумулятор, аппарат уходит в сторону и включает бензиновый двигатель, на валу которого генератор для зарядки аккумулятора. Беспилотники, хотя это звучит несколько парадоксально, опасны еще и своей дешевизной. Так или иначе, но пока бороться с БЛА, по сути, нечем. Слабые попытки что-то сделать в этом направлении только подтверждают сложность положения.

При этом совершенно ясно, что средства борьбы с БЛА — новый перспективный вид оружия. Следовательно, появится и новый сегмент рынка оружия. В России уже есть заявки на такого рода противосредства, но они пока очень дорогие. Для изготовления чего-то принципиально нового пока нет ни финансов, ни кадров. Не обозначено производство таких средств и в программах вооружений, рассчитанных на перспективу.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета «Время новостей»
19.10.09*

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Илья Федоров: "В Рыбинск приехал с серьезными намерениями".

Читатели "Северного края" знают, что 14 августа управляющим директором НПО "Сатурн" назначен Илья Николаевич Федоров — заместитель генерального директора ООО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК). Перемены в руководстве "Сатурна" произошли после того, как его генеральный директор Юрий Васильевич Ласточкин принял решение баллотироваться на пост мэра города Рыбинска.

В канун Дня машиностроителя Илья Федоров в интервью "Северному краю" рассказал о том, как он видит задачи, стоящие сегодня перед предприятием.

— НПО "Сатурн" — крупнейшее предприятие Ярославской области, с которым связаны судьбы десятков тысяч людей. Поэтому "Северный край" много писал на своих страницах обо всех достижениях "Сатурна" и о его главных двигателестроительных программах: создании новых двигателей для военной и гражданской авиации, двигателей для Военно-морского флота, газовых турбин для электростанций. Как сегодня реализуются эти программы? Планируются ли какие-то перемены в работе предприятия?

— Кардинально на предприятии ничего не меняется и в ближайшее время меняться не будет. С Юрием Васильевичем и его командой у меня отношения, можно сказать, идеальные. Мы часто встречаемся, Юрий Васильевич вводит меня в курс дела по каким-то вопросам, в свою очередь мы обсуждаем, что можно было бы сделать "Сатурну" вместе с городом для улучшения жизни наших работников. Взаимопонимание у нас полное. Соответственно, есть некая преемственность, которая будет продолжаться. Те люди из руководства предприятия, которые ушли вместе с Юрием Васильевичем, сами приняли такое решение, их никто не выдвигал. Они ушли по просьбе Юрия Васильевича, поскольку ему сейчас нужны высококлассные специалисты для решения множества важных вопросов. Освободившиеся места заняли их заместители, практически все они заводские, со мной пришла только одна помощница.

Если говорить о стратегии предприятия в рамках ОДК, то пока корпорация еще формируется, только что собраны активы предприятий, которые в нее вошли. Больше активов ОДК собирать не планирует.

— Какие проблемы есть сегодня в ОДК?

— Первое — это перенасыщенность людьми. Это главным образом касается двигателестроительных предприятий Самары, где сегодня слишком мало заказов. Там с людьми придется расставаться. Сокращения согласовываются с местной администрацией, прорабатываются вопросы дальнейшего трудоустройства и переобучения рабочих. Вторая проблема — необходимость технического перевооружения практически всех предприятий, которые вошли в ОДК. Они сегодня находятся в разном технологическом состоянии.

Если говорить о "самарском кусте", то там придется сделать очень много, на "Сатурне" и в Уфимском МПО процесс перевооружения идет уже несколько лет. Важно также, чтобы на предприятиях ОДК не было дублирования. Серьезная внутренняя кооперация позволит устранить лишние затраты. И даже сокращение работников будет проходить менее болезненно, поскольку в Уфе, где население 1,2 миллиона человек, найти работу сокращаемым специалистам гораздо проще, чем в двухсоттысячном Рыбинске. Это что касается ситуации в ОДК в целом.

Если же говорить о "Сатурне", то здесь сегодня самое современное конструкторское бюро в России, и в то же время модернизируемое, а во многом и вновь создаваемое новейшее производство двигателей. Предприятие находится в процессе перевооружения, смены модельного ряда. Какое-то производство от нас уходит, параллельно мы приступаем к производству двигателей SaM146, совместно с Уфой — двигателей типа 117С для Су-35, есть закрытые программы, морская тематика, газотурбинные установки — и все это новое. Строится новый сборочный цех для производства ГТУ. Так что решать приходится в основном технические вопросы. Проблем с людьми нет — их достаточно, они переучены и могут спокойно работать, поскольку резких перемен на предприятии не планируется, никаких временщиков сюда никто назначать не собирается, ситуация стабильная.

— Какие первоочередные задачи Вы ставите перед коллективом?

— Самое главное, чем будет жить предприятие в ближайшие четыре-пять лет, — это внедрение бережливого производства. Мы сегодня на порядок отстаем по производительности труда и выработке на одного человека от западных компаний, таких как

"Снекма", "Дженерал Электрик" и других. Если мы этого не сделаем, то двигателестроение в России будет потеряно. Соответствующий приказ по внедрению бережливого производства подписан, работа уже началась. На базе в "Демино" мы организовали семинар на эту тему для специалистов всех предприятий ОДК с участием руководителей "Оборонпрома". Конечно, за год-два всех проблем не решить, поэтому нас ждет долгая и непростая работа. Выработка будет расти постепенно, сначала на 40–50 процентов, потом более плавно — на 8–10 процентов в год. Основное здесь — изменить сознание людей. Еще с советских времен у нас было принято наказывать человека за брак или какую-то недоработку. Это неправильно. На страхе бизнеса не сделаешь. Человек должен откровенно сказать, что ему мешает работать с полной отдачей, а задача руководителей — изменить условия труда так, чтобы работник мог трудиться эффективнее. И при этом подольше прожил.

— Одним из главных зарубежных партнеров "Сатурна" стала в последние годы французская корпорация "Снекма". Французы готовы делиться с нами своими технологиями и секретами организации труда?

— Я только что вернулся из Франции, где провел неделю на "Снекме", что было очень тяжело...

— Почему тяжело?

— Потому что неделя отсутствия директора на заводе — это серьезно. У нас огромный фонд заработной платы, масса других расходов, поэтому нужно ежедневно обеспечивать поступление денег. Тем не менее эта командировка была очень полезной. Французы ничего от нас не скрывают. Вообще ничего. Мы видели все, что есть сегодня на "Снекме", на всех трех заводах, даже закрытые вещи. "Сатурн" во многом повторяет путь "Снекмы", начатый двенадцать лет назад при работе с "Дженерал Электрик". Тогда это была рядовая французская компания, отстававшая от "Дженерал Электрик" по производительности труда в 2–3 раза. В результате работы с американцами они сравнялись с ними по цене производства двигателя. Думаю, в ближайшее время мы сможем их поздравить с тем, что они превзошли американцев. Поэтому мы будем переносить французскую систему бережливого производства в Рыбинск. Начнется это с производства SaM146, а затем будет распространяться дальше и дальше. Нам в этом будут помогать и французы, и консалтинговые компании, которые проводили подобное перевооружение и на "Снекме", и на "Сафране", и на "Пежо", и на других производствах. Французы достаточно требовательны, но они в то же время понимают силу нашего конструкторского бюро и людей, которые работают в Рыбинске. Они в восторге от того, что уже сделано здесь. Результаты сертификации — а это очень тяжелое дело — их поражают. Когда кирпичи изо льда перемальваются в двигателе, как в мясорубке, и ничего не происходит — это факт, когда отрывает лопатку (ее специально взрывают) и тоже ничего не происходит — они понимают и признают наши заслуги. Пока, правда, у нас нет серийного производства, но в следующем году в марте-апреле мы подойдем к серии два двигателя в месяц.

— А как Вы считаете, сами работники готовы к тому, чтобы перейти на новую технологию и систему бережливого производства?

— "Сатурн" — это современная компания. Многие наши сотрудники побывали во Франции, видели, как

там работают, и они хотят у себя дома тоже жить и работать нормально. Приходить домой в разбитом состоянии, согласитесь, не очень приятно. А те условия, которые мы хотим создать, позволят работнику в свободное время не просто приходить в себя, а активно отдыхать. Простой пример: человек, проехавший от Москвы до Рыбинска на "Жигулях", будет разбит и морально, и физически, а если он проедет на хорошей машине, то выйдет и с удовольствием пойдет гулять по городу. И здесь история та же самая. Нас ждет ежедневная кропотливая работа с людьми. Но другого пути нет.

— Кстати, в советское время Рыбинск по многим позициям превосходил Ярославль, город был абсолютно самодостаточным не только в экономике, но и в культуре, медицине, спорте. Огромную роль в этом играло Рыбинское производственное объединение моторостроения. Завод построил полгорода, содержал громадную социальную сферу. Сегодня как Вы видите роль "Сатурна" в жизни Рыбинска?

— Внутри "Сатурна" уровень инфраструктуры таков, что это уже даже не Москва, это — Европа. Вокруг "Сатурна" — не хочу обижать родных для меня рыбинцев, но нужно смотреть правде в глаза — это захолустье. Дороги неважные (хотя в Самаре — еще хуже), нет инфраструктуры для отдыха, на улицах темно. И еще очень важно, чтобы здесь и зимой было так же хорошо, как и летом. Нужно сделать так, чтобы Рыбинск не ощущал себя провинциальным городом. И об этом мы тоже говорили с Юрием Васильевичем. В его программе на этот счет большие планы.

— Долгое время город, если так можно выразиться, висел на заводе. На каких принципах будут строиться отношения в дальнейшем?

— Город и завод — неразделимы. Но даже ресурса "Сатурна" не хватит, чтобы держать на себе город. Конечно, мы будем работать вместе. А вопроса "кто круче", мэр или директор, не будет. Я вообще считаю, что мэр "круче", потому что он избирается народом.

— В минувшие годы "Сатурн" обеспечивал город теплом, но городские власти не спешили с оплатой...

— Сейчас бюджет города действительно не покрывает его потребности. Но, думаю, это временно. С развитием инфраструктуры изменятся и доходы бюджета. Еще Юрий Васильевич Ласточкин и губернатор Сергей Алексеевич Вахруков подготовили программу развития энергетики области, мы ее только подхватили — это тоже источник дохода и экономии бюджетных средств. Две первые станции планируется построить в Ярославле и Рыбинске, стоимость гигакалории тепла на них значительно ниже — это подтверждает и пример станции, уже несколько лет работающей на "Сатурне", и пример других станций, построенных нашими специалистами на нашем оборудовании. Всего по этой программе только в Ярославской области планируется построить двенадцать станций разной мощности. Я убежден, что и мы основные деньги в ближайшей перспективе будем делать на наземной тематике.

— Илья Николаевич, Вы в области человек новый, расскажите, пожалуйста, немного о себе и своей семье.

— Я родился в Дубне — тогда это был поселок Иваново-Калининской области. Туда приехали специалисты строить авиационный завод — среди них был и мой отец. Детство и юность я провел в Дубне, получив очень хорошее базовое образование. Потом

поступил в Серпуховское военное училище, в 1978 году окончил его по специальности "эксплуатация летательных аппаратов". Позднее мне не раз приходилось убеждаться, насколько блестящее образование давалось курсантам. Это и великолепные фундаментальные знания, и летная практика. Преподаватели с нами очень много занимались индивидуально, что редко бывает в гражданских вузах. Затем вся жизнь была отдана Военно-воздушным силам. Почти всем, что сегодня летает и стреляет, приходилось заниматься. Испытаниями военной техники мне довелось заниматься еще со старшего лейтенанта. Моиими учителями были генеральные конструкторы Туполев, Селезнев, Симонов. В 45 лет у меня была довольно большая должность в Военно-воздушных силах, но я решил уйти из армии, потому что понял, что реально не могу прокормить семью. Тогда многие бывшие военные шли по "нестандартным" путям заработка, но это был не мой путь. Я сначала занялся бизнесом, неплохо получалось, но вскоре понял, что авиация не отпустит никогда. А тут еще мне предложили приехать в Дубну и заняться Дубнинским машзаводом, кото-

рый двадцать лет возглавлял мой отец — сейчас завод носит его имя. С этого и началась директорская практика. Потом меня пригласили участвовать в создании ОДК, а когда Юрий Васильевич решил баллотироваться в мэры, направили на "Сатурн". Жена работала преподавателем, сейчас занимается домом. Дочери взрослые: младшая заканчивает институт геодезии, аэрофотосъемки и картографии, старшая уже закончила институт менеджмента, работает менеджером в серьезной организации. В свободное время люблю заниматься фотографией, у меня отличная аппаратура (Илья Николаевич показал одну из своих работ — профессиональный и одновременно художественный портрет жены. — авт.). Мой любимый писатель — Лев Толстой. С детства увлекаюсь лыжами. Любое дело, за которое берусь, довожу до конца. И в Рыбинск приехал с серьезными намерениями.

Андрей ГРИГОРЬЕВ

источник: газета «Северный край»
05.10.09

Д. КИВА: "МЫ ГОТОВЫ РЕШАТЬ ВСЕ ВОПРОСЫ"

Интервью с генеральным конструктором АНТК "Антонов" Дмитрием Кивой.

1 октября в Воронеже был подписан акт приема-передачи первого самолета Ан-148, построенного ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), авиакомпании ФГУП "Государственная транспортная компания "Россия". Самолет строится в кооперации с киевским заводом "Авиант". Сегодня украинское предприятие поставляет ВАСО среднюю часть фюзеляжа с кессоном крыла (так называемую секцию Ф-2). В перспективе ВАСО намерено освоить производство и этого агрегата.

Но история с этого только начинается. О перспективах развития семейства самолетов Ан-148 журналистам рассказал генеральный конструктор АНТК "Антонов" Дмитрий Кива.

— Что означает для АНТК "Антонов" передача авиакомпании первого серийного самолета Ан-148, построенного в Воронеже?

— Это действительно знаменательное событие для нас всех вместе. Впервые передается серийный самолет, изготовленный в Воронеже совместно с другими предприятиями, включая и АНТК "Антонов". Мы этому очень рады. Почему? Потому что мы видим, что начинает возрождаться авиационная промышленность. Ан-148 — это рабочие места для предприятий и России, и Украины. Для нас это радостное событие, так же как и для наших коллег и партнеров.

— Первенец авиакомпании "Россия" получил четыре новые системы. Они уже сертифицированы?

— Те четыре новые системы, которые установлены на самолете Ан-148 RA-61701 для ГТК "Россия", прошли все необходимые испытания. Испытания мы про-

водили в Воронеже совместно с ВАСО. Получено дополнение к сертификату, самолет с этим комплексом оборудования внесен в карту данных сертификата типа. Системы работают нормально.

— Каков вектор развития семейства самолетов Ан-148?

— По программе Ан-148 мы сейчас делаем удлиненный вариант самолета на 100 пассажиров. Он уже строится. Это важно, потому что авиакомпании могут иметь семейство однотипных самолетов с различной пассажироместимостью. Оборудование самолетов семейства одинаковое, наземное обслуживание одинаковое, одинаковые навыки пилотирования... Сегодня просто необходимо работать на рынок. И мы работаем так, чтобы затраты авиакомпаний были меньше, а доходы — больше.

Кроме того, сейчас мы закончили испытания и оформляем документы на сертификацию самолета Ан-148 по заходу на посадку по третьей категории ICAO. Для региональных самолетов это делается впервые. То есть фактически самолет может взлетать и садиться при нулевой видимости. Мы закончили испытания и оформляем сертификат, подтверждающий возможность эксплуатации самолета с грунтовых аэродромов. Это тоже важно, потому что Ан-148 способен летать в тех регионах, где еще достаточно много грунтовых аэродромов, например за Уралом.

— Почему киевский завод "Авиант" еще не начал серийное производство самолета Ан-148?

— Может, это прозвучит грубо, но на завод "Авиант" пришли неквалифицированные люди и серийный завод практически разворовали. К сожалению. Это беда... В части производства Ан-148 "Авиант" шел впереди остальных предприятий, но все остановилось. Управляли заводом люди, которые не имеют

никакого отношения к авиации. Сейчас произошла смена руководства и принимаются меры для налаживания производства. Кроме того, принято решение о присоединении завода к АНТК "Антонов". Этот процесс уже идет, процедура официально начата. Необходимо провести технико-экономический анализ и выполнить целый ряд мероприятий. Есть соответствующий приказ министра и постановление правительства Украины, которое сейчас реально помогает твердо стать на ноги авиационной отрасли. Завод был в долгах, не платил заработную плату, и те меры, которые сейчас принимаются, должны позволить заводу начать работать. Мы надеемся на это.

— Как будут реализовываться уже заключенные "Авиантом" контракты?

— Мы будем это делать вместе, будем помогать. Делаем это уже сейчас. С заводом стали работать более плотно, не только в рамках технических и экономических договоров, а уже как непосредственно единое целое.

— А господдержку "Авиант" получил?

— Определенная целевая поддержка выделена, завод получил деньги. Деньги получил и харьковский завод, который, к сожалению, постигла такая же судьба. На обоих заводах поменяли руководство, обоим заводам выделены деньги из стабилизационного фонда. Не слишком большие... Эти деньги находятся под контролем, поскольку они бюджетные. Кроме того, принято решение правительства о выпуске облигаций под гарантию правительства для того, чтобы погасить долги этих предприятий перед банками. Это более миллиарда гривен.

— На ВАСО передана вся технология производства Ан-148?

— В соответствии с лицензионным договором мы передали и технологию, и документацию полностью на весь самолет. В любом деле должна быть экономическая составляющая. Если выгодно — нужно кооперироваться, а если не выгодно — делай сам. ВАСО может сделать свой выбор, оно имеет все права для того, чтобы производить и продавать полностью весь самолет, но для снижения издержек в производстве выгодно кооперироваться.

Более того, мы сегодня работаем над дальнейшим развитием самолета, над его модификациями, в том числе и транспортными. При наличии грузового люка за крылом получается хороший транспортный и средний военно-транспортный самолет с грузоподъемностью порядка 13 т с очень объемной грузовой кабиной. Принимая во внимание, что во всем мире за военную технику отвечает компания государства, в котором самолет работает, мы готовы передать необходимую долю ответственности за конструкцию этого самолета ВАСО. Например, в Великобритании эксплуатируются американские С-17, но сопровождает их английская компания Short. Хотя, конечно, есть чисто военные секреты, которые другое государство не должно знать.

— У ВАСО есть шанс поучаствовать в иранском контракте?

— Не просто шанс. Мы совместно вели переговоры с Ираном, подписали предварительное соглашение. Иран заинтересован и в лицензионном производстве, и в покупке готовых самолетов. Они хотят купить 20 машин, причем мы договорились, что это будут 10 воронежских самолетов и 10 киевских само-

летов. То есть 50 на 50. Такое соглашение мы подписали с ОАК. Абсолютное равноправие, равные партнерские деловые отношения, экономически выгодные для обеих сторон.

— Воронеж осваивает все большую долю производства самолета Ан-148. Не изменится ли соотношение 50 на 50?

— Может измениться. Сегодня самолет строится в кооперации с киевским заводом "Авиант". Украинское предприятие поставляет ВАСО среднюю часть фюзеляжа с кессоном крыла. В перспективе ВАСО намерено освоить производство и этого агрегата. Здесь должна сыграть свою роль, как я уже говорил, экономическая составляющая. Выгодно — делай сам. Не выгодно — заказывай у кого-то. Главное — получить меньшую себестоимость самолета.

— Часто можно слышать от авиакомпаний, что отечественная техника не всегда обеспечена должной послепродажной поддержкой. Что делает АНТК в этом направлении?

— Мы совместно с "Ильюшин Финанс" организуем сервисный центр в России. В Украине мы тоже такой сервисный центр организуем, идем параллельно. Документация на поддержание эксплуатации самолета абсолютно адекватна западной документации и западному уровню технического обслуживания, сервиса и системы поддержания летной годности. Уже в процессе сертификации мы такую работу вели и готовились к послепродажной поддержке Ан-148.

Дальше необходимо решать организационные вопросы. Во всяком случае, мы помогаем организовать это здесь, в России. Питерская компания "Транзас" делает тренажер, и в этой работе мы также участвуем: передали отсек фюзеляжа, часть агрегатов, необходимую документацию. Мы понимаем, что сегодня сервис — это главное. Но работать в этом направлении должны все: и ИФК, и заводы, и авиакомпании.

— Вы же помогли готовить и летчиков?

— Да. Летчики учились у нас, в Гостомеле, летали на нашем самолете, на нашем тренажере прошли всю необходимую подготовку.

— Первый самолет Ан-148 с лета этого года работает в авиакомпании "Аэросвит". Как он показал себя?

— Очень хорошо. Фактически у нас сегодня одна проблема — не хватает летчиков. Они делают шесть полетов в день. По плану, по расписанию, постоянно летают. В Севастополь, Симферополь, Одессу, Львов, Днепропетровск, по всей Украине. С октября месяца должны начаться полеты и на международных линиях. Я поставил задачу делать 10 полетов в день. Технических проблем для этого нет. Самолет имеет все допуски для полетов по международным трассам, оборудован всем необходимым.

Эксплуатация самолета в реальных условиях позволяет выявить все возможные проблемы и подчитать все вопросы. Больших проблем мы пока не видим. В "Аэросвите" летает первая машина головной партии. А "двойку" мы перестраиваем в удлиненный вариант. В первой половине 2010 г. она будет готова, мы планируем показать ее на авиасалоне в Фарнборо.

Андрей ЮРГЕНСОН

источник: AVIAPORT.RU
13.10.09

ВЫПУСКНИКАМ ВУЗОВ НЕ ХВАТАЕТ ЗНАНИЙ ДЛЯ РАБОТЫ В АВИАПРОМЕ

Недостаточная компетентность выпускников профильных для авиаотрасли вузов и ссузов заставила работодателей провести уникальный в стране аудит учебных заведений. Его результаты анализирует директор департамента управления персоналом Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алла Вучкович.

— Алла Александровна, почему возникла необходимость в проведении аудита? Сколько учебных заведений охвачено и как вы их отбирали?

— Слабая подготовка выпускников заставила констатировать: профильные российские учебные заведения не соответствуют полностью требованиям современного авиастроения. Для объективности результатов был проведен аудит приоритетных направлений подготовки специалистов для авиапрома. Наши выводы подтвердились.

Обследовано 78 вузов и 34 ссуза, где учится более 50 тысяч студентов. Ключевую роль при отборе играла географическая близость к нашим предприятиям. Кроме того, учитывалось наличие профильных специальностей и договоров о взаимодействии со структурами ОАК, состояние научной работы и кадров.

— В чем же проявляется несоответствие российского образования нуждам авиастроения?

— В ряде регионов профильные учебные заведения попросту не имеют необходимых для нас специальностей. В других выпускается недостаточное количество специалистов. У выпускников не хватает знаний, чтобы эффективно работать в отрасли на современном этапе ее развития.

— Каких именно знаний не хватает выпускникам?

— Прежде всего — владения технологией управления жизненным циклом изделий — от проектирования до снятия с эксплуатации, что необходимо при организации производства. Слабо преподается материаловедение, особенно композитные материалы. А, к примеру, новая модель Boeing состоит из них на 70%. Студенты инженерного профиля почти не имеют управленческих компетенций и знаний о проектировании самолета под заданную стоимость. Не преподается им и управление сетью поставщиков. Плохо с приоритетными для нас технологиями "бережливое производство".

— А что в последние годы изменилось к лучшему?

— В ряде вузов введен целевой набор, растет привлекательность наших вакансий. Сейчас у нас даже конкурс: на большинстве предприятий ОАК зарплаты выше средних по региону, а работают они стабильнее частных — свою положительную роль сыграл кризис. Производство восстанавливается, пошли серийные заказы, работа становится интересной.

— Каково сегодня состояния кадров и оборудования в вузах?

— Матбаза в целом слаба. Правда, в ряде учебных заведений требуемое оборудование есть. В рамках нацпроекта "Образование" были выделены деньги, и это принесло плоды. Чтобы в будущем ими могли воспользоваться другие учебные заведения, нужно ввести более жесткий контроль за ходом инновационной программы, под которую были получены средства. С профессорско-преподавательским составом дела хуже. Главная проблема — его высокий средний возраст: 50—55 лет. Учитывая инерционность системы образования и непривлекательность ее для профессиональной карьеры и достижения финансового благополучия, эту проблему враз не решить. Чтобы через 5—10 лет произошел сдвиг, некие меры нужны сегодня. А они принимаются медленно. Если на предприятия молодежь пошла, то в преподаватели — пока нет. При всем уважении к профессорам и академиком, надо признать: в постпенсионном возрасте овладевать современными знаниями и методиками преподавания нелегко. Остается надеяться на совместителей, работающих и в вузах, и на предприятиях.

— Как можно исправить ситуацию?

— Оснастить учебный процесс оборудованием, повысить зарплату преподавателям. Но это решается на федеральном и региональном уровнях. А мы прилагаем усилия к модернизации учебных программ, организации практик и стажировок. Наши сотрудники присутствуют и на госэкзаменах. ОАК совместно с вузами участвует в разработке профстандартов, дает экспертную оценку государственным образовательным стандартам.

— Образовательные госстандарты уже приняты?

— Стандарты третьего поколения и составленные в соответствии с ними программы "заработают" в 2010—2011 учебном году. Но они посвящены скорее тому, как учить, а не чему. Мы же определили профстандарты по знаниям, умениям и навыкам в соответствии с квалификационным уровнем работника, охватив пять областей профессиональной деятельности — среди них "проектирование летательных аппаратов" и "постпродажное обслуживание". Профстандарты мы зарегистрировали в РСПП. Но есть проблемы с их внедрением.

— Какие это проблемы?

— Утверждаются профстандарты общественными объединениями предпринимателей, статус этих документов пока не определен, поэтому вузы не обязаны их учитывать. И хотя в Московском авиационном институте и Казанском государственном техническом университете им. А. Н. Туполева разработка программ по нашим стандартам ведется, все вузы мы таким "ручным методом" не охватим. Нужно активное продвижение профстандартов в профильное образование, а это дело исключительно государства.

Иван СТЕРЛИГОВ

*источник: РИА «Новости»
05.10.09*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

GOODRICH: РАЗРАБОТКА СИСТЕМ ВПРЫСКА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Компания Goodrich Corporation подписала с Rolls-Royce соглашение, предусматривающее совместную работу над разработкой нового поколения топливных форсунок, используемых в системах сжигания бедной топливной смеси, которые будут установлены в газотурбинных авиационных моторах будущего.

Также Rolls-Royce станет поставщиком компании Goodrich, предоставляя ей системы впрыска в рамках новой программы производства моторов Rolls-Royce Trent XWB, предназначенных для коммерческих авиалайнеров Airbus A350XWB. Все работы будут производиться подразделением агрегатов двигателя компании Goodrich, расположенным в американском штате Айова.

По данным Goodrich, технологии сжигания бедной топливной смеси позволят уменьшить количество выбросов в процессе цикла сгорания и увеличить его

эффективность. Исследовательские программы компании в области сжигания бедной топливной смеси нацелены на создание системы впрыска нового поколения, соответствующей требованиям по снижению вредных выбросов, предъявляемым к самолетам следующего поколения. Технология сжигания бедной топливной смеси может существенно уменьшить количество выбросов окисей азота и улучшить воздух вокруг крупных аэропортов.

По словам Дафны Фалетти (Daphne Falletti), президента Goodrich Engine Components, "возможности, открывающиеся в связи с сотрудничеством с Rolls-Royce, позволят создать революционную технологию и обеспечат производство моторов следующего поколения, продолжив укреплять наши позиции на рынке современных систем сжигания топлива".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineeronline.co.uk
15.10.09*

ПОЛЕТ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ

Самолет катарской авиакомпании Qatar Airways выполнил первый в истории полет пассажирского лайнера на топливе на основе природного газа.

Перелет из лондонского аэропорта Гатвик в Доху, состоявшийся 12 октября, занял более шести часов и выполнялся самолетом Airbus A340-600, оснащенным моторами Rolls-Royce Trent 556. Синтетическое жидкое топливо разработано и произведено компанией Shell, оно на 50 % состоит из синтетического керосина на основе сжиженного газа и на 50 % - из обычного авиационного керосина на основе нефти. Топливо, являющееся альтернативой традиционному авиационному керосину, при сгорании выделяет меньше окиси серы и твердых частиц, чем чистый керосин на основе нефти, что позволяет говорить о возможности его использования для улучшения воздуха вокруг загруженных аэропортов.

Тестовый полет был последним этапом более чем двухлетней научной работы консорциума, состоящего из представителей компаний Airbus, Qatar Airways, Qatar Petroleum, Rolls-Royce, Shell, Qatar Fuel и Катарского научно-технологического парка, направленной на изучение преимуществ использования синтетического керосина в магистральной коммерческой авиации. Большая часть работ проводилась в катарском городе Доха на территории научно-технологического

парка. Данные полета будут проанализированы специалистами для дальнейших расчетов потенциальной выгоды от применения нового вида топлива.

Производство синтетического керосина в промышленных масштабах будет осуществляться в рамках проекта Pearl GTL, который в ближайшем будущем планируют запустить компании Qatar Petroleum и Shell. В рамках проекта планируется ежегодно производить около одного миллиона тонн синтетического керосина начиная с 2012 года, что достаточно для полумиллиона километров полета стандартного авиалайнера при использовании 50%-й смеси с обычным керосином.

Авиатопливо GTL Jet Fuel, наполовину состоящее из синтетического керосина на основе сжиженного газа, было полностью одобрено и допущено к использованию в гражданской авиации Американским обществом по испытаниям и материалам (-ASTM) в сентябре 2009 года. Процедура допуска последовала за двухлетней программой исследований и обсуждений, проведенной группой по спецификации при ASTM, независимым органом, состоящим из представителей компаний, производящих и потребляющих авиационное топливо.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
13.10.09*

ALSTOM УВЕЛИЧИВАЕТ СВОЙ ФЛОТ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Компания Alstom заключила контракт стоимостью около 150 млн долларов на поставку оборудования на Ближний Восток.

Alstom осуществит сборку, доставку и установку двух газовых турбин типа GT13E2, генераторов и дополнительного оборудования для расположенной в регионе Аль Хашимия газовой электростанции, которой управляет компания Samra Electric Power. Энергоблок Самра III будет производить 285 МВ электроэнергии в соответствии со всеми природоохранными стандартами и иметь на 9 % большую эффективность, чем другой блок, работающий в простом цикле. После завершения строительства блока Самра-III общая установленная мощность электростанции составит примерно 900 МВ. По

данным компании-производителя, турбины GT13E2 широко известны на Ближнем Востоке и в Северной Африке благодаря возможности работать в сложных климатических условиях. Они используются на электростанциях в Алжире, Бахрейне, Иране, Кувейте, Ливии, Омане, Катаре и ОАЭ. Вместе с последним контрактом количество турбин Alstom, установленных в арабских странах, составит 62 штуки. В связи с ежегодным ростом энергопотребления на 10 % Королевство Иордания столкнулось с необходимостью расширить парк электростанций, в настоящее время обладающий установочной мощностью 2300 МВ.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.alstom.com
26.10.09*

WARTSILA: ОЧИСТИТЕЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ ДЛЯ STOLT TANKERS

Компании Wartsila и Stolt Tankers B.V. подписали соглашение, по условиям которого Wartsila осуществит поставку очистительных установок группе компаний Stolt-Nielsen.

Соглашение предусматривает установку систем по очистке трюмных вод серии Senitec M производства Wartsila и систем мониторинга сброса трюмных вод Senitec BilgeGuard на все новые и модифицируемые суда, принадлежащие Stolt.

Установка систем очистки трюмных вод Senitec позволит сократить объем трюмных вод, подлежащих утилизации на берегу, почти на 95 %. Системы очистки трюмных и нефтезагрязненных вод компании Wartsila соответствуют требованиям международных и американских охранных береговых орга-

низаций. Серия M очистных установок Senitec включает в себя модификации M500, M1000 и M2500 с очистной способностью от 0,5 до 2,5 кубометра загрязненной воды в час. Содержание масел в переработанной воде не превышает 15 частей на миллион, фактически демонстрируя в рабочих условиях при продолжительной эксплуатации показатель в 1 часть на миллион. Таким образом устройства позволяют почти на 95 % уменьшить объем воды, подлежащей утилизации на берегу, минимизируя нагрузку на окружающую среду и существенно понижая расходы на утилизацию трюмной воды.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
20.10.09*

SIEMENS: ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ДЛЯ СЛОВАКИИ

В развивающемся экономическом регионе Трнава (Словакия) состоялась торжественная церемония открытия Мальженицкой электростанции комбинированного цикла.

Электростанция, работающая на природном газе, была построена компанией Siemens по заказу концерна E.ON. Установленная мощность станции составит 430 МВ, что достаточно для обеспечения экологичным электричеством примерно 600 000 домохозяйств. Запуск электростанции намечен на 2010 год.

"На станции будет использоваться газотурбинная технология с КПД, равным 58 %", - сообщил Райнер Хауэншильд (Rainer Hauenschild), директор подразделения энергетических решений предприятия Siemens Energy. "Эта электростанция является важным вкладом в развитие рынка надежной, экономически

эффективной и экологичной электроэнергии в Словакии", - добавил он.

Новая электростанция типа SCC5-4000F 1 S представляет собой станцию в одновальном исполнении, при котором все ключевые компоненты находятся на одной валовой линии. Благодаря модульному дизайну станция такого типа не только может быть быстро приспособлена к конкретным требованиям заказчика, но и обеспечивает высокую операционную подвижность вкупе с короткими циклами запуска и загрузки. В дополнение к постройке станции под ключ Siemens Energy осуществит поставку газовой турбины SGT5-4000F, паровой турбины SST5-5000, генератора и вспомогательного оборудования. Помощь в производстве строительных работ окажет другое подразделение концерна, Siemens Austria.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
08.10.09*

GE: ТУРБИНЫ ДЛЯ АМЕРИКАНСКОЙ СТАНЦИИ

Газотурбинная технология компании GE Energy была выбрана South Mississippi Electric (SMEPA) для использования при расширении электростанции "Мозелль" вблизи Гаттисбурга (шт. Миссисипи, США).

В рамках проекта по модификации мощность станции увеличится на 150 МВ, что поможет SMEPA удовлетворить растущий спрос со стороны потребителей. South Mississippi Electric, объединение по производству и передаче электроэнергии, работает в этой сфере более 40 лет и обеспечивает около 400 000 домохозяйств и 11 локальных энергетических сетей.

GE осуществит поставку двух газовых турбин типа Frame 7EA, а также окажет технико-консалтинговые услуги. Флот газовых турбин типа 7E/7EA насчитывает 780 единиц и в общей сложности выработал уже более миллиона часов эксплуатации. "SMEPA понимает необходимость увеличения поставок надежной и эффективной электроэнергии, - говорит Джон Рейнкер (John Reinker), генеральный менеджер направления промышленных и газовых турбин GE Energy. - Доказанная практикой результативность работы газовых турбин 7EA, выработавших в общей

сложности миллионы часов эксплуатации, делает их надежным и эффективным решением, удовлетворяющим растущий спрос на энергию".

Газовые турбины 7EA являются "рабочими лошадками" энергетической отрасли и используются в самых разнообразных вариантах для производства электроэнергии в различных отраслях промышленности. Новые машины для компании SMEPA будут установлены за котлами, в настоящее время снабжающими паром 1-й и 2-й блоки станции. Они будут оснащены технологией сухого подавления оксидов азота, что поможет уменьшить количество выбросов до 9 частей на миллион и позволит станции соответствовать современным стандартам. После соединения новых газовых турбин с существующими паровыми каждая из новых установок комбинированного цикла будет производить 134 МВ электроэнергии и увеличит эффективность двух существующих энергоблоков на 30 %. Запуск обеих новых турбин производства GE намечен на весну 2012 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
21.10.09*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ РЫНКИ ДЛЯ ТУРБИНЫ SGT-800

Промышленная газовая турбина SGT-800 производства Siemens Energy теперь может использовать большее количество видов топлива.

По данным компании, технология низких сухих выбросов, по которой построена камера сгорания турбины, позволяет существенно снизить объем выбросов в атмосферу углекислого газа и оксидов азота при работе на двух типах топлива, не требуя при этом ни сложных систем контроля, ни использования впрыска воды или пара для охлаждения.

Система сухих низких выбросов турбины SGT-800 позволяет работать как с тяжелыми углеводородами, так и с обедненным природным газом с содержанием до 50 % азота, сохраняя низкий уровень выбросов в атмосферу. Компания Siemens надеется на то, что более широкий выбор видов топлива

откроет новые возможности применения турбин, особенно в нефтяной и газовой промышленности, например на заводах по регазификации сжиженного природного газа.

Сотая по счету турбина этого типа недавно была продана российской нефтегазовой компании "Роснефть", для которой большое значение имеет возможность работать на разных видах топлива. До этого компания уже приобрела у Siemens 13 газовых турбин типа SGT-800. Восточная Европа и Азия являются двумя крупнейшими рынками сбыта турбин этого типа, причем в Россию продано уже 29 установок.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
08.10.09*

MITSUBISHI ПОСТРОИТ В США НОВЫЙ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТУРБИН

Компания Mitsubishi Power Systems Americas (MPSA) начала работы по строительству центра по производству турбин вблизи города Савенна в американском штате Джорджия.

На новом заводе компании будут производиться и обслуживаться газовые и паровые турбины и сопутствующие компоненты для заказчиков из Северной и Южной Америки. Савенна была выбрана после

интенсивных поисков подходящего месторасположения на юго-востоке США, который начался в 2007 году. В итоге завод будет располагаться вблизи пересечения скоростных федеральных шоссе 95 и 16. Площадь в 119 акров, которую займет завод, находится на территории Чатхэмского промышленного кластера.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mpsaq.com
08.10.09*

США ПОДДЕРЖИВАЮТ СНИЖЕНИЕ ВЫБРОСОВ МЕТАНА

Американское агентство по защите окружающей среды опубликовало отчет, по данным которого международное партнерство "Метан – на рынки" (M2M) существенно снизило выбросы метана в атмосферу.

Поддерживаемые правительством США проекты этой организации в 2008 году обеспечили снижение выбросов метана в количестве, эквивалентном 26 млн тонн углекислого газа или ежегодным выбросам 4,7 млн пассажирских автомобилей. M2M является частно-государственным партнерством, чья работа нацелена на уменьшение выбросов метана за счет

продвижения экономичных методов краткосрочной утилизации метана, обеспечивая международный рынок экологичной энергией.

В течение 2008 года Соединенные Штаты выделили около 39 млн долларов на поддержку более чем 170 проектов во всем мире, направленных на захват и использование метана, образующегося в процессе деятельности угольных шахт, полигонов для захоронения отходов, нефтяных и газовых систем.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
22.10.09*

GE: ГАЗОВАЯ ТУРБИНА LM2500 ДЛЯ ГЕРМАНСКОЙ КОМПАНИИ MTU

Компания GE Marine предоставит газовую турбину LM2500 своему партнеру, германской компании MTU из Фридрихсхафена, для установки на сторожевом корабле типа F125.

MTU является системным поставщиком компании. Эсминец класса "Баден-Вюртемберг" будет приводиться в движение комбинированной системой CODLAG на основе дизель-электрического мотора и газовой турбины LM2500, а также четырьмя дизельными моторами и генераторами производства MTU. Генераторы будут производить в общей сложности 12 060 КВ / 16 400 л. с., обеспечивая питание корабельной электроники и привода судно в движение с максимальной скоростью 20 узлов.

В настоящее время газовые турбины LM2500 производства GE работают в составе комбинированных энергетических установок на борту германских военных кораблей F122 класса "Бремен", F123 класса "Бранденбург" и F124 класса "Саксония". В

общей сложности в эксплуатации и процессе установки на кораблях германского военно-морского флота находятся 30 турбин типа LM2500. Турбины для нового проекта производятся на фабрике в американском городе Эвендейл и будут доставлены на завод MTU во Фридрихсхафене для сборки в единый энергетический модуль в марте 2010 года. Постройку нового эсминца F125 осуществит консорциум из двух немецких верфей, ThyssenKrupp Marine Systems и Dr. Lurssen Werft.

По данным производителя, газовая турбина LM2500, установленная в 2500 моторах, используемых для различных морских и промышленных задач, демонстрирует 99,6%-ную надежность. Турбины этого типа используются военно-морскими флотами 30 стран.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
28.09.09*

VOGT POWER: ПАРОГЕНЕРАТОРЫ ДЛЯ АМЕРИКАНСКОЙ СТАНЦИИ

Компания Vogt Power International, расположенная в американском городе Луисвилль, была выбрана в качестве поставщика двух теплоутилизационных парогенераторов для компании South Mississippi Electric Power Association.

Генераторы будут использованы в проекте по переоборудованию расположенной в штате Миссисипи станции "Мозелль". Vogt Power осуществит разработку, производство и установку двух работающих на природном газе парогенераторов с двухуровневой системой давления и системой удаления оксидов азота из выбросов газовой турбины. Оборудование будет установлено в дополнение к газовым турбинам 7EA производства General Electric.

Планируемая мощность электростанции комбинированного цикла увеличится на 134 МВ, работы планируются завершить в 2012 году.

Директор Vogt Power International Рон Панкари (Ron Pancari) заявил: "Мы рады тому, что компания остановила свой выбор на нашем оборудовании и предоставила нам возможность улучшить показатели эффективности работы станции". Заказчик оборудования, компания South Mississippi Electric, занимается производством электроэнергии, обеспечивая ею более 400 000 домохозяйств и офисов штата Миссисипи.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.babcockpower.com
26.09.09*

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

— повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей объявляет о начале седьмой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания!

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий 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 промышленности России.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают Академия наук авиации и воздухоплавания, ООО "Союз машиностроителей России".

В 2009 году ООО "Союз машиностроителей России" поддержало Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания как профильное мероприятие, направленное на повышение престижа машиностроительной отрасли. В состав оргкомитета седьмой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания вошел заместитель председателя — руководитель центрального совета ООО "Союз машиностроителей России", член Общественной палаты РФ В. В. Гутенев.

Руководители ряда региональных отделений Союза машиностроителей России выступили спонсорами прошедшей шестой Олимпиады, что позволило участникам финального, второго тура — детям из разных городов России — приехать в Москву и принять участие в Молодежном симпозиуме.

Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Авиакосмофонд, Фонд развития авиационно-космических технологий, Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Н. Э. Баумана, РГТУ им. Циолковского "МАТИ", ГТУ "МАИ", Российский государственный гуманитарный университет, Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации также сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из пятнадцати регионов России.

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 шесть лет в Олимпиаде приняли участие дети из 45 регионов России и нескольких стран СНГ.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура.

Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады www.olympr.as-club.ru, пройти тесты и представить историко-исследовательскую работу на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы работ будут опубликованы на сайте Олимпиады.

Историко-исследовательские работы, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения. Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 15 января 2010 года, считаются выбывшими.

С 16 января по 15 февраля 2010 года жюри анализирует историко-исследовательские работы. 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 2010 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2010 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.



**САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ МЕТОДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОЛИМПИАДЫ

13 октября 2009 г. в РГГУ состоялось заседание методической комиссии седьмой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

Комиссия приняла решение о том, что седьмая ежегодная Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания будет посвящена 65-летию со дня Победы в Великой Отечественной войне.

Кроме того, комиссия утвердила тесты и темы историко-исследовательских работ, требования к их

оформлению, а также критерии оценки работ.

Комиссия предложила оргкомитету рассмотреть вопрос о присвоении Олимпиаде нового названия – "Международная ежегодная олимпиада по истории авиации и воздухоплавания им. Ф. А. Можайского". В соответствии с решениями комиссии техническими службами вносятся изменения на сайте Олимпиады.

*источник: Клуб авиастроителей
14.10.09*

В БАШКОРТОСТАНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР ОЛИМПИАДЫ

В Республике Башкортостан планируется создать региональный центр ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

Ректор Уфимского государственного авиационного технического университета Мурат Бакеевич Гузайров выразил готовность оказать содействие в организации регионального центра Олимпиады на базе

УГАТУ с целью организации и проведения регионального тура Олимпиады.

Следует отметить, что в оргкомитете Олимпиады уже третий год плодотворно работает Сергей Иванович Каменев, доцент того же университета. Надеемся, что власти республики поддержат это начинание.

*источник: УГАТУ
14.10.09*



Посвящается 65-летию Победы советского народа
в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.

СЕДЬМАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**СЕДЬМАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

Клуб авиастроителей проводит седьмую ежегодную Олимпиаду 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
ООО "Союз машиностроителей России"

САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В ОЛИМПИАДЕ:

начало: 1 октября 2009 г.
окончание: 31 декабря 2009 г.

ТЕСТИРОВАНИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ ИСТОРИКО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ РАБОТ:

начало: 1 октября 2009 г.
окончание: 15 января 2010 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Некоммерческой организации "Авиакосмофонд"
Департамента образования города Москвы
Департамента 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

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

Крымов Валентин Владимирович,
директор по науке ФГУП "ММПП "Салют", г. Москва –
председатель оргкомитета

Агарков Юрий Игнатьевич,
консультант аппарата правительства Московской
области, администрация Московской области

Ахмеров Альберт Миннахмедович,
ведущий специалист Комитета по делам молодежи,
администрация Костромской области

Бельмач Юрий Георгиевич,
директор Детского центра технического творчества
города Москвы, Департамент образования, г. Москва

Гвоздев Сергей Валентинович,
управляющий, НО "Авиакосмофонд", г. Москва

Герцев Павел Степанович,
руководитель управления по работе со студентами,
МАТИ им. К. Э. Циолковского

Годунов Анатолий Иванович,
заведующий кафедрой "Компьютерные технологии
управления" Пензенского государственного
университета, Министерство образования и науки,
Пензенская область

Грачева Елена Юрьевна,
руководитель департамента по работе с клиентами, член
правления, КБ "Нацпромбанк" (ЗАО)

Григорьев Владимир Григорьевич,
председатель Клуба историко-технического стендового
моделизма при Амурском областном центре детского
(юношеского) технического творчества, Министерство
образования и науки Амурской области

Грушина Лилия Владимировна,
заведующая спортивно-техническим отделом ГОУ ДОД,
Министерство образования, Республиканский центр
дополнительного образования, Республика Коми

Гутенев Владимир Владимирович,
заместитель председателя, руководитель аппарата бюро
центрального совета, ООО "Союз машиностроителей
России"

Державина Галина Дмитриевна,
начальник, Управление образования администрации
Химкинского муниципального района Московской обл.

Думанский Антон Николаевич,
директор ГОУ ДОД Санкт-Петербургского центра
детского технического творчества, правительство,
Комитет по образованию, г. Санкт-Петербург

Жиляков Виктор Михайлович,
директор Лицея № 1550, г. Москва

Зазулов Виктор Иванович,
первый вице-президент, НП "Клуб авиастроителей", г.
Москва

Каменев Сергей Иванович,
доцент кафедры "Авиационные двигатели" Уфимского
государственного авиационного технического
университета, Правительство, Федеральное агентство по
образованию, Республика Башкортостан

Каньшина Елена Евгеньевна,
ведущий специалист отдела специального образования,
Управление образования и науки, Тамбовская область

Кезин Николай Петрович,
Московский комитет по науке и технологиям,
руководитель проектов, правительство Москвы

Колесников Александр Григорьевич,
руководитель НУК "Машиностроительные технологии",
МГТУ им. Н. Э. Баумана, г. Москва

Корягин Павел Вячеславович,
ведущий эксперт отдела развития образования и
реализации приоритетных проектов Министерства
образования и науки Калужской области

Кувшинов Сергей Викторович,
директор института новых образовательных технологий
и информатизации РГГУ, д. т. н., профессор кафедры
"Проектирование самолетов" МАИ

Лысенко Анна Сергеевна,
заведующая сектором авиации и космонавтики отдела
астрономии и космонавтики Московского городского
дворца детского (юношеского) творчества, Департамент
образования, г. Москва

Новосельцев Валерий Прокопьевич,
руководитель авиационного отдела ГОУ НТЦ "Исток",
Департамент образования, г. Москва

Осипов Сергей Алексеевич,
начальник отдела управления по координации работ с
предприятиями ОПК

Попцов Николай Александрович,
педагог-организатор по техническому творчеству
Ивановского областного центра развития
дополнительного образования детей, Департамент
образования, Ивановская область

Пчелин Виктор Павлович,
директор Станции юных техников г. Озерска,
Министерство образования и науки, Челябинская
область

Ручкин Сергей Михайлович,
директор ГОУ ДОД "Областной центр детского
(юношеского) технического творчества", Департамент
социальной политики, Орловская область

Сенчихин Владимир Анатольевич,
инструктор РОСТО г. Новочебоксарска по работе с
молодежью, Министерство образования и молодежной
политики, Чувашская Республика

Смирнов Виктор Борисович,
заместитель директора Костромского областного центра
детско-юношеского технического творчества,
администрация Костромской области, Костромская
область

Тимофеева Галина Павловна,
начальник, Управление образования администрации
Люберецкого муниципального района Московской обл.

Федоров Олег Юрьевич,
директор ГОУ ДОД "Областной центр детского
(юношеского) научно-технического творчества",
Департамент образования, Вологодская область

Шевченко Иван Иванович,
директор МОУ ДОД ЦДТ № 1, г. Новочеркаска,
Министерство общего и профессионального
образования, Ростовская область

ПОЛОЖЕНИЕ О ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее Положение о ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет (далее – Положение) определяет порядок организации и проведения Олимпиады, ее организационное и методическое обеспечение, порядок участия конкурсантов и порядок определения победителей и призеров.

1.2. Основными целями Олимпиады являются:

- популяризация достижений технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- ориентация молодежи на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области проектирования, конструирования, производства, испытаний и эксплуатации летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной к трудовой деятельности на предприятиях авиационного машиностроения и организация помощи им в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- привлечение руководителей предприятий авиационного машиностроения к организации современной системы профессиональной подготовки и переподготовки кадров на основе сотрудничества с учреждениями общего среднего, среднего и высшего профессионального образования.

1.3. Олимпиада проводится ежегодно Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей" как организатором Олимпиады при участии высших, средних и средних специальных учебных заведений, государственных органов и организаций, органов местного самоуправления, предприятий и организаций, изъявивших желание участвовать в организации и проведении Олимпиады (соорганизаторы Олимпиады).

1.4. Олимпиада проводится для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет независимо от гражданства и места проживания, зарегистрировавшихся для участия в Олимпиаде и успешно сдавших специальные тесты.

1.5. Олимпиада проводится в два тура: заочный (в сети Интернет) и очный (в виде Молодежного симпозиума).

1.6. Потенциальные участники информируются о начале Олимпиады через сеть Интернет (информационные сообщения рассылаются по школам Москвы), а также через средства массовой информации.

2. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИАДЫ

2.1. Регистрация участников на сайте Олимпиады

2.1.1. Юноши и девушки, желающие участвовать в Олимпиаде, должны зарегистрироваться в сети Интернет на сайте Олимпиады.

2.1.2. При регистрации участники сообщают о себе следующие сведения:

- фамилию, имя, отчество;

- гражданство;
- дату рождения;
- контактные данные для связи по сети, телефону и обычной почтой.

2.1.3. Данная информация принимается на доверии. Документы, подтверждающие информацию, не предоставляются.

2.2. Допуск к участию в Олимпиаде

2.2.1. Всем зарегистрированным участникам при подготовке к Олимпиаде предлагаются для изучения специально разработанные курсы дополнительного дистанционного образования: "История авиации и воздухоплавания", "Люди и судьбы российской авиации", "Теоретические и инженерные основы аэрокосмической техники", разработанные Лицеом Авиакоопфонда с участием РГГУ и Лицея № 1550 города Москвы.

На основе знаний, полученных при изучении указанных курсов, участники тестируются. Тестирование осуществляется дистанционно через сеть Интернет в полностью автоматическом режиме.

2.2.2. Тестирование начинается не позднее 1 октября каждого года. К этой дате на сайте публикуются вопросы тестов и предоставляется возможность ответить на них.

2.2.3. Тесты содержат фиксированные варианты ответов (укажите правильный вариант, укажите несколько вариантов ответа). До даты завершения тестирования участник может осуществить неограниченное число попыток, в зачет идет только последний вариант ответа.

2.2.4. Результаты тестирования сообщаются всем участникам одновременно 31 декабря каждого года посредством размещения соответствующей информации на сайте Олимпиады. Успешная сдача теста означает допуск к участию в Олимпиаде.

2.3. Первый тур Олимпиады

2.3.1. Первый тур Олимпиады проходит в виде заочного конкурса историко-исследовательских работ.

2.3.2. Каждый участник Олимпиады должен представить историко-исследовательскую работу на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы публикуются на сайте Олимпиады в срок до 1 октября каждого года.

2.3.3. Участники размещают историко-исследовательские работы на сайте Олимпиады. Программа позволяет в последующем редактировать тексты.

2.3.4. Редактирование историко-исследовательских работ может производиться участником до 15 января каждого года включительно.

2.3.5. Каждый из участников вправе разместить свою историко-исследовательскую работу независимо от того, допущен он к участию в Олимпиаде по результатам тестирования или нет. Однако в первом туре Олимпиады участвуют только историко-исследовательские работы допущенных участников.

2.3.6. Историко-исследовательские работы участников, не допущенных к первому туру Олимпиады, могут быть поощрены по специальному решению жюри.

2.3.7. Историко-исследовательские работы, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения. На сайте может быть организовано рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных работ.

2.3.8. Ежегодно 16 января прием историко-исследовательских работ завершается. Участники, не успевшие разместить на сайте свои работы к этой дате, считаются выбывшими из участия в Олимпиаде. Редактирование историко-исследовательских работ начиная с этой даты запрещается.

2.3.9. С 16 января до 15 февраля каждого года с историко-исследовательскими работами работает жюри.

16 января каждого года результаты работы жюри публикуются на сайте в виде списка участников, разделенных на две категории:

– допущенные ко второму туру Олимпиады с возможностью публичного выступления со своим докладом;

– допущенные ко второму туру Олимпиады с возможностью стендового размещения своего доклада.

2.3.10. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура Олимпиады.

2.3.11. Победители первого тура Олимпиады получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

2.4. Второй тур Олимпиады

2.4.1. Каждый участник второго тура при подготовке очного выступления может получить консультации экспертов либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

2.4.2. Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором часть участников, в соответствии с результатами первого тура, выступают публично, остальные представляют свои работы на стендах.

2.4.3. Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на симпозиуме объемом не более одной страницы машинописного текста.

2.4.4. Тезисы докладов участники второго тура размещают на сайте Олимпиады с использованием специальных возможностей размещения с последующим редактированием.

2.4.5. Редактирование тезисов может производиться участником неограниченное число раз до 15 апреля каждого года включительно.

2.4.6. Тезисы докладов, размещенные на сайте, доступны для просмотра и обсуждения только членам методической комиссии и жюри.

2.4.7. Не позднее 16 апреля каждого года каждый участник второго тура должен сообщить в оргкомитет о своей готовности к участию в Молодежном симпозиуме.

2.4.8. О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля каждого года, размещая информацию на сайте Олимпиады и направляя индивидуальные письма электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

2.4.9. Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц (родитель, законный представитель, учитель) из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

2.4.10. Молодежный симпозиум проходит в течение 2–3-х дней:

– в первый день работы симпозиума проходит заседание оргкомитета Олимпиады. По окончании заседания оргкомитета – репетиция выступлений докладчиков;

– во второй день работы симпозиума проходят публичные выступления докладчиков. По окончании второго дня – работа жюри;

– в третий день работы симпозиума для всех участников организуются экскурсии на авиастроительные предприятия и в авиационные музеи Москвы, проводится подведение итогов, вручение дипломов, призов и подарков, организуется культурная программа и торжественное закрытие Олимпиады.

2.4.11. Тезисы докладов второго тура Олимпиады открываются для публичного просмотра на следующий день после завершения работы симпозиума. Лучшие доклады и тезисы выступлений рекомендуют

МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОЛИМПИАДЫ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ

Кувшинов Сергей Викторович,

кандидат технических наук, директор института новых образовательных технологий и информатизации РГТУ, профессор кафедры "Проектирование самолетов" МАИ

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ:

Багдасарьян Надежда Гегамовна,

доктор философских наук, профессор кафедры социологии и культурологии МГТУ им. Баумана, академик РАЕН

Бельковец Лидия Петровна,

кандидат психологических наук, доцент, заведующая учебно-научной лабораторией развивающих технологий ИНОТ РГТУ

Жиляков Виктор Михайлович,

отличник народного образования, заслуженный учитель Российской Федерации, директор Лицея № 1550 г. Москвы

Жилякова Анна Викторовна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "История авиации и воздухоплавания"

Жукова Анастасия Михайловна,

студентка МАИ, факультет "Системы управления, информатика и электроэнергетика", победительница пятой Олимпиады

Лосев Никита Валерьевич,

заместитель директора Лицея Авиакосмофонда по методической работе

Питерская Вера Анатольевна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "Люди и судьбы российской авиации"

Титов Денис Валерьевич,

подполковник ВВС

ся на Международную конференцию "Авиация и космонавтика".

2.4.13. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

3. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЛИМПИАДЫ

3.1. Для организационно-методического обеспечения проведения Олимпиады создается постоянно действующий оргкомитет, состоящий из представителей организаций, участвующих в организации и проведении Олимпиады.

3.2. Для методического обеспечения Олимпиады создается постоянно действующая методическая комиссия, в состав которой входят специалисты в области истории авиации и воздухоплавания, инженеры, педагоги, преподаватели вузов.

3.3. Для подведения итогов первого и второго туров олимпиады оргкомитетом по предложению методической комиссии утверждается состав жюри, в который входят ведущие специалисты в области исто-

рии техники, известные авиастроители, педагоги, деятели науки и культуры, а также победители предыдущих Олимпиад.

4. ФУНКЦИИ ОРГКОМИТЕТА, МЕТОДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И ЖЮРИ

4.1. Оргкомитет Олимпиады:

- определяет форму проведения Олимпиады и осуществляет ее организационно-методическое обеспечение;

- утверждает (вносит изменения) настоящее Положение, персональный состав методической комиссии и жюри Олимпиады;

- утверждает финансовый план и смету затрат на организацию и проведение Олимпиады;

- определяет источники финансирования Олимпиады;

- определяет численность участников второго тура Олимпиады в зависимости от числа поданных заявок и размера полученного финансирования;

- утверждает сценарий проведения Олимпиады;

- определяет порядок проведения учебно-тренировочных мероприятий;

- рассматривает конфликтные ситуации, возникшие при проведении всех этапов Олимпиады;

- организует освещение Олимпиады в средствах массовой информации;

- публикует ежегодный отчет об Олимпиаде.

4.2. Методическая комиссия:

- разрабатывает тесты для допуска к Олимпиаде;

- определяет темы историко-исследовательских работ;

- определяет критерии оценки работ;

- разрабатывает методические рекомендации по проведению Олимпиады;

- вносит предложения в оргкомитет по составу жюри Олимпиады;

- вносит предложения в оргкомитет по вопросам, связанным с совершенствованием организации проведения и методического обеспечения Олимпиады;

- участвует совместно с оргкомитетом в рассмотрении конфликтных ситуаций, возникающих при проведении Олимпиады.

4.3. Жюри:

- оценивает представленные участниками первого тура историко-исследовательские работы;

- определяет победителей первого тура;

- определяет победителей и призеров Олимпиады;

- готовит предложения по награждению победителей и призеров.

5. ПРАВА ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ПРИЗЕРОВ ОЛИМПИАДЫ

5.1. Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на симпозиуме заняли первое, второе и третье места.

5.2. Победители Олимпиады:

- награждаются дипломами первой, второй и третьей степени;

- получают подарки от спонсоров;

- становятся участниками Международной конференции "Авиация и космонавтика", проводимой ежегодно МАИ при содействии Федерального косми-

ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ

Багдасарьян Надежда Гегамовна,

председатель жюри, доктор философских наук, профессор кафедры социологии и культурологии МГТУ им. Баумана, академик РАЕН

Бажанов Александр Иванович,

главный редактор журнала "Двигатель"

Вяткин Лев Михайлович,

подполковник морской авиации, летчик-истребитель, писатель

Кондауров Владимир Николаевич,

заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза

Кувшинов Сергей Викторович,

кандидат технических наук, директор института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, профессор кафедры "Проектирование самолетов" МАИ

Микоян Степан Анастасович,

заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации

Новожилов Генрих Васильевич,

генеральный конструктор ОКБ им. С. В. Ильюшина, академик РАН, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, президент Академии наук авиации и воздухоплавания

Жиликова Анна Викторовна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "История авиации и воздухоплавания"

Питерская Вера Анатольевна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, Лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "Люди и судьбы российской авиации"

ческого агентства, Федерального агентства по промышленности, Федерального агентства по образованию, Российской академии наук, Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского, Российской академии авиации и воздухоплавания, Международной академии информатизации и информационных технологий и Российского фонда фундаментальных исследований.

5.3. Победители Олимпиады получают специальные привилегии от Клуба авиастроителей, а именно:

- становятся членами Клуба (с согласия победителей);
- освобождаются от уплаты вступительных взносов в Клуб;
- получают рекомендации Клуба для поступления в вузы.

5.4. Призерами Олимпиады считаются участники Молодежного симпозиума, в отношении которых жюри Олимпиады вынесло специальное решение о награждении их поощрительными призами.

5.5. Призерам Олимпиады вручаются призы, учрежденные спонсорами.

6. ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЛИМПИАДЫ

6.1. Финансовое обеспечение Олимпиады осуществляется за счет средств, выделяемых организаторами Олимпиады, ее спонсорами и меценатами.

6.2. Организаторы Олимпиады вправе обращаться за поддержкой (в том числе и финансовой) в государственные органы и организации, муниципальные образования.

6.3. Взимание оплаты с участников (в какой-либо форме) за участие в Олимпиаде не допускается.

7. УЧАСТИЕ В ОЛИМПИАДЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ СТРАН И РЕГИОНОВ

7.1. Органы власти и государственные (муниципальные) организации (далее по тексту — территориальная власть) могут принимать участие в Олимпиаде как по собственной инициативе, так и по поддержанной ими инициативе Клуба авиастроителей.

7.2. Территориальная власть, участвующая в Олимпиаде, направляет в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

7.3. Клуб авиастроителей организует работу сайта Олимпиады таким образом, что в списках участников Олимпиады и рейтингах наглядно демонстрируется участие подростков и молодежи по тем странам и регионам, представители которых входят в оргкомитет Олимпиады.

7.4. Территориальная власть по своему усмотрению и за свой счет организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

7.5. Территориальная власть вправе организовывать на местах центры подготовки и консультирования участников Олимпиады, оказывать им всяческое содействие в наиболее эффективном участии в Олимпиаде.

7.6. Клуб авиастроителей обеспечивает методическое сопровождение созданных на местах центров подготовки и консультирования участников Олимпиады, если с просьбой об этом обращается территориальная власть.

7.7. Территориальная власть не вправе ограничить кого-либо из участников Олимпиады в его участии как в первом, так и во втором туре, даже если этот участник проживает на данной территории.

7.8. Территориальная власть вправе проводить собственные отборочные туры, организовывать дополнительные рейтинги среди участников, проживающих на ее территории. Однако подростки и молодежь, не участвовавшие в территориальных турах или не победившие в них, не могут быть ограничены территориальной властью и созданными ею отборочными структурами в праве участия во втором туре Олимпиады, если решение об участии принято жюри Олимпиады.

7.9. Участники Олимпиады, прошедшие отборочные туры, организованные территориальной властью, участвуют во втором туре Олимпиады независимо от того, какое решение в отношении них приняло жюри Олимпиады. Во втором туре они участвуют на равных с другими правах, имеют статус представителей страны (региона). Территориальная власть вправе не организовывать свои отборочные туры, но направить во второй тур Олимпиады своих представителей. В таком случае представителями страны (региона) становятся участники Олимпиады, проживающие на территории этой страны (региона) и набравшие максимальное количество баллов при подведении итогов первого тура жюри Олимпиады.

7.10. Участие в Олимпиаде представителей страны (региона) полностью финансируется территориальной властью.

7.11. Территориальная власть по собственной инициативе и на свое усмотрение вправе дополнительно поощрять участников Олимпиады, достойно представивших свою страну (регион) в Олимпиаде.

7.12. Территориальная власть вправе на свое усмотрение и за свой счет направлять на второй тур Олимпиады своих наблюдателей, задача которых — контроль за предоставлением равных возможностей представителям страны (региона) в демонстрации своих знаний и результатов своей работы. Решение всех спорных вопросов по этому поводу находится в компетенции оргкомитета Олимпиады.

7.13. Территориальная власть вправе вносить предложения оргкомитету Олимпиады о включении в составы методической комиссии и жюри Олимпиады тех или иных специалистов.

7.14. Территориальная власть обеспечивает финансирование и организационное обеспечение всех мероприятий Олимпиады, проводимых в данной стране (регионе) и поддержанных ею.

02.10.2009



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

ИНТЕРНЕТ-ТЕЛЕМОСТ МОСКВА - ВОЛГОДОНСК

Учащиеся и преподаватели гимназии "Юридическая" (г. Волгодонск Ростовской области) и Лицея № 1550 (г. Москва) встретились 27 октября 2009 года в Интернете. Так начался новый, инициированный Клубом авиастроителей проект...

27 октября 2009 года в городе Волгодонске Ростовской области были отменены занятия во всех школах из-за чрезвычайной ситуации: город остался без воды. Вот тут и отдохнуть бы, но... в гимназии "Юридическая" не до отдыха. Новый проект Клуба авиастроителей потребовал особой сосредоточенности и серьезной работы.

Дело в том, что вот уже три года подряд в ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания серьезных результатов достигает гимназист Венедикт Дорожко, и подшефный Клубу Лицей № 1550 заинтересовался этим феноменом. Как устроен в гимназии учебный процесс? Чем живут тамшние гимназисты? Откуда такая подготовка и такое стремление к победе? Как узнать об этом?

Для Лицея №1550 интернет-телемосты не в новинку. И вот, новый интернет-телемост открывает новую интересную страницу в жизни Олимпиады: знакомство передовых учебных заведений с целью обмена опытом работы и совершенствования учебно-воспитательного процесса.

В рамках нового проекта предполагается проведение телемостов, обмен учащимися, встречи педагогов, проведение совместных уроков, широкое общение ребят в Интернете.

В течение телемоста ребята и их педагоги задали друг другу вопросы, рассказали о своей школьной жизни, о проводимых в лицее и гимназии мероприятиях, о научной работе в учебных заведениях. Общение не раз прерывалось смехом и аплодисментами: настроение у всех участников было отличное. Забавно, но во время телемоста не все знакомились. Оказалось, что некоторые ребята уже знакомы, они давно общаются в Интернете.

Новую четверть гимназист Венедикт Дорожко начнет в Лицее № 1550, куда приглашен на целую неделю и где будет участвовать в историко-публицистической конференции, посвященной 100-летию М. Л. Милая.

В завершение телемоста директор гимназии Наталья Вячеславовна Волкова пригласила учащегося лицея с ответным визитом.

Проект начался. О его ходе мы будем сообщать в наших публикациях.

*источник: Клуб авиастроителей
28.10.09*

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ НА ФОРУМЕ "ИСТОРИЯ ТЕХНИКИ И ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ"

С 9 по 11 октября 2009 года в Москве прошел IV Фестиваль науки, в котором приняли участие десятки вузов, академических институтов, музеев и научных организаций.

В рамках Фестиваля в конференц-зале "Физика" Политехнического музея 11 октября состоялся форум "История техники и цифровые технологии проектной деятельности". На форуме были представлены меди-

апрезентации историко-научно-технических проектов школьников, учащихся средних специальных образовательных учреждений, а также студентов.

Клуб авиастроителей не остался в стороне. Трое молодых членов клуба — Евгений Менкиджанов (Московский колледж управления и новых технологий), Александр Семенов (МГТУ им Э. Н. Баумана) и Анастасия Жукова (МАИ) — представили свои историко-исследовательские работы. Молодежи Клуба авиастроителей не в диковинку пользоваться новыми средствами цифровых технологий, ведь на мероприятиях, проходящих в рамках нашей Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, они привыкли пользоваться именно такими средствами. Соответственно, их работы на форуме в Политехническом музее были преподнесены, как всегда, убедительно, наглядно и красиво.

В качестве сувениров Клуб авиастроителей подарил всем участникам форума диски "История и теория развития аэрокосмической науки и техники" и буклеты с информацией о ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

*источник: Клуб авиастроителей
14.10.09*



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30

САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

"НАУКА, ИЗМЕНЯЮЩАЯ МИР"

С 9 по 11 октября 2009 года в Москве прошел IV Фестиваль науки, в котором приняли участие десятки вузов, академических институтов, музеев и других научных организаций.

Фестивали науки давно и успешно развиваются во многих странах мира, а начало этой традиции положила Великобритания. Еще в начале XIX века там задумались над тем, как важно объяснять обществу, что происходит в лабораториях ученых, насколько меняется качество жизни благодаря научным исследованиям. Роль фестивалей науки особенно возросла в наши дни, когда на первый план выходит экономика знаний, когда ведущие государства мира связывают свое будущее с инновационным путем развития. Фестивали науки служат не только просвещению общества, они позволяют открыть двери исследовательских лабораторий для самой широкой аудитории, помогая ей получить представление о достижениях и возможностях науки. Кроме того, такие фестивали способствуют привлечению к исследовательскому поиску талантливой молодежи, которой еще только предстоит определить свой жизненный путь. И конечно, фестиваль науки — это всегда праздник, яркое, значительное событие в жизни страны. В России первый Фестиваль науки прошел в 2006 году по инициативе Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова и на его территории. Этот опыт оказался настолько удачным, что начиная со следующего, 2007 года, фестиваль вышел за рамки исключительно университетского мероприятия и стал общегородским. Организатором следующего Фестиваля науки наряду с Московским университетом выступило правительство Москвы, состав участников фестиваля значительно расширился. Московский фестиваль стал полноправным участником европейского содружества Фестивалей науки. В 2009 г. Фестиваль науки на площадке Политехнического музея прошел под девизом "Наука, изменяющая мир". Организаторами мероприятий на базе музея стали Фонд развития Политехнического музея, префектура ЦАО г. Москвы, общественный фонд "Знание" им. С. И. Вавилова, Институт новых образовательных технологий РГГУ, Клуб авиастроителей.

В дни фестиваля Политехнический музей открыл свои двери для всех, кто захотел приобщиться к истории и проблемам современной науки, принять непосредственное участие в демонстрациях и интеллектуальных соревнованиях. Фестивальные мероприятия в музее затрагивали проблемы новых материалов и технологий, энергетики, робототехники и информатики. Программа фестиваля была рассчитана на широкую аудиторию. Студенты смогли узнать от представителей академической науки о перспективах современной атомной энергетики, прогнозируемых астрономических открытиях, нанотехнологиях и других направлениях. Школьников заинтересовали викторины по темам: "Никола Тесла", "Люди и гены", "Нанотехнологии", проводимые фондом "Династия", соревнования мини-роботов "Робот своими руками" и выставка-презентация научно-исследовательских проектов учащихся

ЦАО г. Москвы "Центральный округ — образование для будущего". Преподаватели и инженеры пополнили свой теоретический багаж новыми знаниями на открытых дискуссиях. Одним из самых ярких мероприятий фестиваля стала видеолекция известного российского ученого и телеведущего Сергея Капицы "Наука, изменяющая мир". Большой интерес вызвала панельная дискуссия "Что изменит все? Образ жизни как функция научно-технического прогресса" с участием известных ученых и руководителей инновационных компаний. Ее участники обсудили, как научные открытия изменят нашу жизнь в ближайшем будущем, какое место занимает Россия в глобальной инновационной экономике и для чего может пригодиться темная материя во Вселенной. Кроме того, в рамках фестиваля прошли выставки и круглые столы, состоялась встреча с участниками морской арктической экспедиции судна "Михаил Сомов" и представителями телекомпании "Цивилизация". Свою научно-учебную деятельность, оборудование и творческие проекты показали учебные лаборатории музея, а в политехнической библиотеке музея прошла встреча читателей с авторами периодического журнала "Двигатель".

Весьма заметным мероприятием фестиваля стал форум "История техники и цифровые технологии проектной деятельности", прошедший под девизом "Проектные технологии как методологическая установка педагогической деятельности". Организаторы исходили из того, что многие современные взаимосвязанные проблемы науки, техники и образования могут быть глубже поняты и преодолены, а самое главное, объяснены за счет иного, отличающегося от традиционного, педагогического подхода. Сегодня резко возрастает роль гуманитарного, историко-научно-технического знания. Отличительная черта нового знания — от теоретизирования к реальному миру, от абстрактной науки к конкретности знаний, к овладению компетенциями. В современном мире глобальных коммуникаций историко-научно-технические знания снижают конфликт между профессиональной и личной составляющими; гармонизируют соотношения целого и части, реальности и виртуальности; магистральным становится синтез многих и различных когнитивных практик. История науки и техники, уникальная когнитивная область и сфера деятельности, сегодня эффективно реализуется в среде цифровых технологий. Отправным моментом для дискуссии по поводу понимания историко-научно-технического знания, его роли и значения в современном профессиональном образовании, его природы и способов получения в условиях цифровых технологий стали серии реальных проектов, выполненных московскими школьниками, учащимися колледжей и студентами, представленные на форуме. Среди проблем, затронутых на форуме, можно назвать следующие:

- расширение возможностей информационных технологий и поиск методов стимулирования творческого подхода в истории науки и техники;
- ситуационный подход, компетенции — новая роль истории науки и техники в профессиональном образовании.

В работе форума приняли участие: Политехнический музей, Лига образования России, Институт истории естествознания и техники РАН, кафедра истории науки и техники РГГУ, Институт новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, Институт философии РАН, Союз машиностроителей России, Клуб авиастроителей. Представители прессы: журналы "Двигатель", "Вопросы истории естествознания и техники РАН", InAVate, а также компании, активно работающие на рынке образования: Chaos Controlling Technologies, Intel, Polymedia.

С приветственным словом выступили директор института новых образовательных технологий РГГУ, вице-президент Клуба авиастроителей Кувшинов С. В. и заведующий кафедрой истории науки и техники ИИЕиТ РАН Воронков Ю. С.

Медиапрезентации историко-научно-технических проектов учащихся были представлены тремя секциями. В секции "Формирование историко-научного мышления средствами цифровых технологий" были заслушаны выступления пяти проектных групп школьников НОУ "Логос ЛВ". С темой "И сказка стала былью..." выступили учащиеся 4-х классов под руководством учителей Ивановой С. Ю. и Шадренковой Т. В.; проект "Чему учит нас природа" — учащиеся 3-х классов, учителя Андреева С. А. и Павлова О. С.; тема "Сквозь время" — учащиеся 5-х классов, учитель Репях Т. А.; тема "На автомобиле к экологической катастрофе" — учащиеся 9—10-х классов, учитель Климова Т. Е.; тема "Как техническое изобретение стало символом" — учащиеся 7-х классов, учителя Бежина С. В. и Дядькина Е. А.

В секции "Моделирование и реконструкция в истории науки и техники" выступили учащиеся средних специальных образовательных учреждений. Наибольший интерес вызвало выступление члена Клуба авиастроителей Е. Менкиджанова, учащегося 3 курса МКУиНТ, с темой "Летательные аппараты на основе антигравитации". В секции "Гуманитарные аспекты научно-технического развития" выступали студенты, среди них также члены Клуба авиастроителей: А. Семенов, студент 3 курса МГТУ им. Н. Баумана, тема "Все в крыле", и сту-

дентка 2 курса МАИ А. Жукова, тема "Социальная миссия гиперзвука".

В зале "Физика" Политехнического музея, где проводился форум, была развернута выставка "Гипермедиа-технологии в учебно-исследовательском пространстве технического музея", на которой демонстрировались мультимедийные справочно-информационные компьютерные системы по истории науки и техники, созданные консорциумом "Музейон".

Завершился форум круглым столом на тему "Молодежный нигилизм и проблемы профессиональной научно-технической ориентации", участниками которого были организаторы проектно-исследовательской деятельности учащихся в школе и вузе, руководители площадок профессиональной ориентации, представители Департамента образования и Департамента науки и промышленной политики г. Москвы, Союза машиностроителей, Лиги образования России, Клуба авиастроителей и др. Среди выступавших С. В. Гвоздев — руководитель аппарата Московского отделения Союза машиностроителей РФ, член комитета по социальной и кадровой политике, вице-президент Клуба авиастроителей, который рассказал о проблемах профессиональной ориентации и методах их решения на базе экспериментальной площадки московского городского Лицея № 1550.

Проведенная на IV Фестивале обширная научно-образовательная программа, форум и выступления выдающихся деятелей отечественной науки и техники продемонстрировали верность традициям просветительства, многогранные направления современной научной деятельности, тесные связи между средней, высшей школой, академической наукой и общественными организациями.

*КУВШИНОВ С. В.,
вице-президент Клуба авиастроителей по
образовательным проектам, директор
Института новых образовательных
технологий и информатизации РГГУ*

ПОЗДРАВЛЯЕМ С УСПЕХОМ!

Член Клуба авиастроителей Евгений Менкиджанов стал лауреатом стипендии Правительства Российской Федерации.

Евгений дал экспресс-интервью Ф. Шуляцкому, техническому директору сайта Олимпиады.

Ф. Ш.: Расскажи, а что в действительности значит стать лауреатом стипендии Правительства Российской Федерации?

Е. К.: Конечно, эта надбавка к базовой стипендии не слишком велика (+800 рублей в месяц всего), этим я не показал, что я умный, талантливый и т. д. Это достижение — просто показатель того, что человек способен на большее. Не количество наград определяют личность, а то, какой жизнью мы живем, какими принципами руководствуемся.

Огромную роль в отборе кандидатов на эту стипендию сыграли 2 победы в Олимпиаде по истории авиа-

ции и воздухоплавания — они научили меня благородству, целеустремленности, ответственности (я сейчас готовлю команду из нашего колледжа и очень надеюсь, что они достойно покажут себя на 7-й Олимпиаде), а главное — получать удовольствие от побед. Неизвестно, стану ли я хорошим специалистом, но я хочу всю жизнь стараться быть и оставаться достойным человеком. Насколько я понимаю, в нашей интересной отрасли авиации и космонавтики всегда определяющими были поступки людей, а их награды, звания и степени — отличное и приятное дополнение к ним.

Скажу лишь еще раз: спасибо Клубу авиастроителей за возможность проявить себя, научиться преодолевать свои недостатки. И еще очень благодарю Кулеш Светлану Анатольевну, преподавателя, который выдвинул меня на эту стипендию. Спасибо вам всем!

*источник: Клуб авиастроителей
23.10.09*

ЕСЛИ ВСТРЕТИШЬ НА ПУТИ ХОРОШЕГО ЧЕЛОВЕКА, ТО ТВОЙ ПУТЬ ОПРЕДЕЛЕН

**Беседа между заслуженным
летчиком-испытателем СССР,
Героем Советского Союза
Владимиром Николаевичем
Кондауровым и вице-президентом
Клуба авиастроителей Сергеем
Валентиновичем Гвоздевым.**

Гвоздев С. В.: Владимир Николаевич, Вы уже несколько лет подряд участвуете в качестве одного из главных действующих лиц в проекте, который ведет Клуб авиастроителей совместно с Академией наук авиации и воздухоплавания. Этот проект называется "Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания".

В этом году Вы примете участие в работе жюри Олимпиады уже в седьмой раз. Скажите, чем сегодня для Вас является эта Олимпиада?

Кондауров В. Н.: Я думаю, что Клуб авиастроителей выбрал правильный путь привлечения ребят в авиацию через организацию этой ежегодной Олимпиады. Теперь уже многолетняя практика проведения Олимпиады показала, что она — Олимпиада, — судя по количеству желающих участвовать в ней ребят из разных городов России, имеет большой авторитет и признание. Значит, по этому пути нам надо продолжать идти. Я за семь лет убедился в том, что среди молодежи, как раньше, так и сейчас, всегда найдутся те, кого будет интересовать авиация как вид деятельности Человека. Ведь это связано с небом! С "пятым океаном"! А через Олимпиаду мы этих ребят все ближе знакомим с авиацией, вовлекаем их в нашу интересную профессию. Ведь у них появляется реальная возможность через Олимпиаду приобрести новые знания, поступить в авиационный вуз, успешно его закончить и получить работу на авиационном предприятии, где можно вложить эти знания в реальное производство. Все это поможет стране сохранить и преумножить наши достижения, возродить авиацию. При помощи Олимпиады мы находим в России "мозги" хороших ребят, и не только "мозги", но и душу — их интерес и увлечение, без которых в авиации делать нечего.

Гвоздев С. В.: Сейчас мы едем с ребятами в автобусе, возвращаемся с авиасалона "МАКС-2009". Эта поездка лишней раз показала, что те ребята, которые проходят через нашу Олимпиаду, не оставляют попытки как-то укрепиться в авиации, продолжить свою деятельность в ней пусть даже на этом начальном уровне. Они добиваются новых успехов, пожалуй, максимальных успехов для их возраста.

С нами в автобусе едет Женя Менкиджанов. Он дважды был победителем Олимпиады. После выступления на конференции в рамках салона он везет с собой очередной приз. В мероприятиях салона во второй раз подряд участвует Венедикт Дорошко — тоже неоднократный победитель Олимпиады. Олимпиада не просто позволяет что-то узнать, она притягивает, дает какой-то толчок, понимание того, что результаты твоего труда могут заинтересовать про-

фессионалов. По-моему, это особенно важно. Как Вы думаете?

Кондауров В. Н.: В этом и смысл! В том, что во взрослых, которые их вовлекают, они видят поддержку своих интересов. Ребят это больше всего вдохновляет! Если бы они видели равнодушие и формальное отношение, то продолжение нашего проекта было бы просто невозможно! Ребята чувствуют искренний интерес и поддержку со стороны взрослых людей — конструкторов, летчиков, ученых, журналистов, руководителей крупных предприятий (подчас это знаменитые люди!), и, конечно, у них появляется самоуважение к себе, понимание того, что они в жизни многое могут показать, сделать на авиационном поприще. Это и заставляет их дальше развиваться. Тех, кто проявил интерес к авиации, мы должны всячески поддерживать, помочь им реально, практически пойти по этому пути. Мы, "старички", знаем: если встретишь на пути хорошего человека, то твой путь определен. Хороший учитель во многом определяет твое будущее.

Гвоздев С. В.: Провокационный вопрос. Вы человек достаточно занятой. Вы человек, который в строю, за Вами очередь. Участие в Олимпиаде — дело волонтерское. Здесь нет никакого материального стимула. Вы приезжаете на мероприятия Олимпиады, традиционно в них участвуете. Почему? Потому что осознаете важность и нужность этого проекта или Вам это интересно?

Кондауров В. Н.: В первую очередь, конечно, интересно. Я понимаю, что этот проект очень важен для страны, для народа, для авиации, наконец! Но внутри себя, в первую очередь, мне интересно. Я вижу новых ребят, слышу новые интересные доклады, новые мысли. Я снова и снова радуюсь внутри. Я возвращаюсь домой с радостью в душе, с ощущением того, что жизнь продолжается. У меня есть надежда на этих ребят. На то, что и в будущем — и в стране, и в авиации — все будет хорошо.

Гвоздев С. В.: Думаю, что в этих Ваших словах и содержится главный смысл. Ведь детей нельзя обмануть, они фальшь очень хорошо чувствуют. Почему они с таким удовольствием принимают участие в Олимпиаде? Они видят неподдельный, искренний интерес знаменитых людей, о которых Вы говорили. Они понимают, что они интересны даже людям такого уровня. И это дает огромный стимул.

Кондауров В. Н.: Это дает стимул не только ребятам, но и нам, взрослым.

Гвоздев С. В.: Хочу затронуть эмоциональную сторону Олимпиады. Я не раз видел, как проходят Ваши встречи с ребятами, которые уже когда-то принимали участие в Олимпиаде. С теми, с кем уже Вы знакомы. Я видел, насколько эмоционально это происходит. Я видел, как Генрих Васильевич Новожилов обнимается с ребятами, как с давними коллегами и хорошими друзьями. Как Вы думаете, не есть ли это уже то, что называют средой? Не формируется ли таким образом разновозрастная среда, в которой и происходит

обмен увлеченностью, опытом, знаниями? Не тот ли это случай, когда у ребят возникает ощущение не противоборства, не юношеского нигилизма, а попытки перенять знания и опыт, самим научить взрослых чему-то новому? Ведь не секрет, что зачастую именно ребята учат нас — интернет-технологиям, например. Они от нас перенимают что-то одно, давая нам взамен что-то другое. Не эта ли эмоциональная сторона Олимпиады позволяет поколениям не отделиться друг от друга, а наоборот, объединиться?

Кондауров В. Н.: Когда встречаешь из года в год одних и тех же ребят, когда видишь, что они действительно серьезно увлечены, когда узнаешь, что они стали уже членами нашего Клуба — Клуба авиастроителей, какими могут быть встречи?! Только дружескими! Ведь это значит, что им интересно дело моей жизни, моя профессия! Мы находимся в разных возрастных категориях, но возникает родство душ, дружба. Мы — члены одного Клуба, нас сближает и объединяет одно и то же — Авиация. Возникает не только дружба, но и уважение. Некоторые доклады участников настолько интересны с точки зрения разработки технического вопроса, что у меня возникает отношение к докладчику как к коллеге! Я подчас узнаю настолько много нового в каком-то конкретном вопросе из выступления участника, что не могу воспринимать его иначе как специалиста. Я спорю с ним на равных и иногда вынужден принимать его точку зрения. Просто потому, что он ее обосновал, а я не был достаточно осведомлен в этом вопросе. В этот момент мы коллеги, хотя и являемся представителями разных поколений. Мне нравится их упорство, их способность спорить и аргументированно доказывать свою правоту. Это не может не вызывать уважения.

Кстати, могу сказать, что в работе нашего Клуба мне именно это и нравится — не формальные, а искренние взаимоотношения между поколениями. Мне очень нравится то, что при работе с ребятами у нас нет формализма, что в ответ от них мы не получаем огульного нигилизма. Главное в Клубе — это общение от сердца, от души. Если бы было фор-

мальное проведение мероприятий, у нас давно бы уже не было желающих в них участвовать.

Гвоздев С. В.: Судя по тому, что количество участников Олимпиады растет (причем растет не только количество участников-конкурсантов, но и количество специалистов, участвующих в ней в качестве консультантов, экспертов, членов жюри, организаторов, гостей), Олимпиада у нас получается. Тот, кто хоть раз принял участие в Олимпиаде, не покидает этот проект. Во время мероприятий Олимпиады одинаково горят глаза и у детей, и у взрослых.

Кондауров В. Н.: Наша беда — беда взрослых — в том, что слишком часто мы многие вещи при работе с молодежью делаем без должного внимания, без души. Ставим "галочку". Ребята сразу чувствуют это, понимают, что их используют лишь в качестве "материала" для мероприятия. Какое уж тут уважение?! Если нет интереса к ним, то на уважение с их стороны рассчитывать и не стоит.

Гвоздев С. В.: Я так думаю, что надо продолжать работу. Надеюсь, что все больше и больше ребят будет включаться в наш проект. Хотелось бы, чтобы подключалось все больше и больше взрослых, тех, которые имеют ресурсы, имеют власть, которые могут создать для ребят дополнительные возможности образования. Сейчас у нас получается находить ребят, увлекать их авиацией, но ведь им надо создать условия для работы. Для этого нужны ресурсы. Будем надеяться, что и властные структуры, и бизнес будут поддерживать Олимпиаду.

Кондауров В. Н.: Я уверен, что так и будет. Только хотелось бы, чтобы это случилось как можно скорее.

19 августа 2009 года

источник: Клуб авиастроителей
20.10.09

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР — "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В. Н. Кондаурова не только является полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, улица Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

IX КОНКУРС РУССКИХ ИННОВАЦИЙ

Конкурс русских инноваций представляет собой комплекс мероприятий по отбору, экспертизе и продвижению лучших инновационных проектов с целью содействия развитию инновационной деятельности и раскрытию инновационного потенциала России.

Всероссийский конкурс русских инноваций приглашает к участию всех желающих. Конкурс русских инноваций организован и проводится медиахолдингом "Эксперт" ежегодно с 2001 года.

Даты проведения

с 21.09.2009 по 29.05.2010

Цели конкурса

- развитие инновационной деятельности в России;
- разработка методов оценки инновационных проектов; привлечение инвестиций в инновационную сферу;
- отработка механизмов финансирования инновационных проектов и различных способов продвижения их на рынок;
- содействие повышению активности ученых и научных работников, изобретателей, инженерно-технических работников;
- формирование благоприятного общественного мнения об инновационном потенциале России.

Зачем участвовать?

Конкурс русских инноваций – ваш шанс получить финансирование, привлечь внимание к своему проекту со стороны инвесторов и потребителей, заявить о себе, узнать о других инноваторах, пообщаться с ними, равно как и с членами экспертного совета. Участие в конкурсе, выставке, мероприятиях и публикациях – бесплатное.

Участники конкурса

Конкурс проводится по четырем типам проектов:

Проекты "Белой книги" могут быть поданы как от имени юридического лица (организации), так и от физического лица. К ним относятся проекты, которые могут оказать в будущем критическое влияние на отдельные отрасли, национальную или мировую экономику. Для их реализации могут требоваться масштабные инвестиции и длительные сроки реализации (10–20 лет). Проекты могут находиться на самых ранних ("поисковых") стадиях развития и представлять результаты проведенных научно-исследовательских работ.

Перспективные проекты могут быть поданы как от имени юридического лица (организации), так и от физического лица. К перспективным относятся проекты, находящиеся на ранних ("посевных") стадиях разработки, не имеющие опытного образца и требующие проведения значительной доли НИОКР.

Инновационные проекты могут быть поданы только от имени юридического лица (организации), реализующего проект. Инновационные проекты предполагают высокую степень готовности НИОКР, наличие опытного образца продукции и проработанной стратегии коммерциализации разработки.

История успеха – это реализованные инновационные проекты, в результате выполнения которых на рынок в последние 3 года были выведены новые товары (технологии, продукты, услуги). Представлять такие проекты могут только юридические лица (организации).

Участники конкурса самостоятельно выбирают, к какому типу относится представляемый ими проект.

Участник, направляя в адрес конкурса описание проекта, тем самым подтверждает, что приведенные в нем сведения не содержат коммерческую, государственную или иную тайну, и дает свое согласие на предоставление организатором конкурса информации из него третьим лицам (в том числе путем размещения информации в базе данных конкурса).

Организации – участники конкурса не должны находиться в состоянии ликвидации, банкротства, реорганизации, приостановления экономической деятельности.

Экспертиза проектов

Для проведения экспертизы представленных на конкурс проектов организаторами конкурса сформирован экспертный совет. В состав экспертного совета вошли представители транснациональных корпораций, венчурных фондов, инновационных фирм и других организаций, ученые и эксперты в различных областях науки, техники, технологий, а также авторитетные специалисты в области экономической экспертизы и организации финансирования инновационных проектов. Экспертный совет проводит регулярные заседания, на которых рассматривает проекты, участвующие в конкурсе, и принимает решение об определении списка проектов, допущенных к участию в последующих этапах конкурса. Со списком членов экспертного совета можно ознакомиться на сайте конкурса.

Победители конкурса

По результатам конкурса будут отобраны проекты, имеющие лучшие научно-технические, экономические и финансовые показатели. Победителям конкурса будут вручены памятные знаки "Надежда" и почетные дипломы. Кроме того, ряду победителей конкурса будут вручены специальные призы, предоставленные спонсорами конкурса.

Победители конкурса получают информационную поддержку в центральных средствах массовой информации, а также возможность представить свои проекты на мероприятиях, проводимых оргкомитетом конкурса.

Организатор

Инновационное бюро "Эксперт"

Оргкомитет конкурса:

- руководитель проекта – Дан Медовников;
- координатор проекта – Ирик Имамутдинов;
- секретарь экспертного совета – Станислав Розмирович.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

e-mail: konkurs@expert.ru
(для связи с оргкомитетом)
тел: +7 (495) 234-04-92
ICQ: 374387292
www.inno.ru

61-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ИДЕИ, ИЗОБРЕТЕНИЯ, ИННОВАЦИИ" IENA-2009

**Нюрнберг, Германия,
5—8 ноября 2009 г.**

В период с 5 по 8 ноября 2009 г. в г. Нюрнберге (Германия) будет проходить очередная, 61-я Международная выставка "Идеи, изобретения, инновации" IENA-2009. Это одно из старейших и авторитетнейших мероприятий, проводимых в Европе, на котором демонстрируются новейшие инновационные достижения.

По результатам выставки издается каталог с описанием представленных на выставке разработок. Каталог является составной частью мировой электронной базы данных об объектах интеллектуальной собственности.

На протяжении последних лет Российская Федерация является постоянным участником выставки. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 января 2009 г. № 8470; 93-р Федеральное агентство по науке и инновациям при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации формирует объединенную российскую экспозицию для участия в выставке. Методическое, информационное и организационно-техническое обеспечение формирования объединенной российской экспозиции поручено осуществлять ассоциации "Российский дом международного научно-технического сотрудничества".

Участие в выставке проводится с частичным финансированием из средств федерального бюджета, в связи с чем участникам объединенной российской экспозиции предоставляются льготы, в том числе по аренде выставочной площади, оплате услуг переводчиков и другие.

Приглашаем вас принять участие в работе выставки в составе объединенной российской делегации. По всем вопросам, связанным с участием в работе выставки, просим обращаться в организационный комитет выставочного оператора — ассоциации "РД МНТС".

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Ассоциация "РД МНТС"
125009, г. Москва, Брюсов пер., д. 11,
офис 604 (с пометкой "для Орлова
Кирилла Андреевича")
тел: +7 (495) 721-64-19,
+7 (495) 629-38-73
факс: +7 (495) 629-75-71
np-expo@mail.ru

WWW.RD-MNTS.RU



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

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



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"