



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 12 (60), декабрь 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	43
ИНТЕРВЬЮ	75
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	85
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	90

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на
стр. **89**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Финансирование российского ОПК превысило 900 миллиардов рублей	3	Начались испытания российского истребителя пятого поколения	11
Первый полет самолета пятого поколения пройдет в ближайшее время	3	"Иркут" стал победителем всероссийского конкурса "Работодатель года молодежи: инженерные кадры для инновационной России" в номинации "Профорентация"	11
ОАК получит 13,6 млрд рублей на производство гражданских самолетов и 31,7 млрд — на погашение задолженностей — Иванов	4	НПО "Сатурн" успешно завершило сертификационные испытания двигателя SaM146 на заброс шквального града	12
Производственные возможности ОАК в 2009 г. впервые превысили спрос	4	НПО "Сатурн" приобрело контрольный пакет акций "Инкара"	12
ОАК рассчитывает получить от Минобороны России заказ на корабельные истребители МиГ-29К	5	ВАСО планирует ежегодно выпускать до 40 самолетов Ан-148	12
Подписание контрактов на поставку "Сухим" ВВС РФ новейших истребителей вошло в топ-10 событий 2009 г. в российской армии	5	Сообщение о новом сервисе, доступном на сайте НПО "Сатурн"	13
Допэмиссия поможет ОАК ускорить строительство совместного с "ВСМПО-Ависмой" центра мехобработки	5	ИЭМЗ начал стендовую отработку нового авиадвигателя	13
Испытания российского истребителя пятого поколения начнутся в 2010 году	6	НПО "Сатурн" поставит первые двигатели SaM146 для Sukhoi SuperJet только к лету 2010 года	13
Россия и Индия перечислили 600 миллионов долларов на создание нового транспортника	6	Красноярский авиаремонтный завод переезжает в Ачинск	14
Около 40 % предприятий ОПК РФ малоэффективны — вице-премьер Иванов	6	Методика испытаний систем самолета инженера новосибирского завода "Сухого" отмечена национальной премией "Золотая идея"	14
ОАК рассчитывает поставить Министерству обороны 20 модернизированных самолетов Ан-124 "Руслан" до 2020 года	7	ЭМЗ им. Мясищева выполняет работы по Т-50, Ил-112В и Ил-114	14
ОАК в 2010 г. рассчитывает увеличить выручку на 30,4 %	7	Як-130: небо ждет	15
Нижегородский авиазавод "Сокол" намерен привлечь кредит в 1,3 млрд руб.	7	ГСС согласовывает с "Аэрофлотом" сроки поставок самолета "Суперджет 100"	15
"Ростехнологии" переносят подведение итогов тендера по выбору самолетов для "Росавиа"	8	Христенко назвал новый срок поставок Superjet	15
Необходимо срочно утвердить правила прекращения потерявших актуальность работ по ГОЗ	8	Федоров не исключает возможности объявления сразу нескольких победителей тендера на поставку Индии 126 многоцелевых истребителей	16
Россия поставит во Вьетнам военные самолеты и сопутствующую технику	8	Первый полет транспортного Ил-476 наметили на 2011 год	16
ВВС Индии примут на вооружение 150 истребителей Су-30МКИ	9	Перспективный стратегический ракетоносец поступит на вооружение Дальней авиации ВВС России в 2025—2030 годах	16
Новейший Як-118 получит немецкий мотор	9	График создания бизнес-единиц в составе ОАК будет разработан в I квартале 2010 г.	17
Россия монополизировала рынок самолетов-гигантов	9	Новосибирские власти намерены помочь местному авиазаводу в решении кадровых проблем	17
Бомбардировщик-невидимка для ВВС России	10	Индонезия получит российские истребители Су-27 с задержкой в 10 месяцев	17
Генеральный директор комсомольского завода "Сухого" награжден орденом Почета	10		
В 2010 году в Свердловской области будут разработаны проекты по развитию малой авиации	10		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за декабрь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ФИНАНСИРОВАНИЕ РОССИЙСКОГО ОПК ПРЕВЫСИЛО 900 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Премьер-министр Владимир Путин заявил о необходимости направить 21 млрд руб. в уставный капитал Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Такое заявление глава правительства сделал вчера на заседании наблюдательного совета Внешэкономбанка.

"Необходимо принять решение о направлении 21 млрд руб. в уставный капитал ОАК", — сказал премьер. Он уточнил, что эти средства должны пойти на финансовое оздоровление госкорпорации, а также на расчеты с кредиторами и поставщиками.

Кроме того, по словам В. Путина, еще 10,7 млрд руб. будет направлено ОАК из федерального бюджета в начале 2010 г. "Но эти деньги будут направлены уже не на латание дыр, а на производство отечественных воздушных судов", — сказал он.

Как сообщалось, в начале декабря 2009 г. премьер-министр РФ В. Путин подписал постановление о выделении Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) 45,2 млрд руб. Об этом он сообщил на заседании президиума правительства России. В свою очередь вице-премьер РФ Сергей Иванов уточнил, что 31,7 млрд руб. будет направлено на погашение

просроченной задолженности корпорации, а еще 13,587 млрд руб. — на строительство новых самолетов. Кроме того, 7,7 млрд руб. будет направлено в качестве взноса РФ через Внешэкономбанк на погашение процентных ставок по кредитам.

В настоящее время кредитный портфель ОАК составляет 162 млрд руб. По мнению С. Иванова, около 100 млрд руб. долговых обязательств ОАК в состоянии обслуживать сама.

В собственности Российской Федерации находится 91,34 % акций ОАК. В корпорацию входят: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — Транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания" и ОАО "Тавиа".

источник: *РосБизнесКонсалтинг*
18.12.09

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПРОЙДЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Глава ОАК Алексей Федоров подтвердил, что выкатка самолета пятого поколения уже была, а первый полет состоится в ближайшее время.

"Было начало пробежек самолета. Первый полет будет в ближайшее время. Мы рассматриваем два варианта, где будет проходить первый полет: или в Комсомольске-на-Амуре, или в ЛИИ имени Громова (Жуковский, Московская область)", — сказал Федоров в понедельник журналистам.

Истребитель пятого поколения, который в России называют еще перспективным авиационным комплексом фронтовой авиации (ПАК ФА), разрабатывается с 1990-х годов.

Новый авиационный комплекс будет обладать рядом уникальных особенностей: круглосуточность,

всепогодность и скрытность применения, малая заметность и длительный сверхзвуковой полет. Самолет получит новую бортовую навигационную станцию и высокоэффективную автоматизированную систему обороны.

Представители оборонно-промышленного комплекса заявляли, что испытания нового истребителя должны будут начаться до конца этого года, однако в начале декабря вице-премьер РФ Сергей Иванов сообщил, что испытания начнутся в 2010 году.

Замминистра обороны РФ Владимир Поповкин ранее сообщил, что истребитель пятого поколения начнет поступать в российские войска с 2015 года.

источник: *РИА «Новости»*
28.12.09

ОАК ПОЛУЧИТ 13,6 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ И 31,7 МЛРД — НА ПОГАШЕНИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТЕЙ — ИВАНОВ

Правительство РФ выделило 45,2 млрд руб. для поддержки Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и 13,6 млрд руб. — на строительство новых самолетов. Об этом заявил премьер-министр РФ Владимир Путин на заседании президиума правительства. Как пояснил вице-премьер Сергей Иванов, ОАК получит 13,587 млрд руб. на производство серии гражданских самолетов, 31,7 млрд руб. — на погашение задолженностей и 7,7 млрд руб. — на погашение процентов.

"Речь идет о направлении в уставный капитал ОАК 13,587 млрд рублей для обеспечения выпуска серии гражданских самолетов и самолетов для государственной авиации", — пояснил он. По словам Иванова, "ОАК получила новый пакет заказов, сформировала пакет контрактов на период до 2014 года". Вице-премьер добавил, что "речь идет о 27 самолетах Ту-204, 57 гражданских самолетах Ан-148, их серий-

ное производство недавно началось, и 32 самолетах Бе-200".

Второе распоряжение, как отметил вице-премьер, касается расчистки долгов предприятия. Он напомнил, что "кредитный портфель ОАК составляет 162 млрд рублей". "Из них 31,7 млрд рублей идет на погашение срочной задолженности перед банками, в том числе 7,7 млрд рублей в качестве взноса через ВЭБ с целью погашения процентов и субсидирования ставок по кредитам", — уточнил он.

По оценкам Иванова, "большую часть долгов, около 100 млрд рублей, ОАК в состоянии сама обслуживать и продолжает обслуживать перед банками". "Это дает возможность корпорации чувствовать себя более уверенно в финансовом плане", — отметил он.

*источник: АРМС-ТАСС
11.12.09*

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОАК В 2009 Г. ВПЕРВЫЕ ПРЕВЫСИЛИ СПРОС

Производственные возможности ОАК в 2009 г. впервые превысили спрос, сообщил журналистам во время сегодняшней пресс-конференции президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров.

"ОАК в 2009 году построила 17 гражданских самолетов. Могли бы построить больше — 20 самолетов, как планировалось. По заделам они есть. Но платежеспособный спрос упал, и мы вынуждены были притормозить", — пояснил он. Всего в 2009 году ОАК построила более 90 самолетов, еще более 50 машин прошли ремонт. В это число входит 31 истребитель МиГ-29СМТ и МиГ-29УБ (еще три машины будут поставлены отечественным ВВС в первом квартале 2010 г.), более 30 самолетов Су-30МК для Малайзии, Индонезии и Индии (в виде технологических комплектов), три учебно-боевых самолета Як-130 и два ударных самолета Су-34. Кроме того, шесть палубных истребителей МиГ-29К/КУБ поставлены в Индию. "Это важнейшее в 2009 году событие для РСК "МиГ", — отметил А. Федоров.

"Выручка корпорации в уходящем году выросла до 115–120 млрд рублей (без учета внутренних взаиморасчетов)", — добавил он. Однако наиболее значимым событием для корпорации ее президент считает завершение формирования ОАК и переход к новому этапу — формированию бизнес-структур внутри корпорации.

"Для ОАК уходящий год был очень непростым. По сути, мы только в конце года завершили формирование ОАК, даже не формирование, а сбор активов. И указ от 2006 г. № 140 о создании ОАК выполнен только в этом году. С задержками и отставанием. Но объективная ситуация по сложности сбора этих активов не позволила сделать это раньше. Процедура акционирования РСК "МиГ" и Казанского производственного объединения оказалась намного более сложной, чем мы предполагали вначале, потребовалось финансовое оздоровление предприятий. Тем не менее эту работу мы закончили, и я считаю это одним

из самых больших наших достижений в 2009 году", — сказал президент ОАК.

28 декабря своим приказом Алексей Федоров определил порядок формирования трех бизнес-единиц: "ОАК — Боевые самолеты", "ОАК — Коммерческие самолеты" и "ОАК — Специальные самолеты". Создание этих структур в рамках мероприятий по корпоративной реструктуризации на 2010–2012 гг. было одобрено советом директоров ОАО "ОАК" 19 ноября уходящего года.

А. Федоров уточнил, что беспилотными летательными аппаратами (БЛА) будет заниматься в основном "ОАК — Боевая авиация", хотя не исключил возможности выполнения некоторых работ по БЛА и другими бизнес-единицами, отметив, в частности, большой опыт ОАО "Туполев" в этой области и работы корпорации "Иркут". "Во многом это будет зависеть от требований заказчика", — добавил он.

Ответственными за формирование бизнес-единиц назначены первый вице-президент по боевой авиации и координации программ ОАК Михаил Погосян, старший вице-президент по коммерческой авиации ОАК Олег Демченко и старший вице-президент по стратегической и специальной авиации ОАК Александр Бобрышев. В течение первого квартала наступающего года должны быть разработаны планы-графики мероприятий по формированию бизнес-единиц.

Пока вне бизнес-единиц ОАК остались ЭМЗ им. В. М. Мясникова, который должен войти в состав "ОАК — Специальная авиация", и Самарский авиационный завод, который может войти в состав "ОАК — Гражданская авиация". Это произойдет, "если удастся договориться с сегодняшними акционерами", уточнил А. Федоров.

*источник: AVIAPORT.RU
28.12.09*

ОАК РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ОТ МИНОБОРОНЫ РОССИИ ЗАКАЗ НА КОРАБЕЛЬНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-29К

ОАК рассчитывает получить от Минобороны России заказ на корабельные истребители МиГ-29К, аналогичные тем, которые в настоящее время поставляются в интересах Военно-морских сил Индии, сообщил журналистам, подводя итоги года, президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров.

"Мы точно знаем, что у Министерства обороны РФ интерес есть, теперь нам надо определить, какие деньги будут выделены на этот проект в рамках новой Государственной программы вооружений на 2015–2020 гг.", — сказал Федоров. Он проинформировал, что Индии уже переданы шесть корабельных истребителей в рамках общего контракта по поставке

модернизированного авианосца "Адмирал Горшков", где будут базироваться МиГ-29К. Федоров подчеркнул, что данное событие является очень важным для РСК "МиГ", поскольку это первые новые самолеты, выпущенные корпорацией за прошедшие 15 лет, сообщает АРМС-ТАСС.

В общей сложности Российская авиастроительная корпорация "МиГ" построит 16 корабельных истребителей для индийских ВМС — 12 в варианте МиГ-29К и еще 4 учебно-боевых версии МиГ-29КУБ.

*источник: АРМС-ТАСС
28.12.09*

ПОДПИСАНИЕ КОНТРАКТОВ НА ПОСТАВКУ "СУХОЙ" ВВС РФ НОВЕЙШИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ВОШЛО В ТОП-10 СОБЫТИЙ 2009 Г. В РОССИЙСКОЙ АРМИИ

Подписание в августе этого года на авиасалоне "МАКС-2009" государственного контракта на поставку Министерству обороны РФ компанией "Сухой" 64 истребителей вошло в число десяти самых значительных событий в российской армии в минувшем году по версии РИА "Новости". Согласно документам, ВВС РФ получат 48 истребителей Су-35С, 12 Су-27СМ и 4 Су-30М2. Всего, напоминает агентство, было подписано три государственных контракта, в соответствии с которыми в период до 2015 г. будут поставлены истребители Су-35С, а в 2010–2011 годах — Су-27СМ и Су-30М2. В 2008 году, напоминает РИА "Новости", Министерство обороны РФ и компания

"Сухой" подписали государственный контракт на поставку ВВС РФ 32 фронтовых бомбардировщиков Су-34.

К числу наиболее важных событий в жизни российской армии РИА "Новости" отнесло завершение большинства оргштатных мероприятий, связанных с приведением Вооруженных сил РФ к новому облику, информацию о планах по закупке во Франции вертолета типа "Мистраль", неудачный запуск баллистической ракеты "Булава", учения "Запад-2009" и ряд других.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
29.12.09*

ДОПЭМИССИЯ ПОМОЖЕТ ОАК УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО СОВМЕСТНОГО С "ВСМПО-АВИСМОЙ" ЦЕНТРА МЕХОБРАБОТКИ

Премьер-министр России Владимир Путин поручил выделить на допэмиссию акций Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в общей сложности 34,6 млрд рублей, об этом сообщается в распоряжении на сайте правительства.

Как стало известно "УралПолит.Ру", из этой суммы 21 млрд рублей выделяется Внешэкономбанку на покупку им бумаг допэмиссии. Еще 13,6 млрд рублей направляются из бюджета России "на увеличение уставного капитала путем размещения дополнительных акций для обеспечения реализации проектов строительства гражданских воздушных судов и самолетов специального назначения". Согласно распоряжению, допэмиссия ОАК должна быть размещена до 24 декабря.

Теперь, когда ОАК выделена допэмиссия, строительство совместного с "ВСМПО-Ависмой" центра мехобработки в Верхней Салде может быть значительно ускорено. Гендиректор "ВСМПО-Ависмы" Михаил Воеводин ранее заявлял, что титановая корпорация располагает отличными мощными станками. "При дополнительных инвестициях со стороны ОАК и с нашей стороны (при условии, что мы будем понимать объем заказов) можно развить обрабатывающее производство до необходимых масштабов в Верхней Салде", — заключил Михаил Воеводин.

Напомним, ранее руководство авиационной корпорации предложило "ВСМПО-Ависме" принять участие в строительстве МС-21. После переговоров со специалистами ОАК группа инженеров "ВСМПО" начала проектные работы производства части крыла и стыковочного узла крыла к фюзеляжу.

Представители ОАК отмечали, что в Объединенную авиастроительную корпорацию входит большое количество различных заводов, которые владеют определенным парком механообрабатывающего оборудования. Но в большинстве своем это оборудование требует модернизации и серьезного обновления. "В ОАК понимают, что развивать мехобработку параллельно на всех предприятиях невероятно дорого и неразумно. Экономически правильно иметь единый обрабатывающий современный центр, который будет выполнять заказы всех заводов ОАК", — подчеркивало руководство объединенной корпорации.

"УралПолит.Ру" будет следить за совместными проектами "ВСМПО-Ависмы" и Объединенной авиастроительной корпорации.

*источник: сайт «УралПолит.Ру»
15.12.09*

ИСПЫТАНИЯ РОССИЙСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ НАЧНУТСЯ В 2010 ГОДУ

Испытания российского истребителя пятого поколения начнутся в 2010 году. Об этом, как сообщает РИА "Новости", заявил вице-премьер России Сергей Иванов. Ранее планировалось провести первые летные испытания самолета в конце 2009-го — начале 2010 года. В середине сентября 2009 года заместитель министра обороны Владимир Поповкин объявил, что новый самолет начнет поступать на вооружение с 2015 года.

Российский истребитель пятого поколения называют перспективным авиационным комплексом фронтовой авиации (ПАК ФА). Он также известен как Т-50 и "изделие 701". Министерство обороны России планирует покупать ПАК ФА после того, как будет выполнен контракт на поставку 48 истребителей Су-35 поколения "4++". Первые Су-35 ВВС России получат в 2011 году, а контракт на поставку будет полностью исполнен к 2015 году. Сколько именно

ПАК ФА намерено купить Минобороны, не уточняется. Разработкой истребителя пятого поколения занимается ОКБ "Сухого", а сборкой первого летного экземпляра — Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина. Ни внешний вид, ни точные данные о технических характеристиках или вооружении ПАК ФА пока неизвестны.

Предположительно, самолет будет способен развивать скорость до 2,1 тысячи километров в час и совершать перелеты на расстояние до 5,5 тысячи километров. Вооружение самолета может быть представлено 30-миллиметровой пушкой. Кроме того, ПАК ФА будет оборудован 16 точками подвески, включая восемь внутри фюзеляжа.

источник: LENTA.RU
08.12.09

РОССИЯ И ИНДИЯ ПЕРЕЧИСЛИЛИ 600 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ НА СОЗДАНИЕ НОВОГО ТРАНСПОРТНИКА

Инвестиции России и Индии в проект создания среднего транспортного самолета MRTA составят 600 миллионов долларов, причем финансирование будет поделено поровну. Об этом, как сообщает Интерфакс, заявил президент Объединенной авиационной корпорации (ОАК) Алексей Федоров, по словам которого, деньги уже поступили на счета ОАК. Оператором проекта будет выступать совместное предприятие, которое также будет создано на паритетных началах.

Как ожидается, окончательную сборку нового российско-индийского самолета будет осуществлять компания "Авиастар-СП" в Ульяновске.

Разработка российско-индийского многоцелевого военно-транспортного самолета MRTA (в России известен также как МТС или Ил-214) ведется с начала 2000-х годов. Протокол о начале совместной разработки транспортного самолета был подписан 6 июня 2001 года.

В проекте принимают участие Авиационный комплекс имени Ильюшина, НПК "Иркут" и индийская компания Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL).

Ил-214, внесенный в госпрограмму развития вооружения России до 2015 года, должен будет заменить самолеты Ан-12, Ан-26, Ан-72 и индийские Ан-32. Предположительно, стоимость одного Ил-214 составит 35–40 миллионов долларов. Как ожидается, к 2015 году Россия купит пять таких транспортных самолетов.

Согласно заявленным характеристикам, грузоподъемность нового самолета составит 18,5 тонны. Ил-214 будет способен развивать скорость до 870 километров в час и совершать перелеты на расстояние до 2,5 тысячи километров (при полной загрузке).

источник: LENTA.RU
28.12.09

ОКОЛО 40 % ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РФ МАЛОЭФФЕКТИВНЫ — ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ИВАНОВ

Лишь около 60 % предприятий российского оборонно-промышленного комплекса (ОПК) финансово эффективны, заявил вице-премьер Сергей Иванов, возглавивший в декабре вновь созданную межведомственную рабочую группу по модернизации и инновационному развитию ОПК.

"Около 60 % предприятий ОПК хозяйственно успешны и не создают правительству головной боли, и большинство этих предприятий вошло начиная с 2007 года в состав крупных вертикально интегрированных структур (например ОАК, ОСК)", — сказал вице-премьер в интервью телеканалу "Вести".

Остальные предприятия, по его словам, вызывают вопросы. "Это малоэффективные производства, заложенные под продукцию, которую потребляла еще советская армия в 5 миллионов человек. Нам столько предприятий и такого качества не нужно", —

заявил вице-премьер. По его мнению, такие предприятия можно переориентировать, переводить на производство гражданской продукции. В то же время, признал Иванов, по тем из предприятий ОПК, которые успели перейти на "гражданское" производство, больно ударил экономический кризис, сокративший потребление.

Ранее вице-премьер сообщал, что в целом предприятия ОПК из-за кризиса сократили долю производимой ими гражданской продукции с 40 до 30 %. В рамках антикризисных мер на субсидии предприятиям ОПК было запланировано 70 миллиардов рублей, из них 65 миллиардов были выделены уже к середине года.

источник: РИА «Новости»
30.12.09

ОАК РАССЧИТЫВАЕТ ПОСТАВИТЬ МИНИСТЕРСТВУ ОБОРОНЫ 20 МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ САМОЛЕТОВ АН-124 "РУСЛАН" ДО 2020 ГОДА

ОАК рассчитывает поставить Министерству обороны 20 модернизированных самолетов Ан-124 "Руслан" до 2020 года, сообщил президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров.

Федоров напомнил, что существует официальное поручение президента России Дмитрия Медведева о включении в Государственную программу вооружений до 2020 года поставки 20 "Русланов" в интересах Министерства обороны.

По словам Федорова, проект возобновления производства самолетов Ан-124 "Руслан" на Ульяновском авиазаводе "Авиастар-СП" оценивается в 17 млрд рублей. (Стоимость одного самолета составит около 200 млн долл.) В эту стоимость входят затраты как на восстановление производства, закупку соответствующего оборудования, так и на модернизацию самого самолета. Предполагается модернизация силовой установки, кабины экипажа, в частности оснащение ее жидкокристаллическими дисплеями, а также некоторых систем транспортного средства.

"Это будет не просто запуск производства, а запуск с модернизацией, — сказал Федоров. — Мы

планируем начать поставки Ан-124 с 2014 года и выпускать по 3 самолета в год". Это позволяют сделать существующие мощности "Авиастара-СП" по производству "Русланов".

ОАК рассчитывает на кооперацию в этой программе с киевским заводом "Авиант".

Как сообщил Федоров, компания "Волга-Днепр" намерена сформировать портфель заказов на 40 самолетов Ан-124 в коммерческом варианте. В частности, в их покупке заинтересована компания "Полет", которая в настоящее время эксплуатирует несколько "Русланов".

Однако, сказал Федоров, поставки коммерческих "Русланов" "зависят не от желания авиакомпании, а от их финансово-экономического положения, а еще точнее, удастся ли нам совместно разработать схему финансирования закупок этого самолета". Он пояснил, что стоимость одного Ан-124 превышает годовую прибыль российских компаний.

*источник: АРМС-ТАСС
28.12.09*

ОАК В 2010 Г. РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ВЫРУЧКУ НА 30,4 %

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) рассчитывает в 2010 году увеличить выручку на 30 %, до 150 миллиардов рублей, с ожидаемых по итогам 2009 года 115–120 миллиардов рублей, сообщил в понедельник журналистам президент ОАК Алексей Федоров.

"В 2010 году мы планируем увеличить объем выручки. По нашим расчетам, это будет более 150 миллиардов рублей", — сказал Федоров. По его словам, долг корпорации по итогам 2009 года составит 175 миллиардов рублей и превысит объем прогнозируемой выручки.

"К концу 2010 года мы планируем нормально функционировать, кредитоваться и обеспечить нормальное соотношение выручки к долгу (выручка должна превысить долг)", — сказал Федоров. По его словам, в 2009 году ОАК произвела и поставила заказчикам более 90 новых самолетов против 70 по итогам прошлого года, более 50 самолетов в этом году было отремонтировано. В этом году ОАК произвела самолетов больше, чем продала, отметил глава корпорации.

"Очень большие поставки в этом году были в рамках гособоронзаказа, в частности 31 самолет МиГ-29 был поставлен Минобороны РФ, остальные три будут поставлены в первом квартале следующего года. Кроме того, мы поставили более 30 самолетов Су-30МКИ, в частности в Индию и Малайзию, шесть корабельных истребителей МиГ-29КУБ для Индии, три Як-130, два Ту-134, 17 гражданских самолетов", — сказал Федоров.

Говоря о проектах по беспилотной авиации, он сообщил, что их будет реализовывать бизнес-единица "ОАК — Боевые самолеты". "Будут использоваться научно-технические заделы "Сухого" и "МиГа", — добавил он. Федоров также сообщил, что ОАК в 2011 году планирует поднять в воздух новый самолет Ил-476, а в 2010 году рассчитывает начать производство Ил-112.

*источник: РИА «Новости»
28.12.09*

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАЗАВОД "СОКОЛ" НАМЕРЕН ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ В 1,3 МЛРД РУБ.

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" рассчитывает привлечь кредитные средства в размере 1,3 млрд рублей. Как сообщает корреспондент ИА Regnum, об этом журналистам 22 декабря заявил министр промышленности и инноваций Нижегородской области Николай Сатаев.

По его словам, предприятие намерено получить кредиты в Сбербанке и Промсвязьбанке, в частности

для погашения задолженности по зарплате и увеличению оборотных средств.

Сумма задолженности на сегодняшний день составляет порядка 130 млн рублей. Она, возможно, будет погашена до конца 2009 года, добавил Сатаев.

*источник: ИА Regnum
22.12.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ПЕРЕНОСЯТ ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ТЕНДЕРА ПО ВЫБОРУ САМОЛЕТОВ ДЛЯ "РОСАВИА"

Госкорпорация "Ростехнологии" переносит подведение итогов тендера по выбору узкофюзеляжных самолетов для авиакомпании "Росавиа", сообщил "АвиаПорту" источник в госкорпорации.

Официальные представители EADS и ОАК воздержались от комментариев. "Boeing не комментирует детали коммерческих переговоров с заказчиками", — заявил "АвиаПорту" директор по связям с общественностью Boeing в России и СНГ Дмитрий Хрол.

Подведение итогов конкурса было запланировано на 18 декабря.

Вместе с тем источники в компаниях-участниках отмечают, что никаких официальных уведомлений о подведении итогов тендера или о переносе его сроков компании не получали.

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". "Ростехнологии" объявили так называемый Request for Proposal (RFP), "запрос на предложение". RFP включает в себя указа-

ние спецификации самолетов, каталожные цены и сроки, в которые производитель готов поставить машины.

О планах покупки 65 узкофюзеляжных среднемагистральных самолетов на 2,5 млрд долл. для "Росавиа" сообщил в августе глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов. "Росавиа" обратилась с запросом на представление коммерческих предложений в Boeing, Airbus и Объединенную авиастроительную корпорацию, и они представили предложения в октябре.

С. Чемезов отмечал, что цена одного самолета подобного класса колеблется от 20 до 40 млн долл. Тем самым при условии прямой покупки 65 самолетов обошлись бы "Ростехнологиям" примерно в 1,3–2,6 млрд долл. Среднемесячный платеж за самолет в размерности A320/Boeing 737 в случае операционного лизинга может составлять 200–400 тыс. долл., в зависимости от новизны самолета и условий лизинга.

*источник: AVIAPORT.RU
17.12.09*

НЕОБХОДИМО СРОЧНО УТВЕРДИТЬ ПРАВИЛА ПРЕКРАЩЕНИЯ ПОТЕРЯВШИХ АКТУАЛЬНОСТЬ РАБОТ ПО ГОЗ

Вице-премьер РФ Сергей Иванов считает необходимым срочно утвердить правила прекращения потерявших актуальность научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполняемых по гособоронзаказу.

"Необходимость утверждения подобных правил назрела давно. Непринятие решений иногда хуже, чем принятие неправильных решений", — сообщил вице-премьер на выездном заседании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ.

"Госзаказчики, — подчеркнул он, — нуждаются в четко прописанном алгоритме действий, позволяющем им отказываться от НИОКР, которые потеряли свою актуальность". "В силовых ведомствах происходят изменения — оптимизируется их структура и штатная численность, внедряются новые способы решения задач, естественно, это вынуждает их отказываться от некоторых разработок", — отметил Иванов.

Кроме того, "на рынке появляются аналоги заказываемой продукции, которые отвечают необходимым тактико-техническим требованиям". "И, конечно же, — особо отметил вице-премьер, — прекращать работы нужно в том случае, если становится очевидным, что к установленному сроку ввиду отсутствия

научно-технического и технологического задела просто невозможно достичь планируемых результатов".

По словам Иванова, "в Минобороны уже подготовлены соответствующие правила", где, в частности, "определяется, что основанием для прекращения научно-исследовательской или опытно-конструкторской работы является решение по уточнению гособоронзаказа на соответствующий период". При этом предусматривается, что фактические затраты, понесенные головными исполнителями, будут оплачиваться за счет и в пределах средств, предусматриваемых госзаказчиком на финансирование оборонзаказа. "Промышленность не по своему усмотрению выполняет заказ, а в рамках гособоронзаказа, и она не должна страдать", — подчеркнул вице-премьер.

"Представленный Минобороны проект правил прекращения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполняемых по гособоронзаказу и потерявших актуальность, доработан в аппарате ВПК и согласован со всеми заинтересованными структурами", — заключил Иванов.

*источник: АРМС-ТАСС
16.11.09*

РОССИЯ ПОСТАВИТ ВО ВЬЕТНАМ ВОЕННЫЕ САМОЛЕТЫ И СОПУТСТВУЮЩУЮ ТЕХНИКУ

Россия поставит во Вьетнам военные самолеты и сопутствующую технику, сообщил во вторник премьер-министр Вьетнама Нгуен Тан Зунг после переговоров с премьер-министром РФ Владимиром Путиным. "Вьетнам подписал контракт о покупке самолетов и военной техники при соответствующей поддержке российской стороны", — сказал он, комменти-

руя подписанное накануне соглашение между "Рособоронэкспортом" и Генеральной импортно-экспортной компанией при Министерстве национальной обороны Вьетнама.

*источник: АРМС-ТАСС
16.12.09*

ВВС ИНДИИ ПРИМУТ НА ВООРУЖЕНИЕ 150 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКИ

Военно-воздушные силы Индии в ближайшее время примут на вооружение более 150 истребителей Су-30МКИ и 80 вертолетов Ми-17-1В, сообщает SiFu News со ссылкой на слова главного маршала авиации Прадипа Васанта Наика (Pradeep Vasant Naik). Кроме того, ВВС Индии намерены получить российские истребители пятого поколения и вертолеты класса VIP для перевозки высокопоставленных лиц.

На вооружении России сейчас нет истребителей пятого поколения. Единственная такая машина — перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА) — сейчас находится в разработке, а его испытания, как ожидается, начнутся в конце 2009-го — начале 2010 года. Технических подробностей о перспективном истребителе официально объявлено не было. Предположительно, самолет будет способен развивать скорость до 2,1 тысячи километров в час и совершать перелеты на расстояние до 5,5 тысячи километров. Вооружение самолета может быть представлено 30-миллиметровой пушкой. Кроме того, ПАК ФА будет оборудован 16 точками подвески, включая восемь внутри фюзеляжа.

Россия и Индия ведут совместную разработку ПАК ФА. В июле стало известно, что Россия и Индия

уже определили тактико-технические характеристики самолета, приступив к консультациям по распределению работ. Новый истребитель должен прийти на смену МиГ-29 и Су-27.

Сейчас основу ВВС Индии составляют истребители Су-30МКИ, французские Mirage 2000, МиГ-21, МиГ-27 и МиГ-29. Число Су-30МКИ сейчас насчитывает 104 единицы. В 2009 году ВВС Индии потеряли два таких истребителя. Предположительно, причиной крушения самолетов стали технические неполадки. В 1996–1998 годах Индия заказала у России 50 истребителей Су-30МКИ, а позже разместила заказ еще на сорок таких самолетов. Кроме того, Индия владеет лицензией на производство 140 Су-30МКИ, которые должны быть собраны и переданы на вооружение страны с 2003 по 2017 год. В начале октября Индия объявила, что намерена купить еще 50 таких самолетов. К 2015 году Индия намерена увеличить число истребителей Су-30МКИ в составе ВВС до 230 единиц.

*источник: LENTA.RU
24.12.09*

НОВЕЙШИЙ ЯК-118 ПОЛУЧИТ НЕМЕЦКИЙ МОТОР

На минувшей неделе были завершены государственные испытания учебно-боевого самолета Як-130. По мнению главнокомандующего ВВС России генерал-полковника Александра Зелина, Як-130 долгое время будет лидировать по уровню использованных при его создании научно-технологических идей и решений. "Молодые пилоты, отлетав на этой машине, будут уверенно чувствовать себя в кабинах боевых самолетов", — заявил он, напомнив, что именно Як-130 выбран в качестве базового самолета для основной и повышенной подготовки летчиков Военно-воздушных сил.

В тот же день пожелавший остаться неназванным представитель российской авиационной промышленности сообщил, что КБ им. Яковлева планирует оснастить новый легкий многоцелевой Як-118 дизель-

ным двигателем немецкого производства. Летные испытания двигателя будут проведены в Германии во втором квартале 2010 года. По словам источника Интерфакса, перспективный немецкий мотор является более мощным и экономичным в сравнении с конкурентами, среди которых российских наименований и не значится.

Як-118 является модернизированным вариантом Як-18Т с дизельным двигателем и представляет собой одномоторный шестиместный самолет. Он может летать со скоростью 400 км/ч и эксплуатироваться в высокогорной местности и в условиях высоких температур, уточняет "Военный паритет".

*источник: газета «Известия»
28.12.09*

РОССИЯ МОНОПОЛИЗИРУЕТ РЫНОК САМОЛЕТОВ-ГИГАНТОВ

Президент России Медведев горячо поддержал планы возобновления производства модернизированного гигантского транспортного самолета Ан-124.

Спрос на услуги гигантских транспортных самолетов растет быстрыми темпами — за последние пять лет он увеличился на 30 %. Объем рынка, в котором работают Ан-124, в 2007 году оценивался в 780 миллионов долларов, а в 2008 — уже в 1,1 миллиарда. Более того, к 2020 году рынок увеличится до 3 миллиардов, а к 2030 — до 7 миллиардов долларов в год.

Исследование, проведенное консалтинговой фирмой, подтвердило, что в 2030 году в мире будет существовать спрос на услуги 70 Ан-124 из-за постоянно растущей потребности на переброску по

воздуху объемного карго. Российская компания "Волга-Днепр" в настоящий момент оперирует 10 самолетами Ан-124, что делает ее крупнейшим оператором в этой весовой категории в мире. Компания обещает заказать еще 20 суперсамолетов в период 2011–2020 гг. и еще 20 — с 2021 по 2027 г.

Модернизированная версия Ан-124 способна перевозить до 4 тысяч тонн груза на расстояние 4 тысячи километров (15 тысяч без карго). "Волга-Днепр" надеется на финансовую поддержку государства, которое собирается финансировать военную версию самолета.

*источник: сайт MIGnews.com
08.12.09*

БОМБАРДИРОВЩИК-НЕВИДИМКА ДЛЯ ВВС РОССИИ

22 декабря командующий Дальней авиации (ДА) генерал-майор Анатолий Жихарев объявил журналистам, что в России разрабатывается новый стратегический бомбардировщик с применением технологий "стелс". По словам генерала, сейчас ведутся научно-исследовательские работы по созданию нового перспективного бомбардировщика, который заменит Ту-160, Ту-95МС и Ту-22М3.

"Новый самолет будет малозаметен, но полностью исключить его видимость для самолета такого класса невозможно, уменьшить же его эффективную отражающую поверхность очень возможно с применением новых технологий и материалов. Он должен

будет поступить на вооружение в 2025–2030 годах", – сказал Анатолий Жихарев. Командующий ДА также отметил, что впервые технологию "стелс" планировалось использовать в стратегическом бомбардировщике Ту-160. "Но эта работа не была до конца выполнена, потому что проектировался самолет в 70-е годы, первые самолеты поступили на вооружение в 1987 году, и в то время наша промышленность не смогла в полной мере все эти задумки реализовать в этом самолете", – заявил генерал.

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
25.12.09*

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМСОМОЛЬСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

Указом Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева "За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу" генеральный директор Комсомольского-на-Амуре производственного объединения им. Ю. А. Гагарина (КНААПО) Александр Пекарш награжден орденом Почета.

Александр Пекарш работает на заводе с 1978 года после окончания Куйбышевского авиационного института им. С. П. Королева. При его техническом руководстве на объединении освоено серийное производство летательных аппаратов, отвечающих самым высоким современным требованиям, в том числе двухместного самолета Су-30МК. Создан летный образец гражданского самолета С-80, выполнялись государственные задания на поставку иностранным заказчикам ряда изделий. Он являлся председателем научно-технического совета объединения, вносящего значительный вклад в развитие научно-технического потенциала предприятия. Являлся инициатором и создателем Инженерного центра объединения, обеспечивающего внедрение САЛС-технологий и компьютеризацию проектных работ. Генеральным директором ОАО "КНААПО" Александр Пекарш назначен 2 июня 2006 года.

КНААПО им. Ю. А. Гагарина – крупнейшее авиастроительное предприятие России. За годы своего существования оно произвело сотни гражданских и тысячи боевых самолетов различного назначения – от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий. Объединение выпускает

самолеты военного и гражданского назначения для внутренних и экспортных поставок, технические комплекты для лицензионного производства, осуществляет ремонт, модернизацию и послепродажное обслуживание авиационной техники. Завод производит истребители семейства Су-27, многофункциональные истребители Су-30МКК, Су-30МК2. КНААПО участвует в реализации приоритетных программ компании "Сухой" – разработке и организации серийного производства многофункционального истребителя Су-35, истребителя пятого поколения, а также среднемагистрального пассажирского авиалайнера "Сухой Суперджет 100".

Орденом Почета награждаются граждане за высокие достижения в государственной, производственной, научно-исследовательской, социально-культурной, общественной и благотворительной деятельности, позволившей существенным образом улучшить условия жизни людей, за заслуги в подготовке высококвалифицированных кадров, воспитании подрастающего поколения, поддержании законности и правопорядка. Знак ордена Почета изготавливается из серебра с эмалью. Он представляет собой восьмиконечный крест, в центре которого – круглый медальон, покрытый белой эмалью, с объемным изображением Государственного герба Российской Федерации, окаймленного лавровым венком.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
18.12.09*

В 2010 ГОДУ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ РАЗРАБОТАНЫ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ

В 2010 году в Свердловской области будут разработаны проекты по развитию малой авиации. Как передает корреспондент Накануне.RU, об этом сегодня на заседании облдумы заявил замминистра экономики и труда региона Виталий Недельский. По его словам, в настоящее время идет проработка программы по развитию малой авиации: "В течение 2010 года такие проекты будут проработаны".

Он не исключил, что правительство области будет предоставлять предприятиям налоговые льготы. В. Недельский также отметил, что малая авиация – это зона интересов нового губернатора Свердловской области Александра Мишарина.

*источник: сайт «Накануне.Ру»
15.12.09*

НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ РОССИЙСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Российский перспективный истребитель пятого поколения — перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА) — совершил первые пробежки на аэродроме Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КНААПО). Об этом сообщает Интерфакс со ссылкой на источник в авиапроме. Когда именно состоялась выкатка самолета и начались его испытания, не уточняется. После выкатки летчик запустил двигатели и самолет начал движение по взлетно-посадочной полосе. В ходе пробежки ПАК ФА несколько раз осуществлял торможение. Всего было произведено две пробежки. За испытанием наблюдали только сотрудники КНААПО. Как ожидается, до конца 2009 года ПАК ФА выполнит еще несколько пробежек, а в январе 2010 года совершит первый полет.

Ранее вице-премьер России Сергей Иванов заявлял, что испытания российского истребителя пятого поколения начнутся в конце 2009-го — начале 2010 года. В середине сентября 2009 года заместитель министра обороны Владимир Поповкин объявил, что

ПАК ФА, также известный как Т-50 и "изделие 701", начнет поступать на вооружение ВВС России с 2015 года. Министерство обороны России планирует начать закупки ПАК ФА после того, как будет полностью выполнен контракт на поставку 48 истребителей Су-35 поколения "4++". Первые Су-35 ВВС России получат в 2011 году, а контракт на поставку будет полностью исполнен к 2015 году. О количестве ПАК ФА, которые намерено купить Минобороны, пока ничего не известно. Официально технические характеристики перспективного российского истребителя не сообщались. Предположительно, ПАК ФА сможет развивать скорость до 2,1 тысячи километров в час. Дальность полета самолета будет составлять 5,5 тысячи километров. Вооружение самолета может быть представлено 30-миллиметровой пушкой. ПАК ФА будет иметь 16 точек подвески, включая восемь, расположенных внутри фюзеляжа.

источник: LENTA.RU
24.12.09

"ИРКУТ" СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА "РАБОТОДАТЕЛЬ ГОДА МОЛОДЕЖИ: ИНЖЕНЕРНЫЕ КАДРЫ ДЛЯ ИННОВАЦИОННОЙ РОССИИ" В НОМИНАЦИИ "ПРОФОРИЕНТАЦИЯ"

Конкурс (в рамках Года молодежи) проводило Министерство спорта, туризма и молодежной политики РФ и Федеральное агентство по делам молодежи. Главной его задачей было определение круга компаний, практикующих отбор и интеграцию молодых специалистов инженерно-технического профиля в экономику России, а также поддержка деятельности компаний по профориентации молодежи на инженерно-конструкторские специальности. В конкурсе приняли участие такие крупные предприятия, как ОАО "РЖД", ТНК-ВР, ЗАО "Лаборатория Касперского", ОАО "Томскнефть", ОАО "Авиадвигатель" и другие. По мнению конкурсного жюри, программа Иркутского авиационного завода — филиала ОАО "Корпорация "Иркут" — в профориентации школьников является самой эффективной. Подробнее о мероприятиях, проводимых заводом в рамках профориентационной программы, НИА-Байкал рассказал директор по управлению персоналом ИАЗ Сергей Полещук.

"Многие сегодняшние школьники ни разу не видели, как работает современное предприятие, тем более машиностроительное, — отметил он. — А как выпускник может выбрать инженерную специальность, если он совершенно не представляет, что это за работа? Чтобы восполнить образовавшийся пробел, мы еще несколько лет назад запустили собственную профориентационную программу. Для учащихся школ, лицеев, профучилищ организовываем экскурсии на завод и в заводской музей. При этом мы вовсе не преследуем цели всех этих ребят привлечь к себе на производство, а скорее хотим в целом познакомиться их с работой современного высокотехнологичного предприятия. Чтобы они смогли сами убедиться: промышленность — это тоже интересно".

На экскурсии в музей истории ИАЗ приезжают не только иркутские школьники, но и дети из отдаленных уголков Приангарья. Кроме интереснейшей

экспозиции (в которой сотни уникальных экспонатов и фотографий), они могут увидеть здесь и образцы настоящей авиационной техники, которую в разные годы выпускал завод. И не только увидеть, но и посидеть в кабине боевого самолета.

"Кроме того, мы постоянно поддерживаем связь с Иркутским авиационным техникумом и машиностроительным колледжем. Их учащиеся приходят на завод и на экскурсии, и для прохождения практики, — сообщил директор по управлению персоналом. — Часть этих студентов устраивается к нам сразу после техникума, других мы ориентируем на учебу в вузе, а затем, уже с вузовским дипломом, ждем их на завод".

Программа профориентационной работы уже приносит свои плоды — в этом руководство ИАЗ убеждено, проводя набор студентов-целевиков в ИрГТУ по федеральной программе подготовки кадров для предприятий оборонно-промышленного комплекса России. "В этом году мы набрали 112 человек со всей Иркутской области, — уточнил Сергей Полещук. — Абсолютное большинство из них имеют очень высокие баллы по ЕГЭ и могли бы претендовать на бюджетные места практически любого вуза. Однако они выбрали местом будущей работы именно Иркутский авиазавод. Причем желающих стать участниками программы оказалось значительно больше, чем мест. Поэтому все разговоры о том, что молодежь не желает учиться на инженеров, не имеют серьезных оснований. Если ребят изначально правильно сориентировать, обрисовать четкую перспективу будущего трудоустройства и профессионального роста, то они идут на инженерные специальности с большой охотой".

источник: ИА «Независимое
информационное агентство»
16.12.09

НПО "САТУРН" УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛО СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ SaM146 НА ЗАБРОС ШКВАЛЬНОГО ГРАДА

ОАО "НПО "Сатурн" на открытом испытательном стенде в Полуеве (Рыбинский район) успешно завершены сертификационные испытания по забросу шквального града на двигателе SaM146 006/02.

При данном виде сертификационных испытаний двигатель должен выдерживать условия непогоды, при этом на вход двигателя поступает большое количество воды или града. В качестве сертификационного материала был выбран и согласован с авиационными властями именно град.

В обеспечение проведения сертификационного испытания на заброс шквального града на закрытом испытательном стенде были успешно завершены инженерные испытания по забросу воды на двигателе SaM146 007/3, во время которых был определен минимальный стабилизированный режим в условиях заброса.

В течение года было заготовлено 14 тонн мелкого града диаметром 12–14 мм. Его прессовали из мелкой крошки, изготовленной из льда, который в свою очередь готовили из дистиллированной воды.

Для испытаний была смонтирована установка для заброса шквального града. НПО "Сатурн" установило специальное оборудование – ресиверы – для обеспечения определенного расхода воздуха. Фирмой "Снекма" поставлено специальное оборудование – пушки для заброса града и управляющая система, которая регулирует подачу града.

В испытаниях были задействованы четыре пушки, в каждую из которых закладывалось до 31,6 кг града. Таким образом, практически одновременно на вход двигателя попадало около 126,4 кг града.

Было выполнено три сертификационных испытания на разных режимах работы двигателя: забросы 126,4 кг мелкого града на установившемся режиме полетного малого газа; при ускорении с режима

полетного малого газа до максимального взлетного режима; а также заброс града на вход в двигатель на сбросе оборотов с номинального режима до полетного малого газа. На двигателе SaM146 006/02 также было проведено несколько инженерных испытаний с забросом града в зачет сертификационных.

Испытания прошли успешно. Двигатель SaM146 подтвердил все заявленные характеристики.

По данным на 16 декабря 2009 года суммарная наработка двигателей SaM146 с начала стендовых и летных испытаний (на всех стендах, наземных гонках и в полете) превышает 5570 часов. Общее полетное время (в составе летающей лаборатории и трех самолетов SSJ100) составляет 2550 часов.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" – двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. ОАО "НПО "Сатурн" входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации – стопроцентной специализированной дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром" по управлению двигателестроительными активами.

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

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
16.12.09*

НПО "САТУРН" ПРИОБРЕЛО КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ "ИНКАРА"

НПО "Сатурн" консолидировало контрольный пакет акций "Инкара", до этого компания владела 19,99 % акций, теперь – 68,38 %. ОАО "Инкар" производит и поставляет топливно-регулирующую автоматику для авиационной и специальной техники. Завод является правопреемником Пермского агрегатного объединения им. М. Калинина. Предприятие является участником госпрограммы по созданию авиадвигателя 5-го поколения.

"Инкар" наряду с НПО "Сатурн" передается в состав 100-процентной "дочки" "Оборонпрома" – ОАО "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК). Она должна стать ведущим российским производителем двигателей для авиации и газоперекачки.

*источник: сайт «И-Маш»
10.12.09*

ВАСО ПЛАНИРУЕТ ЕЖЕГОДНО ВЫПУСКАТЬ ДО 40 САМОЛЕТОВ АН-148

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), входящее в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), планирует в 2010 году произвести 14 самолетов Ан-148, а в среднесрочной перспективе выпускать ежегодно 35–40 машин.

Как сообщил пресс-центр губернатора и правительства Воронежской области, об этом сообщил ген-

директор лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов в четверг на встрече с главой региона Алексеем Гордеевым.

"В настоящее время заказчики ИФК подтвердили намерение приобрести около ста самолетов", – сказал А. Рубцов.

*источник: ИА «Интерфакс»
24.12.09*

СООБЩЕНИЕ О НОВОМ СЕРВИСЕ, ДОСТУПНОМ НА САЙТЕ НПО "САТУРН"

ОАО "НПО "Сатурн" на своем сайте в сети Интернет опубликовало перечень двигателей Д-30КП, Д-30КП-2, имеющих легальное продление, а также гражданских организаций, официально эксплуатирующих такие двигатели, с целью подтверждения аутентичности их эксплуатации и обеспечения должного уровня безопасности полетов. В рамках тестирования проекта будет сформирован полный перечень двигателей, по которым имеются достоверные данные о крайнем ремонте и выполнении работ по продлению ресурса, которые произведены с соблюдением всех требований, установленных в действующей нормативно-технической документации РФ. Страница на сайте будет корректироваться в зависимости от пожеланий эксплуатантов до 31.01.2010. По истечении указанного срока данный перечень будет закрыт для внесения изменений и будет осуществляться только периодическое обновление данных.

Представленные сведения доступны для пользователей сети Интернет без ограничения, они будут также направляться в авиационные администрации России и стран, в которых эксплуатируются самолеты Ил-76, а также основным российским и зарубежным заказчикам грузоперевозок на данном типе воздушного судна. Эта информация может служить основанием для принятия решений о допуске самолетов Ил-76 в

воздушное пространство различных государств, а также может использоваться заказчиками для определения целесообразности заключения договоров с операторами самолетов Ил-76.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. ОАО "НПО "Сатурн" входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации — стопроцентной специализированной дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром" по управлению двигателестроительными активами.

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

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
17.12.09*

ИЭМЗ НАЧАЛ СТЕНДОВУЮ ОТРАБОТКУ НОВОГО АВИАДВИГАТЕЛЯ

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) начало отработку на наземном стенде прототипа нового поршневого авиадвигателя, сообщил "АвиаПорту" директор ИЭМЗ Юрий Бажанов. По его словам, прототипу нового авиадвигателя название не присвоено, на нем обрабатывается часть конструктивных решений и технологий. Это не демонстрационный образец, а именно прототип.

"Двигатель уже запускался на стенде и для первых пусков отработал отлично, показав правильность расчетов и перспективность создания. Сейчас фирма приступает к выполнению полного цикла испытаний прототипа. Этот процесс продлится примерно месяц, и потом уже будет создаваться опытный образец, который можно ожидать примерно летом 2010 г.", — добавил директор ИЭМЗ. Причем создается не просто двигатель, а винтомоторная группа, неотъемлемой

частью которой является воздушный винт, обтекатель, капот и мотор. "Воздушный винт планируется деревянным, разработки ИЭМЗ", — сказал Ю. Бажанов.

Он напомнил, что предприятие закупило пять экземпляров мотора М-11ФР, восстановило их. Этот двигатель устанавливался на Як-18 первых выпусков. Мощность двигателя М-11ФР — 160 л. с. Этому двигателю почти 80 лет, но от М-11ФР останется технологически только одна идея. ИЭМЗ планирует "разбросать" изготовление отдельных деталей двигателя на различных предприятиях. "Сейчас хорошо работают многие автомобильные, авиамоторные заводы, и они готовы работать с нами по договорам", — отметил директор.

*источник: AVIAPORT.RU
18.12.09*

НПО "САТУРН" ПОСТАВИТ ПЕРВЫЕ ДВИГАТЕЛИ SAM146 ДЛЯ SUKHOI SUPERJET ТОЛЬКО К ЛЕТУ 2010 ГОДА

НПО "Сатурн" поставит первые двигатели SaM146 для самолетов Sukhoi SuperJet только к лету 2010 года, об этом сообщил член комитета по транспорту Госдумы РФ Анатолий Лисицын. Всего, по его словам, в следующем году будет произведено 15 двигателей, разрабатываемых российско-французским СП PowerJet, созданным НПО "Сатурн" и компанией Snecma.

В ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) подтвердили "Ъ", что двигателисты представили график поставок силовых установок для серийных экземпляров, добавив, что до конца года компания представит

новый график поставок самолетов для первых заказчиков — "Аэрофлота" и "Армавиа". В ГСС не раскрыли точный график поставок двигателей, но источник, близкий к ОАК, сообщил "Ъ", что первый серийный двигатель, который будет установлен на коммерческий экземпляр Sukhoi SuperJet, будет поставлен в июле 2010 года.

*источник: газета «Коммерсантъ»
24.12.09*

КРАСНОЯРСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ПЕРЕЕЗЖАЕТ В АЧИНСК

Красноярский авиаремонтный завод № 67 переедет свои производственные мощности в аэропорт Ачинска. Об этом сообщил глава города Илай Ахметов. К настоящему времени на новое место перевезено техническое оборудование, завершаются пусконаладочные работы, проведен ремонт ангаров. В следующем году с запуском ачинского авиационно-ремонтного завода будет создано 60 новых рабочих мест. Кроме того, сейчас ведется подготовка к организации ближнемагистральных пассажирских авиа-

перевозок на воздушных судах Л-410УВПЭ с центром базирования в Ачинске. Приобретены 2 самолета марки Л-410 за счет частных инвестиций. Планируется, что во втором полугодии 2010 года возобновятся регулярные авиационные пассажирские перевозки на региональных авиалиниях из местного аэропорта, рассказал градоначальник.

*источник: ИА «Пресс-Лайн»
30.12.09*

МЕТОДИКА ИСПЫТАНИЙ СИСТЕМ САМОЛЕТА ИНЖЕНЕРА НОВОСИБИРСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" ОТМЕЧЕНА НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИЕЙ "ЗОЛОТАЯ ИДЕЯ"

Ведущий инженер Центра технической поддержки и надежности авиационной техники Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова (НАПО) Роман Шиповалов стал лауреатом ежегодной национальной премии Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России "Золотая идея". Его проект "Методика испытания трубопроводов гидросистем самолета" признан лучшим в номинации "Молодые таланты" — за достижения в области военно-технического сотрудничества, разработки и производства образцов вооружения и военной техники. Применение данной методики позволяет в 8 раз сократить время расшифровки и обработки данных результатов вибронадежности.

Премия учреждена ФСВТС России для стимулирования разработчиков и производителей конкурентоспособного отечественного вооружения и военной техники, а также повышения эффективности ВТС с иностранными государствами. Она вручается в шести номинациях: за вклад в сфере разработки продукции военного назначения, за успехи в области производства военной продукции, за повышение конкурентоспособности, личный вклад, за вклад в пропаганду военно-технического сотрудничества. Отдельной премией отмечаются достижения молодых ученых и специалистов.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
25.12.09*

ЭМЗ ИМ. МЯЩИЦЕВА ВЫПОЛНЯЕТ РАБОТЫ ПО Т-50, ИЛ-112В И ИЛ-114

ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) в 2009 году продолжило выполнять ряд работ в интересах других разработчиков, сообщил "Авиа-Порту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, среди сторонних заказчиков, и интересах которых работает ЭМЗ им. Мясищева, можно назвать ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) и ОАО "ОКБ Сухого".

"В интересах АК им. Ильюшина работы проводятся по нескольким темам, в том числе по созданию легкого военно-транспортного самолета Ил-112В. ЭМЗ по этой теме выполняет скромный объем работ, в которых занята небольшая группа конструкторов. Эти работы должны были завершиться в 2009 г., но пролонгированы до марта 2010 г.", — сказал собеседник.

Еще одной работой, выполняемой ЭМЗ им. Мясищева в качестве соисполнителя, является участие в программе "арктического" варианта самолета Ил-114-100 (с двигателями Pratt & Whitney) в рамках заказа Росгидромета. "В 2009 г. ЭМЗ им. Мясищева завершил разработку конструкторско-технической документации на такой вариант Ил-114-100. Пока не проведен конкурс Росгидромета на завершение работ и изготовление самолета, но он ожидается в ближайшем будущем", — отметил собеседник.

Как ожидается, в следующем году в рамках планируемого конкурса предприятие примет участие уже

непосредственно в изготовлении некоторых доработанных элементов конструкции самолета.

"Конструкторско-техническая документация разработана, в частности, по специальным подвескам с оборудованием под самолетом, изменениям конструкции внутри фюзеляжа, связанным с установкой спецоборудования как вовне, так и внутри фюзеляжа, оборудованию рабочих мест", — сообщил источник. ЭМЗ им. Мясищева в 2009 году также участвовал в создании специального оборудования для истребителя пятого поколения по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА), ожидается продление работ по этой тематике и на 2010 г.

"Основной объем работ предприятия по разработке наземных испытательных стендов был проведен в 2009 году, а на 2010 год переходит относительно небольшой объем работ по монтажным работам. Сами эти работы пока не конкретизированы", — уточнил собеседник.

Он напомнил также, 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
28.12.09*

ЯК-130: НЕБО ЖДЕТ

Как сообщает Управление пресс-службы и информации Минобороны РФ по Военно-воздушным силам, главнокомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин подписал акт о завершении государственных совместных испытаний учебно-боевого самолета Як-130. Главком ВВС вручил акт президенту корпорации "Иркут", генеральному директору ОКБ им. А.С. Яковлева Олегу Демченко на заседании государственной комиссии, прошедшем в стенах ОКБ им. А.С. Яковлева, где создавался самолет.

Александр Зелин поздравил коллектив разработчиков самолета с успешным завершением испытаний. Главком ВВС отметил, что лично облетал Як-130. Машина проста в управлении, соответствует всем современным требованиям.

Молодые пилоты, продолжил он, отлетав на этой машине, будут уверенно себя чувствовать в кабинах современных самолетов. "Самолет сверхманевренный, может летать на больших углах атаки, с большой удельной нагрузкой на крыло, что позволяет совершать те маневры, которые необходимы для выполнения различных задач. У самолета хорошие летные характеристики. Это очень хороший диапазон. На самолете будет установлено современное вооружение, которое не будет иметь ни один самолет такого класса. Самолет сможет нести более трех тонн боевой нагрузки, и при этом маневренность он не потеряет", — отметил Александр Зелин.

"На этом самолете не только можно, но и нужно учить курсантов управлению практически всеми современными истребителями. Именно такой учебно-боевой самолет нужен нашим ВВС. Он будет незаменим при подготовке летчиков боевой авиации", — сказал главнокомандующий.

Як-130 является основным компонентом учебно-тренировочного комплекса ВВС России, включающего интегрированную систему объективного контроля, учебные компьютерные классы, пилотажные и специализированные тренажеры.

Новый Як-130 имеет взлетную массу 9.000 кг, запас топлива 1.600 кг, максимальную скорость 1.000 км/ч, посадочную — 195 км/ч, практический потолок 12.000 метров. Аэродинамическая компоновка обеспечивает возможность управляемого полета на углах атаки до 35 градусов. Маневренные характеристики самолета обеспечивают имитацию полета на современных и перспективных боевых машинах.

Як-130 может использоваться и как боевой самолет. Он оснащен шестью пилонами и способен нести практически весь спектр современного авиационного вооружения. Кабина пилота и силовой агрегат защищены легкой броней. Таким образом, Як-130 может использоваться и как легкий ударный боевой самолет.

*источник: газета «Красная звезда»
25.12.09*

ГСС СОГЛАСОВЫВАЕТ С "АЭРОФЛОТОМ" СРОКИ ПОСТАВОК САМОЛЕТА "СУПЕРДЖЕТ 100"

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) согласовывают с "Аэрофлотом" сроки поставок самолет "Сухой Суперджет 100", сообщили в пресс-службе ГСС.

"Компания получила от производителя двигателей согласованные сроки поставок и сейчас обсуждает со стартовым заказчиком ("Аэрофлот") сроки поставок самолета", — сказали в компании, подчеркнув, что "о сроках будет объявлено в ближайшее время". Ранее член комитета Госдумы по транспорту Анатолий

Лисицын сообщил, что "двигатели для самолета "Сухой Суперджет 100" будут готовы к лету 2010 года", когда завершится их сертификация.

Первые поставки самолета "Сухой Суперджет 100" заказчикам должны были начаться в конце 2009 г., но были перенесены на 2010 год.

*источник: АРМС-ТАСС
24.12.09*

ХРИСТЕНКО НАЗВАЛ НОВЫЙ СРОК ПОСТАВОК SUPERJET

Поставки нового российского самолета Sukhoi Superjet 100 авиакомпаниям начнутся в середине 2010 года. Об этом в интервью "Российской газете" заявил министр промышленности и торговли Виктор Христенко. Ранее сообщалось, что Superjet начнет выполнять коммерческие рейсы в начале года.

По словам Христенко, уже весной начнется подготовка экипажей для нового самолета. Сертификация же Superjet, подчеркнул министр, идет параллельно как по европейским, так и по российским нормам.

Изначально планировалось, что Sukhoi Superjet будет доставлен авиакомпаниям еще в конце 2008 года. Затем сроки были сдвинуты на конец 2009 года, а затем и на 2010-й. В "Гражданских самолетах Сухого" задержку объясняли опозданием с сертификацией двигателя SaM146, который разрабатывается НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma.

Христенко отметил, что в 2008 году было построено 10 дальне-, среднемагистральных и тяжелых региональных самолетов, а в 2009-м — 16. В 2010 году производство самолетов будет расти, отметил министр.

Superjet 100 — первый проект в области гражданской авиации, полностью созданный в России, а не в Советском Союзе. Планируется, что всего будет построено несколько сотен лайнеров, из которых большая часть пойдет на экспорт. Сейчас у "Сухого" есть заказы более чем на сто самолетов. Superjet от других ближнемагистральных самолетов отличает его экономичность.

*источник: LENTA.RU
24.12.09*

ФЕДОРОВ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ОБЪЯВЛЕНИЯ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИХ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ТЕНДЕРА НА ПОСТАВКУ ИНДИИ 126 МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

По итогам тендера на поставку Индии 126 средних многоцелевых истребителей, в котором Россия участвует с МиГ-35, может быть выбрано несколько победителей. Такую точку зрения высказал журналистам председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров.

"Бывали случаи, когда в сложном тендере с большим количеством участников и объемом предполагаемых закупок выбиралось сразу несколько победителей", — сказал А. Федоров.

Он отказался спрогнозировать, когда может завершиться конкурс. "Он очень сложный, не берусь прогнозировать дату его завершения, да и индийская сторона, я думаю, не может пока этого сделать", — пояснил Федоров. По его словам, в середине текущего года завершился второй этап тендера, где демон-

стрировались в полете все возможности его участников. МиГ-35 получил лестные оценки заказчика. Как считает глава ОАК, позитивным моментом для российской стороны, способным положительно повлиять на результаты тендера, может стать начало поставок корабельных истребителей МиГ-29К в Индию.

"Поскольку в МиГ-35 заложены многие конструкторские и технологические решения, отработанные на корабельных истребителях МиГ-29, это может стать положительным фактором. Заказчик имеет возможность потрогать, посмотреть и оценить, как все работает", — сказал А. Федоров.

*источник: АРМС-ТАСС
29.12.09*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ТРАНСПОРТНОГО ИЛ-476 НАМЕТИЛИ НА 2011 ГОД

Первый полет нового транспортного самолета Ил-476, представляющего собой глубокую модернизацию Ил-76, состоится в 2011 году. Об этом, как сообщает ИТАР-ТАСС, заявил президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров. По его словам, на ульяновском заводе "Авиастар-СП" уже начались работы по сборке первого летного экземпляра самолета.

Федоров также отметил, что первоначально на ульяновском предприятии планировалось начать производство Ил-76, который ранее собирался на Ташкентском авиастроительном производственном объединении имени Чкалова. Тем не менее сам Ил-76 оказался не нужен заказчиком и было принято решение выпускать модернизированный вариант самолета со "стеклянной кабиной" и улучшенным пилотажно-навигационным комплексом.

Ранее командующий Военно-транспортной авиацией России генерал-лейтенант Виктор Качалкин заявил, что военные в 2011–2012 годах получат несколько новых транспортных самолетов, включая Ил-112 и Ил-476. Кроме того, до 2020 года Министерство обороны России должно получить 20 военно-транспортных самолетов Ан-124 "Руслан".

Ил-476 сможет развивать скорость до 850 километров в час и перевозить груз до 50 тонн на расстояние до 6 тысяч километров. Не исключено, что, как и у предшественника, вооружение нового самолета будет представлено спаренной кормовой пушечной установкой калибра 23 миллиметра.

*источник: LENTA.RU
29.12.09*

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РАКЕТОНОСЕЦ ПОСТУПИТ НА ВООРУЖЕНИЕ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ ВВС РОССИИ В 2025–2030 ГОДАХ

Перспективный стратегический ракетоносец поступит на вооружение Дальней авиации ВВС России в 2025–2030 гг. Он будет выполнен по технологии "стелс" и заменит все существующие типы дальних стратегических бомбардировщиков и ракетоносцев, сообщил журналистам командующий Дальней авиацией генерал-майор Анатолий Жихарев.

"Технологию "стелс" впервые планировалось применить на самолете Ту-160, — напомнил командующий. — В его конструкции были применены новые композиционные материалы, использовался принцип преломления углов отражения лучей радиолокационных станций. Поэтому эффективная отражающая поверхность как показатель малозаметности у самолета Ту-160, несмотря на его большие размеры, гораздо меньше, чем у других самолетов".

"Но эта работа не была выполнена до конца, потому что проектировался самолет в 1970-е годы, первые машины поступили на вооружение в 1987 г. В то время наша промышленность не смогла в полной

мере реализовать эту технологию в данном самолете, — заметил Жихарев. — Сейчас выполняются научно-исследовательские работы по новому перспективному комплексу Дальней авиации. Этот перспективный комплекс пойдет на замену самолетам Ту-160, Ту-95МС и Ту-22М3, то есть вместо всех существующих типов дальних стратегических бомбардировщиков и ракетоносцев. В нем будет в полной мере реализована система малозаметности".

"Новый самолет будет малозаметен, но полностью исключить его видимость для машины такого класса невозможно, — признал генерал. — Но уменьшить его эффективную отражающую поверхность очень возможно путем применения новых технологий и материалов. Он должен поступить на вооружение в 2025–2030 годах".

*источник: АРМС-ТАСС
23.12.09*

ГРАФИК СОЗДАНИЯ БИЗНЕС-ЕДИНИЦ В СОСТАВЕ ОАК БУДЕТ РАЗРАБОТАН В I КВАРТАЛЕ 2010 Г.

Глава ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров определил порядок формирования бизнес-единиц "ОАК — Боевые самолеты", "ОАК — Коммерческие самолеты" и "ОАК — Специальные самолеты". В соответствии с приказом, графики мероприятий по формированию бизнес-единиц должны быть разработаны до конца I квартала 2010 г. Будущим главам бизнес-единиц поручено организовать взаимодействие с подотчетными дочерними структурами, говорится в сообщении компании.

Как сообщалось, создание в рамках ОАК трех бизнес-единиц 19 ноября утвердил совет директоров ОАК. Формирование бизнес-единиц должно в целом завершиться к 2012 году. В 2012–2013 гг. пройдет дальнейшая их унификация, в ходе которой будет устранено перекрестное владение акциями. Ранее вице-президент ОАК Василий Прутковский отмечал, что после 2012 г. в бизнес-единицу "ОАК — Коммерческие самолеты" предполагается вхождение ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), однако затруднились оценить, по какой схеме пройдет эта интеграция.

Ответственным за формирование бизнес-единицы "ОАК — Боевые самолеты" назначен первый вице-президент по боевой авиации и координации программ ОАК Михаил Погосян. В сферу его ответственности отнесены программы Су-27/30, Су-34, Су-35, МиГ-29, МиГ-31, МиГ-35, Як-130 (в части работ, выполняемых ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол"), ПАК ФА и ряд других проектов, а также Sukhoi Superjet 100. В состав бизнес-единицы "ОАК — Боевые самолеты" войдут ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "ОКБ Сухого", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина",

ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

Старшему вице-президенту по коммерческой авиации ОАО "ОАК" Олегу Демченко поручено формирование бизнес-единицы "ОАК — Коммерческие самолеты". В нее войдут ОАО "Корпорация "Иркут", ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты", ОАО "ОАК — Транспортные самолеты", ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина", ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "Опытно-конструкторское бюро им. А. С. Яковлева". Бизнес-единица будет отвечать за реализацию программ МС-21, Ан-140, Ан-148, Ту-204, Ил-76, Ил-112, Ил-96, Ан-124, МТС, перспективные проекты гражданской авиации, а также Су-30МКИ/МКМ/МКА и Як-130 (в части работ ОАО "Корпорация "Иркут").

Старший вице-президент по стратегической и специальной авиации ОАО "ОАК" Александр Бобрышев возглавит работы по формированию бизнес-единицы "ОАК — Специальные самолеты". В сферу его ответственности отнесены проекты Ту-22МЗ, Ту-95, Ту-160, ПАК ДА, специальные авиационные комплексы, а также Бе-200. В состав бизнес-единицы "ОАК — Специальные самолеты" войдут ОАО "Туполев", ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова", ОАО "Таганрогская авиация" и ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева".

источник: AVIAPORT.RU
28.12.09

НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ПОМОЧЬ МЕСТНОМУ АВИАЗАВОДУ В РЕШЕНИИ КАДРОВЫХ ПРОБЛЕМ

Помимо помощи в кадровом вопросе, власти области намереваются помочь авиационному заводу им. Чкалова и в обеспечении жильем специалистов предприятия. Об этом заявил губернатор Виктор Толоконский во время посещения завода, сообщает пресс-служба администрации.

Гендиректор авиазавода Федор Жданов во время встречи с губернатором области отметил, что предприятие участвует в реализации целого ряда государственных программ. Это и Су-34, и Russian Regional Jet, и проект Ан-38. Причем только госконтракт по программе производства Су-34 на 2007 год составля-

ет более полутора миллиардов рублей, уточняет РИА "Сибирь". Без помощи со стороны администрации будет проблематично реализовать важнейшие государственные заказы.

Виктор Толоконский отметил, что будет принят целый комплекс решений по дополнительной государственной поддержке авиационного объединения. В самое ближайшее время будет создана рабочая группа, которая определит основные направления государственной поддержки.

источник: сайт «Сибинфо»
07.12.09

ИНДОНЕЗИЯ ПОЛУЧИТ РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ СУ-27 С ЗАДЕРЖКОЙ В 10 МЕСЯЦЕВ

Поставка российских истребителей "Сухой" переносится с ранее запланированных декабря 2009 — января 2010 гг. до октября 2010 г., сообщает индонезийская газета "Республика" со ссылкой на начальника штаба ВВС Индонезии вице-маршала Имама Суфаата. "Задержка с поставками трех самолетов

"Сухой" вызвана административными причинами. Но мы надеемся, что до октября 2010 г. все самолеты поступят в Индонезию", — сказал Суфаат.

источник: ИА «Интерфакс»
04.12.09

НАЗ "СОКОЛ" РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА 2009 ГОДА ВЫПЛАТИТЬ ДОЛГ ПО ЗАРПЛАТЕ В РАЗМЕРЕ 61 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (входит в состав в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ОАК) рассчитывает до конца текущего года выплатить долг по заработной плате, который сейчас составляет 61 млн рублей. Об этом сообщил журналистам генеральный директор предприятия Александр Карезин.

По его словам, эта задолженность образовалась в августе текущего года. Как сообщил А. Карезин, средства на покрытие долга по зарплате поступят в конце текущего года в качестве платы за выполнение госзаказа на 2009 год, который "Сокол" закрыл в ноябре. Напомним, что за 9 месяцев 2009 года завод получил чистую прибыль в размере 50,725 млн рублей, тогда как за аналогичный период прошлого года (АПГ) чистый убыток завода составил 399,789 млн рублей. Прибыль до налогообложения составила 229,434 млн рублей по сравнению с убытком за АПГ в размере 249,369 млн рублей.

НАЗ "Сокол" — производитель учебно-боевых самолетом Як-130 разработки ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева". На предприятии также освоено серийное производство легкого семиместного турбовинтового самолета М-101Т, разработанного ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева" и сертифицированного в соответствии с АП-23. Сейчас завод расширяет кооперацию с ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация" в производстве палубного истребителя МиГ-29К/КУБ, модернизации самолетов МиГ-21, МиГ-25, МиГ-31. В рамках международных контактов "Сокол" осуществляет поставки в зарубежные страны самолетов МиГ-29УБ и МиГ-29УБТ.

"Сокол" включен в состав ОАК в соответствии с указом Президента РФ.

*источник: ИА «ИФ-Регион»
08.12.09*

"СУХОЙ" И МАИ ПРОВОДЯТ ЕЖЕГОДНУЮ ОЛИМПИАДУ ПО АВИАЦИИ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ

Компания "Сухой" и Московский авиационный институт (МАИ) проводят ежегодную Олимпиаду по авиации для школьников 10–11 классов. Она пройдет в очной форме в два тура. Во время первого — письменного — будут оценены знания учащихся по математике, физике и ее приложению в области проектирования и эксплуатации летательных аппаратов, аэродинамики, конструкции и проектирования летательных аппаратов, их оборудования и систем, а также по истории авиационной и ракетной техники, русскому языку.

Второй тур — устный, состоится в конце января 2010 г. К нему будут допущены набравшие установленное количество баллов участники письменного экзамена. Победители Олимпиады будут награждены дипломами, памятными призами и денежными премиями. Из них будет сформирована группа целевой подготовки для обучения на кафедре 101 МАИ по спе-

циальности "Самолето- и вертолетостроение" с последующим трудоустройством в подразделениях компании "Сухой". Проведение олимпиад для школьников является частью молодежной политики "Сухого", направленной на формирование команды профессионалов, способной эффективно решать задачи, стоящие перед холдингом в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке авиастроения. Молодые перспективные специалисты нужны компании для реализации высокотехнологичных проектов, таких как региональный пассажирский самолет "Сухой Суперджет 100", новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения.

Первая Олимпиада для школьников была проведена компанией "Сухой" и Московским авиационным институтом в апреле 2005 года.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
08.12.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬСЯ К ИНДИЙСКИМ ПРОЕКТАМ

В ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" с ознакомительным визитом побывала делегация индийского штата Керала. Как сообщили "Уралинформбюро" в пресс-службе корпорации, гости выступили с инициативой объединить усилия в разработке индийского исследовательского месторождения. Также они готовы рассмотреть возможность создания совместного предприятия, в котором были бы задействованы технологии "ВСМПО-Ависмы".

Еще в 2007 году Индия начала переговоры с российской стороной о возможности строительства завода по производству губчатого титана мощностью 10 тысяч тонн в год в штате Керала. В том же году министр экономического развития и торговли РФ Герман Греф вручил министру торговли и промышленности Индии Камалю Натху титановую розу, которую в

знак готовности к сотрудничеству привезла в Дели делегация российских металлургов. Однако кризисные явления в мировой экономике затормозили продолжение переговоров.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший мировой производитель титановых слитков и всех видов полуфабрикатов из титановых сплавов. На данный момент корпорация имеет более 300 заказчиков в 48 странах. У "ВСМПО-Ависмы" налажены длительные и развивающиеся отношения с ведущими компаниями мира, такими как Boeing, EADS, Embraer, General Electric, Snecma, Rolls-Royce, Pratt & Whitney и Honeywell.

*источник: сайт «УралИнформБюро»
08.12.09*

"ИРКУТ" ПРЕДЛАГАЕТ ИНФОРМАЦИОННО-УПРАВЛЯЮЩУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ САМОЛЕТА ЯК-130

Корпорация "Иркут" предлагает заказчикам учебно-боевого самолета Як-130 дополнить систему интегрированной логистической поддержки (ИЛП) машины информационно-управляющей системой (ИУС), сообщил "АвиаПорту" директор дирекции интегрированной логистической поддержки корпорации "Иркут" Михаил Цециновский.

"Мы в инициативном порядке предлагаем нашим возможным покупателям, в том числе и заказчикам УБС Як-130, систему поддержки эксплуатации, в которой предусматривается применение такой ИУС, как "Эрлан-2" или аналогичной. Предложение сделано. Оно прописано в контракте, но поставка такой системы контрактом не предусмотрена", — пояснил М. Цециновский. Для того чтобы реализовать полноценную ИЛП изделия, необходимо организовать единое информационное пространство, необходим обмен информацией для достижения максимального уровня готовности парка судов при минимизации затрат на решение этой задачи. Именно эта задача для корпорации "Иркут" является основополагающим фактором для продвижения продукции на рынок, подчеркнул он. Корпорация "Иркут" запланировала ряд мероприятий, которые позволят продемонстрировать возможности ИУС заказчикам в рамках работы гарантийной бригады.

Корпорация за собственные средства подготовила самолеты Як-130 к работе с такой системой, сопрягла ИУС с бортовыми накопителями, что позволяет автоматизировать "сброс" информации не только на земле, но, в перспективе, и в процессе полета.

"Пока мы вынуждены развернуть ИУС "Эрлан-2" только у себя на базе, поэтому с ее помощью пока можем управлять только теми опытными образцами самолетов Як-130, которые проходят летные испытания. Но даже на примере этого количества самолетов совершенно очевидно можно показать преимущества системы и ее работу", — сказал М. Цециновский. Пока у самолета Як-130 два заказчика: ВВС Российской Федерации и ВВС Алжира. Первый серийный самолет Як-130 для российских ВВС из 12 машин установочной партии был продемонстрирован на МАКС-2009, первый экспортный вариант самолета корпорация "Иркут" построила летом текущего года.

Контракт с Алжиром предусматривает поставку 16 машин. Первые шесть Як-130 планируется поставить во второй половине 2010 г., а в начале наступающего года группа алжирских летчиков начнет переучивание на этот самолет.

*источник: AVIAPORT.RU
18.12.09*

ИСПЫТАНИЯ БЛА "ИСТРА-013" НАЧНУТСЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 2010 Г.

Летные испытания нового беспилотного летательного аппарата (БЛА) "Истра-013" начнутся в первой половине 2010 г., сообщил "АвиаПорту" директор ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) Юрий Бажанов.

Комплекс мониторинга земной поверхности "Истра-013" предназначен для воздушной разведки и наблюдения. "Он обеспечивает наблюдение за местностью, поиск, обнаружение и распознавание наземных объектов, слежение за подвижными и неподвижными целями, выдачу координат целей в реальном масштабе времени, а также составление фотопланов местности", — отметил собеседник. По его сведениям, в состав комплекса входят два БЛА "Истра-013", пусковая установка, мобильный наземный пункт управления на автомобильном шасси и средства технического обслуживания.

БЛА "Истра-013" должен быть оснащен полезной нагрузкой, состоящей из комплекса датчиков на гиросtabilизированной платформе (видеокамера высо-

кого разрешения, ИК-камера, фотоаппарат). "На борту БЛА будет проводиться обработка полученных изображений и использование результатов обработки в навигационных целях", — уточнил директор ИЭМЗ. По его данным, взлет БЛА должен осуществляться с катапульты, посадка — с парашютом или на поверхность фюзеляжа. На "Истре-013" планируется установка импортного электрического двигателя, но можно ставить любой иной двигатель, соответствующий БЛА по мощности, — двигатель меняется легко.

Дальность в режиме связи с БЛА — 50 км, в автономном режиме — 100 км. Максимальная взлетная масса — 15 кг, масса полезной нагрузки — 4 кг. Максимальная скорость полета составляет 150 км/ч, крейсерская скорость — 90–100 км/ч, эксплуатационная высота — до 600 м, практический потолок — 3000 м. Аппарат способен находиться в воздухе 2,5 часа.

*источник: AVIAPORT.RU
18.12.09*

29 ДЕКАБРЯ КОЛИЧЕСТВО ОБЫКНОВЕННЫХ АКЦИЙ ОАК В РТС УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

29 декабря изменяется количество обыкновенных акций ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (код в Режиме неанонимной торговли — UNAC, код в Режиме биржевой торговли с расчетами T+0 — UNACG). Количество обыкновенных акций до изменения — 125 605 358 105 шт., после изменения — 131 605 358 105 шт. Параметры изменены в связи с проведением операции аннулирования

индивидуального номера (кода) 003D государственного регистрационного номера 1-01-55306-E-003D от 16.07.2009 дополнительного выпуска ценных бумаг, говорится в сообщении РТС.

*источник: ИА Finam.ru
29.12.09*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" СОСТАВЛЯЕТ 3,5 МЛРД ДОЛЛАРОВ

На научно-производственную корпорацию "Иркут" приходится треть выручки Объединенной авиастроительной корпорации и свыше 15 проц. оружейного экспорта России, сообщила АРМС-ТАСС представитель корпорации Елена Федорова.

"Портфель заказов "Иркута" составляет 3,5 млрд долл. Наш основной продукт — боевые самолеты семейства Су-30МК. В 2009 г. завершены поставки многоцелевых истребителей этого типа Малайзии и Алжиру. Успешно реализуются контракты с ВВС Индии", — отметила Федорова.

"В нынешнем году подняты в небо первые серийные машины нового поколения Як-130 для ВВС России и Алжира. Производство этих учебно-боевых машин освоено по цифровой технологии", — подчеркнула представитель "Иркута". Кроме того, сказала она, корпорация поставляет компоненты для авиалайнеров семейства "Эйрбас", готовится к конвертации пассажирских самолетов А320 в грузовые версии. В текущем году "Иркут" активизировал работы по основному перспективному проекту авиационной промышленности России в сегменте гражданской авиации —

программе "Магистральный самолет XXI века" (МС-21). Являясь головным исполнителем программы, корпорация определила основных участников кооперации и успешно завершает работы по эскизному проектированию нового авиалайнера.

Совет директоров ОАК 19 ноября 2009 г. принял решение создать на базе НПК "Иркут" бизнес-единицу "ОАК — Коммерческая авиация". В ее состав войдут ведущие КБ и заводы гражданского авиастроения России. Выручка корпорации "Иркут" за 9 месяцев текущего года составила 22 млрд руб., при этом чистая прибыль — 1,8 млрд руб., сообщила Федорова. По итогам года прогнозируется рост выручки на уровне 15 проц. по сравнению с 2008 г.

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" признана лучшей компанией военно-промышленного комплекса России. В четверг в Колонном зале Дома союзов корпорации вручена премия "Компания года — 2009" в номинации "Машиностроение — ВПК".

*источник: АРМС-ТАСС
04.12.09*

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД ПОСЕТИЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ТРУДУ И ЗАНЯТОСТИ ЮРИЙ ГЕРЦИЙ

Иркутский авиазавод посетил руководитель Федеральной службы по труду и занятости Юрий Герций. Об этом НИА-Байкал сообщили в пресс-службе завода. Цель визита — предварительные договоренности об участии завода в государственных программах, разработанных ФС по труду и занятости, по стажировкам будущих специалистов авиастроительных специальностей и созданию рабочих мест для инвалидов.

Кроме того, как подчеркнул Юрий Герций, "надо своими глазами увидеть предприятие, к которому государственная инспекция по труду претензий не имеет". "К сожалению, не о каждом работодателе это можно сказать в нашем регионе и по России в целом, — заметил он. — Гораздо чаще поводом для визита государственного инспектора являются нарушения законодательства при высвобождении работников, долги по заработной плате".

Гостя сопровождали заместитель председателя правительства Иркутской области Александр Моисе-

ев, руководитель государственной инспекции труда в Иркутской области Сергей Коноплев и руководитель службы занятости населения в Иркутской области Виктор Макаров (последний, воспользовавшись случаем, поблагодарил администрацию ИАЗ за помощь в решении вопросов занятости бывших работников Байкальского целлюлозно-бумажного комбината).

Юрия Герция кратко ознакомили с направлениями деятельности и перспективами развития завода, его кадровой политикой и социальными проектами. Далее для гостей были проведены экскурсии в музей истории завода и по цехам. Руководитель Федеральной службы по труду и занятости высоко оценил условия труда работников ИАЗ, уровень культуры производства и проведенное заводом техническое перевооружение.

*источник: ИА «Независимое
информационное агентство»
16.12.09*

АН-148 МОГУТ УЛЕТЕТЬ В ДАГЕСТАН

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписала с ОАО "Авиалинии Дагестана" предварительный контракт на поставку в течение трех лет 15 Ан-148 производства воронежского авиазавода и двух Ту-204 (выпускаются на ульяновском "Авиастаре"). Стороны договорились, что до конца 2009 года проработают юридические, технико-экономические параметры договоров и техобслуживания лайнеров. Как уточнил представитель ИФК Андрей Липовецкий, подписание твердого контракта зависит от финансирования правительства Дагестана. Основные контрак-

ты на поставку Ан-148 заключены с ГТК "Россия", "Полетом", "Атлант-Союзом" и компанией "Московия", а также Мьянмой. Есть предварительные договоренности на продажу шести Ан-148 Кубе и предконтрактное соглашение о поставке пяти бортов "Саратовским авиалиниям". Впрочем, пока лайнеры выпускаются со срывом графика. Вместо четырех обещанных в текущем году Ан-148 заказчики получили всего один.

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
09.12.09*

"СУХОЙ" — МАЛАЙЗИЯ: КОНТАКТЫ НАПРЯМУЮ

Компании "Сухой" предоставлено право прямого сотрудничества с правительством Малайзии по вопросам послепродажного обслуживания поставленных в эту страну самолетов Су-30МКМ, сообщил заместитель гендиректора холдинга по маркетингу Александр Клементьев.

Особенно важно, что правительством Малайзии принято решение по финансированию этих работ, о чем была поставлена в известность компания "Сухой". Он заявил также, что на выставке "ЛИМА-2009" подведен итог определенного этапа работ. "Главное событие этого года и самое важное — это то, что мы совместно с корпорацией "Иркут" в рамках контракта, подписанного "Рособоронэкспортом" в 2003 году, завершили поставку Малайзии всех 18 самолетов Су-30МКМ", — отметил Клементьев.

"Обе стороны удовлетворены тем, что обязательства выполняются в точном соответствии с графиками, которые согласованы в контрактном документе", — подчеркнул замгендиректора компании "Сухой". В ходе выставки прошли встречи с представителями

командования ВВС, с руководством минобороны Малайзии. "Все они особо подчеркивали, что летчики очень высоко оценивают поставленную технику", — отметил Клементьев. "Особенно приятно, что в ходе посещения стенда компании "Сухой" очень высокую оценку нашей технике дал премьер-министр Малайзии доктор Наджиб. При этом он выразил уверенность, что работа по контракту будет продолжена так же успешно", — подчеркнул Клементьев.

На выставке экспозиция компании "Сухой" впервые состояла из трех тематических разделов. "Это "Суперджет" — основной, прорывной проект компании "Сухой", всего российского авиапрома в области гражданской авиации. А также мы представляем РСК "МиГ" с самолетом МиГ-29СМТ и самолет Су-30", — сказал А. Клементьев.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
09.12.09*

В ЦАГИ ПРОВЕДЕНЫ ИСПЫТАНИЯ МОДЕЛИ САМОЛЕТА ЯК-130 НА БОЛЬШИХ УГЛАХ АТАКИ И В ШТОПОРЕ

Специалисты отделения аэродинамики и динамики вертолетов, штопора и аэродинамики самолетов на больших углах атаки провели очередную серию испытаний модели самолета Як-130.

Динамически подобная свободно штопорящая дистанционно управляемая модель самолета Як-130 с различными вариантами подвесных устройств была спроектирована и изготовлена в ОКБ им. А. С. Яковлева. Испытания модели на больших углах атаки и в свободном штопоре проходили в вертикальной аэродинамической трубе Т-105 ЦАГИ.

В ходе экспериментов выполнены измерения аэродинамических сил и моментов, действующих на модель, и определены кинематические параметры движения модели в штопоре и в процессе вывода из

него. В итоге были сформированы рекомендации по предотвращению непреднамеренного сваливания самолета и по методам вывода из штопора.

Полученные результаты и рекомендации направлены в первую очередь на содействие успешному выполнению программы государственных сертификационных летных испытаний самолета Як-130. Дополнительные фактические данные также будут использованы для уточнения математических моделей аэродинамики самолета, применяемых, в частности, в пилотажных стендах.

*источник: компания «ЦАГИ»
17.12.09*

AIRBUS ОЦЕНИВАЕТ В 40—60 ЕДИНИЦ ЕЖЕГОДНЫЙ ОБЪЕМ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТЫ А320, КОНВЕРТИРОВАННЫЕ ИЗ ПАССАЖИРСКОГО В ГРУЗОВОЙ ВАРИАНТ

Ежегодный объем рынка конвертированных из пассажирского в грузовой вариант самолетов А320 может составить 40—60 единиц, сообщил журналистам на пресс-конференции глава представительств европейских холдингов Airbus и EADS в России Вадим Власов. "Объем ежегодного выпуска конвертированных самолетов А320 мы оцениваем в 20—30 единиц для каждой из двух производственных площадок, занятых в проекте", — сказал Власов. При этом он особо подчеркнул, что "прогноз делался с учетом возрождения мировой экономики и выхода на полную серийную мощность обеих производственных площадок — в России и Германии".

Проект совместно реализуется европейским концерном EADS и Объединенной авиастроительной корпорацией во главе с "Иркутом". В нем задействованы, как напомнил Власов, конструкторский и инженерный потенциалы центра Airbus в Тулузе и корпора-

ции "Иркут", а также авиазавод EADS "Эльбе Флюгзугверке" (EFW) в Дрездене и "Авиастар-СП" в Ульяновске. На сегодня портфель заказов от стартового покупателя — нидерландской лизинговой компании "Аэр-Кэл" — на переоборудование в грузовые версии принадлежащих ей А320 составляет 30 единиц с предусмотренным опционом, сообщил Власов. Этот объем позволяет загрузить на 2—3 года производственные линии конвертации на дрезденском и ульяновском авиазаводах. По словам представителя Airbus, к настоящему времени на 95 проц. завершены инженерные работы по проекту и началась подготовка серийного производства. Первый опытный образец переоборудованного самолета должен появиться в 2011 г., а серийный выпуск начнется в 2012 г.

*источник: АРМС-ТАСС
09.12.09*

ПЕРВАЯ ПАРТИЯ КОРАБЕЛЬНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29К/КУБ ПОСТАВЛЕНА В РЕСПУБЛИКУ ИНДИЯ

Первая партия корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ, разработанных и построенных Российской самолетостроительной корпорацией (РСК) "МиГ", поставлена в Республику Индия. Дальнейшие поставки самолетов МиГ-29К/КУБ будут осуществляться по согласованному с индийской стороной графику.

Генеральный директор РСК "МиГ" Михаил Погосян отмечает: "Истребители МиГ-29К/КУБ отвечают современным требованиям к боевым самолетам корабельного базирования. Их боевые и летные характеристики подтверждены на полигонах и в ходе полетов с палубы корабля. Совместная работа индийских и российских специалистов по программе МиГ-29К/КУБ способствовала дальнейшему развитию сотрудничества наших стран в области авиастроения".

Комплексный контракт на поставку ВМС Индии многофункциональных истребителей корабельного базирования был подписан РСК "МиГ" 20 января 2004 года. Контракт предусматривает поставку 12 одноместных самолетов МиГ-29К и 4 двухместных МиГ-29КУБ, а также обучение летчиков и технического персонала заказчика, поставку тренажеров, запчастей и

организацию сервисного обслуживания самолетов.

Одноместный МиГ-29К и двухместный МиГ-29КУБ — многофункциональные истребители корабельного базирования, предназначенные для решения задач ПВО корабельных соединений, завоевания господства в воздухе, поражения надводных и наземных целей управляемым высокоточным и обычным оружием днем и ночью в любых погодных условиях.

Первый полет опытного истребителя МиГ-29КУБ состоялся 20 января 2007 г. Первый серийный самолет был поднят в небо 18 марта 2008 г. Поставке истребителей предшествовал большой объем испытательных работ, в том числе на полигонах с применением оружия. В сентябре — октябре 2009 г. летчики-испытатели РСК "МиГ" Павел Власов, Михаил Беляев и Николай Диордица на самолетах МиГ-29К и МиГ-29КУБ выполнили полеты с борта тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов".

*источник: компания «РСК "МиГ"»
08.12.09*

РАЗРАБОТЧИК ПРОДОЛЖИТ ПЕРЕГОВОРЫ С ААК "ПРОГРЕСС" О ВЫПУСКЕ ЯК-54

Разработчик спортивно-пилотажного самолета Як-54 ЗАО "Горки Ю-2" в 2010 году продолжит переговоры с ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (ААК "Прогресс") о выпуске Як-54 на этом предприятии, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

По его сведениям, "Прогресс" сохраняет некоторый производственный задел по Як-54, но вопрос с двигателями пока не решен.

Он напомнил, что проблема с отсутствием сертификации производства Омского моторостроительного конструкторского бюро (ОКБМ) надолго задержала выпуск Як-54. Самолет с не сертифицированным двигателем не может быть зарегистрирован в России, его регистрация возможна только в качестве экспериментального образца. По его словам, положение с сертификацией производства ОКБМ, которое выпу-

скало поршневые двигатели типа М-14Х, в том числе и для самолетов Як-54, до настоящего времени не изменилось — сертификация производства этого предприятия не проведена и сертификат производителя авиадвигателей ОКБМ не выдан.

"На сегодня под всю линейку поршневых двигателей типа М-14 сертификат будет получать не ОКБМ, а Воронежский механический завод (ВМЗ), который находится сейчас структурно в составе Государственного космического научно-производственного центра им. Хруничева", — отметил собеседник.

После сертификации производства М-14 на ВМЗ двигатели типа М-14 смогут закупаться и устанавливаться на Як-54, сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
11.12.09*

НОВОСИБИРСКИЙ ЗАВОД "СУХОГО" ПЕРЕДАЛ ВВС РФ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНУЮ ПАРТИЮ МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ ФРОНТОВЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ СУ-24М2

Передача ВВС России заключительной партии модернизированных фронтовых бомбардировщиков Су-24М2 состоялась на входящем в холдинг "Сухой" Новосибирском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова (НАПО). Таким образом, предприятие завершило выполнение трехлетнего государственного контракта в рамках оборонного заказа 2009 г. Самолеты уже направлены к месту постоянной дислокации.

НАПО осуществляет ремонт и модернизацию стоящих на вооружении ВВС России Су-24М. На самолетах устанавливается новое оборудование, узлы и агрегаты. В результате они приобретают новые качества, значительно увеличивается их боевая

эффективность. На объединении также осуществляется серийное производство новейшего фронтового бомбардировщика Су-34. В 2008 г. Министерство обороны и компания "Сухой" подписали государственный контракт на поставку ВВС РФ 32 таких самолетов. Кроме того, предприятие участвует в реализации гражданской программы "Сухого" по разработке и производству среднемагистрального лайнера "Сухой Суперджет 100", для которого здесь производятся отсеки фюзеляжа.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
10.12.09*

СОЗДАНИЕ РЕСУРСНОГО ЦЕНТРА БЛИЗКО К ЗАВЕРШЕНИЮ

Решение о создании на базе Ульяновского технического колледжа Ресурсного центра с целью обучения молодых кадров рабочим специальностям, востребованным на ЗАО "Авиастар-СП", а также для подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников авиационного предприятия близится к практической реализации.

Совместная работа ЗАО "Авиастар-СП", Ульяновского технического колледжа, Министерства образования и правительства Ульяновской области началась в октябре прошлого года. За это время была разработана программа по созданию центра обучения и подготовке к участию во Всероссийском инновационном конкурсе "Приоритетный национальный проект "Образование", который проходил в Москве. Данная инновационная программа рассматривается как интеграция образовательного процесса в производственную деятельность. Одновременно будет происходить и производственное обучение, и практическая

работа на предприятии под контролем специалистов "Авиастара". Для этого на базе колледжа запланировано создание современных лабораторий и производственных участков с установкой нового оборудования, идентичного тому, которое находится на заводских площадях. Таким образом, ребята, приходя на авиационное предприятие после окончания учебного заведения, в кратчайшие сроки смогут адаптироваться к условиям производства.

С созданием Ресурсного центра процесс обучения станет более полноценным, а учащиеся без лишних препятствий смогут влиться в заводской коллектив. В этом — главная идея.

Проект по учреждению Ресурсного центра входит в областную целевую программу по созданию в области авиационного консорциума.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
11.12.09*

ЗНАКОМИЛИ РЕБЯТ С ЗАО "АВИАСТАР-СП"

Ученики ульяновской общеобразовательной школы № 17 были приглашены на мероприятие по профориентации, организованное Ульяновским авиационным колледжем и самолетостроительным предприятием ЗАО "Авиастар-СП" в рамках проекта "Золотые руки России". Цель — познакомить ребят с заводом, популяризовать рабочие специальности и презентовать формы обучения и технические специальности авиационного колледжа.

На встрече сотрудники "Авиастара" рассказали ученикам о жизни завода и показали фильм. История жизни авиационного комплекса, которая началась в 1976 году, та громадная и великая всесоюзная стройка впечатлила ребят. А направления социальной политики вселили надежду на светлое будущее!

На "Авиастаре" сегодня успешно трудятся около 3,5 тыс. молодых перспективных работников и для них в последнее время разрабатывается все больше новых программ развития, повышения квалификации, обучения. Молодежная политика касается не только профессионального, но и интеллектуального и личностного развития, пропаганды здорового образа жизни. Участие завода в федеральном проекте позволит наиболее эффективно подготовить молодые спе-

циализированные кадры для предприятия. "Золотые руки" "Авиастара" — это его работники: конструкторы, техники, токари, сборщики, станочники, труд которых помогает создавать конкурентоспособные авиалайнеры семейства Ту-204 и Ан-124.

Сегодня "Авиастару" в связи с долгосрочными заказами нужны люди, которые смогут выполнять обязанности инженера-технолога — программиста. "Технология машиностроения", "Производство летательных аппаратов", "Прикладная информатика в области машиностроения", "Технология эксплуатации транспортного радиоэлектронного оборудования" — это специальности, дающие учащимся самые разнообразные знания в области машиностроения и предоставляющие полное право и возможность занять достойное место в жизни и стать работником ЗАО "Авиастар-СП".

Завод ждет их, будущих выпускников учебных заведений, и готов создать все необходимые условия для продуктивной работы и достойной жизни!

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
11.12.09*

ИНДИЯ ПОЛУЧИТ 37 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКИ В 2011—2012 ГОДАХ

В 2011—2012 годах в Индию будет осуществлена поставка 37 российских истребителей Су-30МКИ, сообщает департамент информации правительства Индии со ссылкой на министра обороны страны.

В распространенном в понедельник пресс-релизе департамента информации отмечается, что контракт на поставку новой партии в 40 Су-30МКИ был подписан в 2007 году. В рамках данного контракта индийским ВВС уже поставлены три истребителя. Соглашение о передаче технологий, заключенное

между индийской авиационной корпорацией HAL и российской компанией "Рособоронэкспорт", предусматривает производство Су-30МКИ в Индии. Корпорация HAL будет получать технические комплекты из России и осуществлять сборку истребителей на своих производственных мощностях, сообщает Интерфакс.

*источник: газета «Взгляд»
07.12.09*

"АВИАСТАР-СП" ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ В 2010 ГОДУ ПЯТЬ ТУ-204

Совет директоров ЗАО "Авиастар-СП" во вторник, 29 декабря, рассмотрел производственный план предприятия на 2010 год, сообщил "АвиаПорту" источник, близкий к руководству предприятия. По его словам, предварительно в производственном плане определено строительство пяти Ту-204. Так, "Авиастар-СП" должен поставить корейской авиакомпании Air Koryo самолет Ту-204-100В (сейчас имеет бортовой номер RA-64048). Изначально эта машина предназначалась авиакомпании Red Wings, но авиакомпания ограничилась приобретением восьми Ту-204.

Кроме того, в производственном плане завода на 2010 год – постройка двух машин в грузовой версии для авиакомпании "Авиастар-Ту". Ранее они предназначались авиакомпании "Волга-Днепр". Еще два лайнера предназначены Управлению делами Президента РФ. "Хотя контракт с Управлением делами Президента

РФ еще не подписан, на заводе начато строительство двух Ту-204-300. Правда, есть вероятность, что два Ту-204-300 перейдут на 2011 год, поскольку на 2010 год в бюджете РФ средства на их приобретение пока не заложены", – пояснил собеседник "АвиаПорта".

Как сообщалось ранее, ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" должно быть определено единственным исполнителем контракта на поставку авиационной техники в интересах Управления делами Президента РФ. УДП рассчитывает подписать контракт с ОАК на поставку двух Ил-96-300ПУ(М), предназначенных для перевозки первых лиц государства. Кроме того, в интересах УДП будут построены два Ан-148-100 и два Ту-204-300, предназначенные для сопровождающих президента лица.

*источник: AVIAPORT.RU
29.12.09*

ЗАО "АВИАСТАР-СП": СОСТОЯЛОСЬ ОТКРЫТИЕ ДОМА МОЛОДЕЖИ

18 декабря в районе авиастроителей города Ульяновска состоялась открытие Дома молодежи, построенного самолетостроительным предприятием ЗАО "Авиастар-СП" для молодых специалистов.

В торжественной церемонии участвовали президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров, первый заместитель губернатора Ульяновской области Александр Пинков, глава администрации Заволжского района Олег Шептиенко, генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Михаил Шушпанов, директор по персоналу предприятия Вадим Овейчук, настоятель храма святого апостола Андрея Первозванного отец Николай, директор ОАО "Ульяновскстрой" Александр Гришнов, а также большая группа тех, кто принимал участие в возведении молодежного объекта.

Первому слово для приветствия предоставили Алексею Федорову. Он отметил, что перед ОАК была поставлена твердая задача по возрождению отечественного авиапрома и одним из первых подписали соглашение с ульяновским заводом, где взяли на себя взаимные обязательства по расширению объемов производства, увеличению рабочих мест, повышению заработной платы. Правительство Ульяновской области взяло на себя обязательства по решению социальных вопросов совместно с руководством авиастроительного предприятия. И вот сегодня демонстрируется наглядный пример реализации данных соглашений. Это, безусловно, знаменательное событие, работники "Авиастара" вселятся в прекрасное здание, в новые квартиры. А. Федоров пожелал молодым ребятам хорошей счастливой жизни в новом доме.

"Не каждая компания в условиях финансового кризиса может похвалиться таким проектом, – отметил в своем выступлении Александр Пинков. – Это прекрасное жилье, в котором будет создана вся необходимая инфраструктура. На данном объекте освоено свыше 200 миллионов рублей, которые найти было очень непросто. Но мы верим в авиа-

ционный завод, у него прекрасное будущее".

Михаил Шушпанов, обращаясь с приветственным словом к работникам ЗАО "Авиастар-СП", заверил, что администрация предприятия старалась построить для своих молодых работников максимально комфортное, уютное и современное жилье. Семьям, которые будут здесь жить, он пожелал много счастья, доброты, хороших соседских взаимоотношений, чтобы здесь рождалось как можно больше детишек – будущих авиастроителей, патриотов авиационной отрасли и страны.

Право перерезать символическую ленту и открыть Дом молодежи предоставили президенту ОАК Алексею Федорову, первому заместителю губернатора области Александру Пинкову и генеральному директору ЗАО "Авиастар-СП" Михаилу Шушпанову.

Дом молодежи представляет собой два блока пятиэтажного здания. Блок "А" – современное общежитие квартирного типа с одно- и двухкомнатными квартирами. В нем два лифта, просторные холлы. Его жителями стали 50 отобранных из списка желающих сотрудников завода молодых семей в возрасте до 35 лет. Все супруги – работники авиационного предприятия, производящего современные авиалайнеры семейства Ту-204, Ан-124 "Руслан". При отборе обращали внимание на то, чтобы эти молодые люди хорошо зарекомендовали себя на предприятии. Многие из них уже имеют высшее образование, другие продолжают обучение. В 45 семьях растут дети. Проект "Дом молодежи" задумывался как стимул, как поощрение молодых авиастроителей.

Ключи от квартир молодым парам вручили накануне. Это важное событие проходило так же торжественно в конференц-зале ЗАО "Авиастар-СП".

Данное мероприятие является достойным финалом Года молодежи, которым был объявлен уходящий 2009 год.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
18.12.09*

"АВИАСТАР-СП" БУДЕТ ПЕРЕДЕЛЫВАТЬ AIRBUS A320

На ульяновском самолетостроительном заводе "Авиастар-СП" в ближайшие два года будет налажена линия конвертации самолета Airbus A320 из пассажирской версии в грузовую. По словам губернатора Ульяновской области Сергея Морозова, об этом в ходе ежегодной презентации аэробусов рассказал глава представительства европейского концерна в

России Вадим Власов. "По его словам, уже есть крупный заказчик на эти самолеты. Контракт предусматривает поставку первых 30 машин", — заявил господин Морозов.

*источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
15.12.09*

УСПЕХИ ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЕЙ

ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" в 2009 году прогнозирует увеличение до 30 % доли предприятия на мировом рынке вертолетов среднего класса. По прогнозам, объем поставок вертолетной техники в 2009 году по сравнению с предыдущим годом возрастет ориентировочно на 20 %. Рост объема продаж прогнозируется на уровне 30–40 %. Доля завода на мировом рынке вертолетов среднего класса по итогам года должна увеличиться до 30 %.

Стоимость акций АО росла более быстрыми темпами, чем биржевой индекс. Высокие экономические показатели связаны с большой востребованностью вертолетов Ми-171 на мировом рынке. С каждым годом спрос на эту машину возрастает, число стран-эксплуатантов в настоящее время превышает 30. Завод полностью сформировал портфель заказов на

2010 год и частично на 2011-й. В рамках плана, разработанного и утвержденного управляющей компанией холдинга, на заводе началась реализация программы технического перевооружения.

В ближайшие годы завод начнет выпуск вертолета Ми-171М, который станет дальнейшим развитием вертолетов Ми-17/171. Также ОАО "Вертолеты России" планирует реализовать на Улан-Удэнском авиационном заводе производство перспективного высокоскоростного вертолета. Помимо этого, совместно с ОАК реализуется проект постановки в серийное производство самолета-штурмовика Су-25УБМ.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
16.12.09*

НА "РОСВЕРТОЛЕ" В 2009 ГОДУ ВЫПУЩЕНО И ПОСТАВЛЕНО В ВОЙСКА ДЕСЯТЬ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-28Н

На летно-испытательной станции "Росвертола" состоялась отправка очередной партии вертолетов в строевые части ВВС. "Это четыре боевых всепогодных вертолета круглосуточного применения Ми-28Н "Ночной охотник", — уточнила пресс-секретарь министерства обороны Ирина Ковальчук.

Таким образом, сказала Ковальчук ИТАР-ТАСС, за этот год на предприятии "Росвертол" выпущено и поставлено в войска десять вертолетов этого типа.

ОАО "Росвертол" сегодня посетил министр обороны РФ Анатолий Сердюков в ходе рабочей поездки в Ростов-на-Дону. "Глава военного ведомства побы-

вал в цехе гальванических покрытий на лопадном заводе, а также в цехе окончательной сборки, где наблюдал за процессом сборки вертолетов Ми-28Н, Ми-35М и Ми-26Т", — сообщила Ковальчук.

"Анатолий Сердюков оценил ход технического перевооружения предприятия и его возможности по увеличению объемов производства вертолетной боевой и транспортной техники в интересах Минобороны", — сказала Ковальчук.

*источник: АРМС-ТАСС
16.12.09*

РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ УТРОИТЬ СВОЙ ПАРК ИЗРАИЛЬСКИХ БЛА

Россия ведет переговоры с Израилем по второму контракту на поставку БЛА на общую сумму около 100 млн долл., сообщает иранский сайт presstv.ir со ссылкой на источник в ОПК Израиля. Новая сделка с израильской компанией IAI (Israel Aerospace Industries) может в два раза превысить заключенный в апреле контракт стоимостью 50 млн долл., сообщает источник.

"Россия планирует утроить свой парк и его возможности", — сказал в понедельник агентству Рейтер неназванный источник. Он также отметил, что новые БЛА предполагается оснастить усовершенствованным разведывательным оборудованием. Компания IAI от комментариев отказалась. Израиль оказался в центре внимания в ходе военного кон-

фликта между Россией и Грузией в августе 2008 г. СМИ сообщали, что Тель-Авив в течение семи лет до начала конфликта поставлял грузинским войскам сухопутное вооружение, электронику для артиллерии и принимал участие в модернизации парка ударных самолетов Су-25.

Теперь Москва намерена модернизировать свою армию посредством закупки современного вооружения у Израиля. А Тель-Авив надеется, что две сделки по беспилотным аппаратам помогут улучшить связи с Кремлем, который имеет хорошие отношения с Ираном, сообщает иранский сайт.

*источник: АРМС-ТАСС
10.12.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ВНЕДРИЛА В ПРОИЗВОДСТВО НОВЫЕ ТИТАНОВЫЕ ШТАМПОВКИ

Работники кузнечно-штамповочного цеха № 4 "ВСМПО-Ависмы" завершили изготовление опытных образцов титановых штамповок трех шифров из бутафорного материала для немецкой фирмы Liebherr под программу А350. Данные виды штамповок будут использоваться в дальнейшем в гидравлических системах лайнера.

Как сообщили "УралПолит.Ру" в пресс-службе титановой корпорации, вес новых штамповок варьируется от 12 до 52 килограммов. Их особенность — минимальные припуски для последующей механической обработки. Первое предложение на разработку

новых модификаций штамповок поступило на предприятие еще в июне, но более плотно за освоение взялись только в ноябре. В настоящее время в цехе № 4 происходит изготовление сертификационных партий штамповок. Их будут проверять на соблюдение геометрии и всесторонне анализируют качество изделий. Внедрение в серийное производство нового вида полуфабрикатов — условие долгосрочного договора с Airbus.

источник: сайт «УралПолит.Ру»
14.12.09

СЕРТИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА "АККОРД-201" НАЧНЕТСЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2010 Г.

Летно-конструкторские и сертификационные испытания легкого многоцелевого самолета "Аккорд-201" с французскими дизелями SMA SR305-230 начнутся во втором полугодии 2010 года, сообщил "Авиа-Порту" генеральный директор ЗАО "НПО "Авиа ЛТд" Сергей Кучин.

Укомплектовать и подготовить самолет "Аккорд-201" № 04 к первому полету планируется примерно летом следующего года. "Фирма уже получила отстированные дизели из Франции, их можно ставить на самолет. После этого планируется провести этап летно-конструкторских испытаний (ЛКИ) и начать сертификационные испытания самолета, которые продлятся примерно год, так как предстоит провести большой объем работ", — отметил собеседник.

Он уточнил, что программа сертификационных испытаний пока не сформулирована. "Правда, можно

надеяться, что часть ЛКИ может быть зачтена в процессе проведения сертификационных испытаний", — считает гендиректор.

Он напомнил, что построено несколько самолетов "Аккорд". Первый "Аккорд" был экспериментальным самолетом, второй самолет (№ 02) успешно прошел летные сертификационные испытания и выполнен в штатной конфигурации. Самолет № 03 был изготовлен для проведения статических наземных испытаний. Основными отличиями самолета № 04 от сертифицированного № 02 будут новая силовая установка, "стеклянная" кабина и некоторые другие усовершенствования.

источник: AVIAPORT.RU
22.12.09

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ЗАВЕРШАЕТ ГОД РОСТОМ ПРОДАЖ НА ТРЕТЬ

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ), входящий в холдинг "Вертолеты России", завершает нынешний год ростом объема продаж порядка 35 процентов, доля завода на мировом рынке вертолетов среднего класса выросла на треть, сообщила сегодня пресс-служба предприятия.

"Завод полностью сформировал портфель заказов на 2010 год и частично на 2011-й, — сказал директор У-УАЗ Леонид Бельх. — По плану, разработанному холдингом "Вертолеты России", началось широкое

техническое перевооружение производства. Растущий спрос на наши акции поддерживается ясностью перспектив предприятия".

Такая динамика связана с востребованностью вертолета Ми-171 (глубокой модификации Ми-8), который выпускается У-УАЗ. Эта машина эксплуатируется уже более чем в 30 странах.

источник: ИТАР-ТАСС
11.12.09

КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В ЕГИПЕТ

Партия из четырех вертолетов Ми-17 производства ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) была на днях отправлена в Египет.

Как рассказал "Вид" генеральный директор КВЗ Вадим Лигай, Египет — давний эксплуатант казанских вертолетов (сотрудничество начиналось еще в 60-х годах), которые покупал в весьма значительных количествах. Но в течение многих лет, примерно с конца 90-х, он не приобретал наши винтокрылые машины, что во многом было связано с реформиру-

ванием отрасли. Но вот сотрудничество возобновилось. Всего на КВЗ изготовят 24 Ми-17 для Египта, которые будут поставляться в эту страну приблизительно до середины 2010 года. Напомним: 2009 год КВЗ закончит с 81 выпущенным вертолетом.

источник: газета «Время и деньги»
11.12.09

РОССИЯ УКРЕПЛЯЕТ ПОЗИЦИИ НА ВЕРТОЛЕТНОМ РЫНКЕ ИРАНА

ОАО "Вертолеты России" и иранская компания Fanavaran ASEMAN GITI Co. Ltd. подписали соглашение о продвижении российской вертолетной техники на территории Исламской Республики Иран. В рамках данного соглашения Fanavaran ASEMAN GITI Co. Ltd. становится официальным представителем российского холдинга в Иране. В ее задачи входит работа с заказчиками российской вертолетной техники в стране, локальное маркетинговое и рекламное сопровождение деятельности холдинга "Вертолеты России".

ОАО "Вертолеты России" намерено продвигать в Иране гражданские версии средних многоцелевых вертолетов Ми-171, а также адаптированные к эксплуатации в горных условиях легкие многоцелевые многофункциональные вертолеты Ка-226Т. На долгосрочную перспективу рассматриваются возможности поставок легких многоцелевых вертолетов Ка-62. В настоящее время Иран является крупнейшим эксплуатантом вертолетной техники в ближневосточном регионе. Большую часть его парка составляют вертолеты военных эксплуатантов, и только около 50 машин используются в коммерческих целях. В течение ближайших 10 лет холдинг "Вертолеты России" прогнозирует увеличение парка коммерческих вертолетов в Иране более чем на 60%. Есть все основания полагать, что значительная часть этого прироста будет достигнута за счет увеличения спроса на российскую технику.

"Мы с удовлетворением отмечаем тенденции к увеличению численности иранских вертолетов российского производства. В настоящее время в сопредельных с Ираном странах успешно развивается сеть сервисно-технических центров по ремонту и обслуживанию вертолетов "Ми" и "Ка", что существенно облегчит эксплуатацию этих машин в самом Иране. В среднесрочной перспективе мы надеемся на расширение модельного ряда наших вертолетов, приобретаемых иранскими заказчиками, а также рассматриваем возможность создания на территории страны российско-иранского сервисно-техни-

ческого центра", — говорит исполнительный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

"На сегодняшний день в Иране успешно используются российские вертолеты Ми8/17. У нас создается впечатление, что столь надежный и неприхотливый вертолет был создан специально для эксплуатации в непростых условиях нашего климата. Надеемся на продолжительное сотрудничество с холдингом "Вертолеты России", а также на то, что российские вертолеты и других марок не менее успешно будут летать в Исламской Республике Иран", — заявил Камран Шахин (Kamran Shahin), управляющий директор компании Fanavaran ASEMAN GITI Co. Ltd.

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", ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод", ОАО "Уральский завод гражданской авиации", а также ОАО "Вертолетная сервисная компания".

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

источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
08.12.09

ПЕРВЫЕ МИ-17-1В БУДУТ ПЕРЕДАНЫ ИНДИИ В 2010 ГОДУ

Индия получит первые вертолеты Ми-17-1В в первой половине 2010 года, сообщает Интерфакс. Контракт на поставку 80 вертолетов был заключен между Индией и "Рособоронэкспортом" в декабре 2008 года, а его стоимость составила 660 миллионов долларов. Как ожидается, все оговоренные в контракте вертолеты будут переданы Индии до конца 2014 года.

Соглашение о поставке вертолетов предусматривает также поставку Индии сопутствующего оборудования и средств обучения, включая тренажер вертолета Ми-17. Кроме того, российские специалисты займутся обучением индийских пилотов и инженеров. Российская сторона не исключает, что в будущем Индия может расширить заказ на Ми-17-1В.

Ранее, 7 декабря 2009 года, ИТАР-ТАСС сообщил со ссылкой на данные Министерства экономического развития России, что объем экспорта авиа-

ционной техники и запчастей к ней из России в Индию в январе — сентябре 2009 года вырос в 2,5 раза, или на 66,3 миллиона долларов. При этом общий внешнеторговый оборот между двумя странами за указанный период вырос на 7,7 процента, до 5,1 миллиарда долларов.

Ми-17-1В является экспортным вариантом российского вертолета Ми-8МВТ. Серийное производство этих машин ведется с 1988 года. Многоцелевой вертолет способен развивать скорость до 250 километров в час, а дальность его полета составляет 590 километров. Ми-17-1В способен перевозить до 24 человек.

источник: LENTA.RU
08.12.09

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus намерена занять не менее половины объема российского рынка гражданских самолетов в предстоящие 20 лет	29
EADS не исключает возможность покупки A400M ВВС США	29
Airbus попросил пять миллиардов евро на транспортник A400M	30
EADS может бойкотировать тендер США на \$ 50 млрд	30
Malaysia Airlines закупит 25 лайнеров Airbus на \$ 5 млрд	30
Airbus изготовила первый цельнокомпозитный агрегат самолета A350 XWB	31
A400M совершил первый полет	31
Покупка истребителей F-16 обойдется Марокко в 842 миллиона долларов	31
Boeing успешно завершила опробование двигателей 747-8 Freighter	32
"Лайнер мечты" взлетел	32
Пентагон планирует разработку нового бомбардировщика	32
Ryanair отказалась покупать 200 самолетов Boeing	33
Boeing завершила анализ данных статиспытаний самолета Boeing 787	33
Харьковский авиазавод планирует до конца 2009 г. передать Ан-74 заказчику из Египта	33
Турция заказала американские вертолеты на 1,2 миллиарда долларов	34
Мировой рынок пассажирских и грузовых самолетов в предстоящее 20-летие составит около 25 тысяч единиц — прогноз Airbus	34
United Airlines выбрала двигатель Rolls-Royce Trent XWB для оснащения своего нового парка	34
Первый экземпляр F-35 закончит жизнь мишенью	35
Стоимость программы создания F-35 претерпит изменения	35
Индия испытала сверхзвуковой истребитель на флаттер	36
Saab создает совместное предприятие в Таиланде	36
Поставки Phenom 300 начнутся в ближайшее время	36
AgustaWestland поставила два вертолета Grand Китаю	36
Правительство РФ не перечислило первый транш в рамках финансирования проекта строительства Ан-70	37
Зверь кандагарский: невидимый, секретный, беспилотный	37
Safran и GE получили контракты на поставку двигателей для лайнера C919	37
Embraer поставила второй E-190 VIP для ВВС Бразилии	37
Истребители Турхооп смогут взаимодействовать с БЛА Barracuda	38
Авиакомпании в октябре 2009 года разместили заказы на 41 новый авиалайнер	38

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS НАМЕРЕНА ЗАНЯТЬ НЕ МЕНЕЕ ПОЛОВИНЫ ОБЪЕМА РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В ПРЕДСТОЯЩИЕ 20 ЛЕТ

Airbus в предстоящие 20 лет намерена занять не менее половины объема российского рынка гражданских самолетов, который компания оценивает более чем в 1000 единиц, сообщил представитель Airbus и EADS Вадим Власов.

По его словам, в настоящее время в эксплуатации семи российских авиакомпаний и одного частного клиента находится 140 воздушных судов производства компании Airbus. Портфель заказов Airbus на российский рынок на ближайшие годы составляет 80 самолетов.

13 авиакомпаний стран СНГ эксплуатируют более 170 самолетов Airbus, и более 100 будет поставлено в ближайшем будущем.

Наибольшим парком самолетов Airbus оперируют компании "Аэрофлот" и S7. В частности, в текущем году "Аэрофлоту" был поставлен 61-й самолет семейства A320. До конца года эта компания получит еще

два типа самолетов этого семейства. Кроме того, в парке "Аэрофлота" эксплуатируются семь самолетов семейства A330. В парке S7 находится 33 самолета семейства A320.

По данным Airbus, в настоящее время доля самолетов зарубежного производства достигает 50 проц. парка российских авиакомпаний. При этом только 16 проц. являются самолетами нового поколения, 32 проц. находятся в середине срока эксплуатации и до сих пор российские авиакомпании эксплуатируют более 52 проц. старых судов.

Средний возраст эксплуатации самолетов Airbus составляет 5,9 года, а средний возраст самолетов Boeing – 15,3 года.

*источник: АРМС-ТАСС
08.12.09*

EADS НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОКУПКИ A400M ВВС США

EADS не исключает возможность покупки самолета A400M ВВС США, сообщает Flight International.

Руководитель подразделения концерна EADS в Северной Америке (EADS North America) Шон О'Киф (Sean O'Keefe) назвал три причины, по которым ВВС США могут это сделать в ближайшие пять лет.

A400M мог бы заполнить предсказуемый вакуум, который образуется в ВВС США после вывода из эксплуатации военно-транспортных самолетов Lockheed Martin C-5A, прекращения программы самолета Boeing C-17 и ограниченных возможностей самолета Lockheed C-130J.

EADS ожидает, что в середине следующего десятилетия A400M "станет для ВВС США единственным выбором". Тем не менее ВВС США намерены продолжить закупать самолеты C-130J и продолжить эксплуатацию 59 оставшихся в строю самолетов C-5A, хотя эти машины и решили не модернизировать ради эко-

номии средств. Сборочную линию самолетов C-17 пытаются закрыть каждый год уже с 2007 г., но Конгресс США увеличил финансирование для закупки еще 33 самолетов этого типа. В настоящее время обсуждается вопрос о выделении средств в 2010 г. для постройки еще трех или десяти C-17.

Однако это не решает проблемы, уверен Шон О'Киф. В то же время будущее A400M пока тоже достаточно туманно. Airbus просил заказчиков пересмотреть условия контрактов, дабы покрыть перерасход средств на создание самолета. А сумма уже накопилась немалая – более 5 млрд евро.

Ввод в эксплуатацию самолетов A400M пока запланирован на 2012 г.

*источник: AVIAPORT.RU
14.12.09*

AIRBUS ПОПРОСИЛ ПЯТЬ МИЛЛИАРДОВ ЕВРО НА ТРАНСПОРТНИК A400M

Европейский авиастроительный концерн Airbus попросил у семи европейских государств – покупателей самолета A400M пять миллиардов евро на разработку транспортника. Об этом пишет газета The Financial Times. Если страны согласятся с просьбой концерна, общая стоимость проекта создания A400M возрастет на 25 процентов. Соглашение на строительство и поставку A400M общей стоимостью 20 миллиардов евро было подписано в 2003 году между Airbus и Францией, Германией, Италией, Испанией, Великобританией, Турцией, Бельгией и Люксембургом. По условиям контракта, компания в ходе разработки транспортника может претендовать на указанную сумму, однако если средств на A400M потребуется больше, должна будет платить самостоятельно. Позже Италия решила выйти из соглашения.

По последним данным, Airbus тратит на разработку транспортника примерно 140 миллионов евро в месяц. При этом европейский концерн ожидает, что убытки компании от разработки самолета составят 2,4 миллиарда евро. Отказаться от реализации затаившегося проекта Airbus также уже не может, поскольку в этом случае понесет существенный репутационный ущерб, а также должен будет выплатить штрафы и компенсации в размере 5,7 миллиарда евро. Первые поставки самолета должны были начаться в 2009 году, однако они были перенесены на 2012–2013 годы. Согласно последней информации Airbus, компания надеется начать поставлять A400M заказчикам в 2012 году. Самолет уже завершил все серии наземных тестов, включая рулежку и разгон, и

в ближайшее время должен совершить первый полет, который, предположительно, продлится три часа. Ранее сообщалось, что первый полет должен состояться в течение недели начиная с 7 декабря 2009 года. Позже Airbus уточнил, что летные испытания состоятся 9 декабря. Как пишет газета The Wall Street Journal, теперь в качестве даты первого полета A400M указывается 11 декабря.

Между тем страны-заказчики уже выказали свое недовольство значительными задержками разработки A400M. В частности, 19 ноября 2009 года Франция и Германия объявили, что намерены добиваться от Airbus скидок на транспортник. Позже некоторые европейские СМИ написали, что авиастроительный концерн решил увеличить конечную стоимость проекта, хотя в самом Airbus эту информацию опровергли. Сейчас портфель заказов Airbus на A400M насчитывает 60 самолетов для Германии, 50 – для Франции, 27 – для Испании, 25 – для Великобритании, 10 – для Турции, 7 – для Бельгии, 4 – для Малайзии и один – для Люксембурга. В начале ноября 2009 года от покупки транспортника отказалась ЮАР.

Разработка четырехмоторного турбовинтового военно-транспортного самолета A400M ведется с 1980-х годов. Грузоподъемность транспортника составляет 37 тонн. A400M способен лететь со скоростью около 790 километров в час. Дальность полета транспортника составляет до 9,3 тысячи километров.

источник: LENTA.RU
10.12.09

EADS МОЖЕТ БОЙКОТИРОВАТЬ ТЕНДЕР США НА \$ 50 МЛРД

EADS, контролирующая Airbus, планирует бойкотировать возможный \$50-миллиардный тендер на постройку самолетов-заправщиков для военной авиации США, если Пентагон не внесет значительных изменений в процесс выбора поставщика. "Это не переговорный ход", – сказал исполнительный директор североамериканского отделения EADS Шон О'Киф. EADS и Northrop Grumman Corp. объединились, чтобы конкурировать с Boeing в ходе нового тендера на поставку 179 воздушных машин. Northrop, которая будет лидером проекта, заявила в начале

декабря, что требования тендера, предложенные американскими военными, благоприятствуют заявке Boeing. Northrop также готова к бойкоту.

"Никто не должен заблуждаться. Мы не можем участвовать в тендере, основываясь на текущем техническом задании", – сказал Рейтер в телефонном интервью исполнительный директор Northrop Рон Шугар. Пентагон надеется определиться с поставщиком к концу июня 2010 года.

источник: сайт «Газета.Ru»
14.12.09

MALAYSIA AIRLINES ЗАКУПИТ 25 ЛАЙНЕРОВ AIRBUS НА \$ 5 МЛРД

Национальный авиаперевозчик Малайзии Malaysia Airlines приобретет у самолетостроительной компании Airbus 25 дальнемагистральных пассажирских лайнеров A330-300. Общая стоимость самолетов составит 5 млрд долл., передает Associated Press.

По заявлению руководства Malaysia Airlines, авиакомпания оплатит покупку путем выпуска ценных бумаг. В частности, перевозчик рассчитывает выпустить порядка 1,6 млрд новых акций и привлечь около 778 млн долл. Поставка лайнеров Malaysia Airlines будет осуществляться в период с 2011 по 2016 г. Компа-

ния планирует использовать их для обслуживания направлений с растущим объемом перевозок – Южной и Северной Азии, Китая, Австралии и Ближнего Востока. В Malaysia Airlines считают, что обновленный парк в значительной степени будет способствовать развитию компании и увеличению прибыли.

По итогам последнего квартала 2009 г. чистые убытки Malaysia Airlines составили 87,5 млн долл.

источник: РосБизнесКонсалтинг
27.12.09

AIRBUS ИЗГОТОВИЛА ПЕРВЫЙ ЦЕЛЬНОКОМПОЗИТНЫЙ АГРЕГАТ САМОЛЕТА A350 XWB

Airbus изготовила первый цельнокомпозитный агрегат самолета A350 XWB, говорится в сообщении компании.

Панель центроплана крыла площадью около 36 кв. м стала самым большим монолитным цельнокомпозитным агрегатом, когда-либо произведенным на заводе в Нанте (Франция). Для изготовления панели было использовано новое оборудование.

Вскоре панель будет передана на завод концерна Airbus в Сен-Назер. Завод в Нанте будет также изготавливать и другие агрегаты самолета A350 XWB из

композиционных материалов — центроплан крыла и килевую балку. Семейство самолетов A350 XWB сегодня включает в себя три базовых широкофюзеляжных пассажирских самолета с дальностью полета до 15 400 км. Портфель твердых заказов концерна Airbus на лайнеры A350 XWB составляет 505 машин для 32 заказчиков.

источник: AVIAPORT.RU
08.12.09

A400M СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Военно-транспортный самолет A400M (MSN 1) выполнил первый испытательный полет в Севилье, Испания. Самолет пилотировали старший летчик-испытатель департамента военных самолетов британец Эдвард Стронгмэн и его коллега испанец Игнасио Ломбо. На борту самолета также находились четыре техника, которые следили за функционированием всех систем самолета, работой двигателей и силовых установок.

В рамках подготовки к этому полету A400M прошел серию наземных испытаний, которая включала в себя всестороннее тестирование систем электроники, руление самолета на разных скоростях, запуск двигателей, торможение и прерванный взлет. На борту первого летного экземпляра A400M установлено разнообразное контрольно-измерительное оборудование и балласт общим весом 15 тонн.

Во время первого полета, который продолжался 3 часа 47 минут, экипаж тестировал возможности самолета в разных режимах полета, выпуск и уборку шасси, а также работу устройств для подъема грузов. После приземления Эдвард Стронгмэн отметил: "Первый тестовый полет A400M прошел успешно. Мы были поражены легкостью управления этим лайнером и его превосходными летно-техническими характеристиками. Кроме того, самолет оказался более маневренным, чем гражданские суда. Мы остались довольны поведением самолета и работой двигателей во время первого полета".

Первый полет положил начало полномасштабной программе летных испытаний A400M общей продолжительностью 3700 летных часов, в которой будут задействованы пять самолетов этого типа. Два лайнера (MSN 2, MSN 3) присоединятся к программе в первой половине 2010 года, MSN 4 приступит к серии тестовых полетов в конце 2010 года, тогда как MSN 5 — в 2011 году.

A400M — военно-транспортный самолет нового поколения, полностью отвечающий требованиям ВВС разных стран мира. Этот самолет может выполнять и тактические, и стратегические задачи, совершать полеты на большой и малой высоте в широком скоростном диапазоне, а также перевозить как военные, так и гуманитарные грузы. A400M способен совершать посадку и взлет с коротких взлетно-посадочных полос с мягким и грубым покрытием, перевозить максимально широкий спектр негабаритных грузов, использоваться в качестве самолета-заправщика. Этот лайнер заменяет собой сразу несколько разных типов летательных аппаратов, позволяя ВВС решать значительно большее количество задач.

На данный момент на A400M получено 184 заказа от Бельгии, Франции, Германии, Люксембурга, Малайзии, Испании, Турции и Великобритании. Поставка первого лайнера заказчику запланирована на конец 2012 года.

источник: компания Airbus
11.12.09

ПОКУПКА ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-16 ОБОЙДЕТСЯ МАРОККО В 842 МИЛЛИОНА ДОЛЛАРОВ

Американская компания Lockheed Martin поставит Марокко 24 истребителя F-16 Fighting Falcon общей стоимостью 841,9 миллиона долларов. Об этом сообщает AFP со ссылкой на данные Пентагона.

Контракт на поставку истребителей Марокко был заключен в 2008 году. Тогда он оценивался в 233,9 миллиона долларов. В 2008 году ВВС США заключили с Lockheed Martin контракт в рамках реализации соглашения с Марокко на поставку истребителей F-16.

Стоимость контракта на начало производства самолетов для марокканских ВВС составила 233,6 миллиона долларов. В общей сложности США планируют поставить Марокко истребители, вооружение для них и сопутствующее оборудование на общую

сумму 2,4 миллиарда долларов. Американская компания Lockheed Martin будет заниматься выполнением не всех пунктов контракта. Какие еще компании выступают подрядчиками по соглашению с Марокко, не уточняется.

Многофункциональный легкий истребитель F-16 был разработан в 1970-х годах. Самолет способен развивать максимальную скорость до 2,2 тысячи километров в час и совершать перелеты на расстояние до 4 тысяч километров.

источник: LENTA.RU
23.12.09

BOEING УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛА ОПРОБОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ 747-8 FREIGHTER

Компания Boeing успешно завершила первое опробование двигателей на 747-8 Freighter. Это событие стало еще одним шагом в подготовке к первому полету, которая продвигается полным ходом.

"Мы очень довольны параметрами работы двигателей, которые получены в ходе этого испытания, — заявил Мо Яхьяви (Mo Yahyavi), вице-президент и генеральный менеджер программы 747. — Двигатели и все системы отработали в полном соответствии с нашими ожиданиями".

Опробование двигателей началось около 10:00 (тихоокеанское стандартное время) во вторник. Первый из четырех двигателей General Electric GE9x-2B был запущен от ВСУ, а остальные три — от уже работающего двигателя. После запуска они эксплуатировались на различных режимах для проверки работы всех агрегатов и систем.

В процессе испытаний также выполнялись базовые проверки систем двигателей. После выключения двигатели были тщательно осмотрены. Инженеры

испытательной группы выполнили проверку на вибрацию и проконтролировали логику выключения, заложенную в двигательную автоматику. Следующий запуск будет выполнен после анализа полученных данных.

"Это очень радостное событие для всей команды GE9x-2B, и мы надеемся, что двигатели и дальше будут демонстрировать такие же высокие характеристики, что были получены в ходе наземных и летных испытаний", — отметил Том Брискен (Tom Brisken), генеральный менеджер программы GE9x в компании GE Aviation.

Двигатели GE9x-2B оптимизированы для самолета Boeing 747-8. Они отличаются повышенной топливной эффективностью, сниженным уровнем вредных выбросов и шума и меньшей стоимостью владения.

*источник: компания Boeing
10.12.09*

"ЛАЙНЕР МЕЧТЫ" ВЗЛЕТЕЛ

Boeing, второй по величине производитель гражданских самолетов в мире, после двух с лишним лет задержек во вторник поднял в воздух первый лайнер 787 Dreamliner. Теперь перед компанией, которая уже заплатила за промедление миллиарды долларов, стоит задача как можно скорее пройти программу его испытаний. До этого компания пять раз откладывала полет "лайнера мечты", в последний раз — 23 июня 2009 года в связи с техническими проблемами, выявленными в ходе испытаний. Предыдущие отсрочки были вызваны забастовками рабочих Boeing. Кроме того, причинами значительного увеличения сроков поставок на разных этапах становились нехватка деталей, дефекты производства, изменения проекта и недобросовестные подрядчики.

Эта непростая ситуация не могла не сказаться на финансовых результатах компании. Boeing зафиксировал по итогам третьего квартала 2009 года чистый убыток в размере \$ 1,56 млрд, и убытки компании были вызваны прежде всего задержками с поставками самолетов Boeing 787 Dreamliner и Boeing 747-8. В частности, на долю Dreamliner пришлось \$ 2,5 млрд дополнительных издержек. Как было заявлено в августе, в компании надеются, что Dreamliner все еще

может окупиться. При этом, по словам руководства Boeing, проблемы с Dreamliner стали "серьезным ударом" по финансовому положению компании.

Теперь же у компании будет напряженный график. Подняв в воздух новый самолет, Boeing должен будет уложиться в жесткий график испытаний лайнера, чтобы за 12 месяцев получить на него сертификат авиационных властей США.

Boeing планирует поставить первый Dreamliner, цена которого по прайс-листу составляет около \$ 160 млн, японской All Nippon Airways в 4 квартале будущего года (по первоначальному графику это должно было случиться еще в мае 2008 года). К 2011 году, если все пройдет успешно, компания рассчитывает выпустить 7 новых самолетов в месяц, к 2013 году — уже 10. Всего авиакомпания и лизинговые фирмы направили заказы на 865 лайнеров Dreamliner, которые впервые наполовину сделаны из композитных материалов и позволяют резко снизить потребление топлива. Еще никогда в истории ни на одну машину не делалось такого количества предварительных заказов.

*источник: ИА FX.RU
16.12.09*

ПЕНТАГОН ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТКУ НОВОГО БОМБАРДИРОВЩИКА

Шеф Пентагона Роберт Гейтс недавно заявил, что 11 декабря 2011 года в статью расходов министерства обороны может войти финансирование разработки нового бомбардировщика. Он отметил, что "мы заинтересованы в создании целого семейства самолетов, как беспилотных, так и пилотируемых".

Давно обсуждаемая программа была в состоянии неопределенности, когда в апреле этого года министр, исходя из необходимости экономии средств, заморозил несколько десятков крупных обо-

ронных программ. Гейтс предлагал изучить потребность в новых бомбардировщиках дальнего действия. По его словам, финансирование программы начнется с суммы в 1 миллиард долл., но по мере продвижения проекта расходы будут увеличиваться, передает "Военный паритет".

*источник: газета «Известия»
18.12.09*

RYANAIR ОТКАЗАЛАСЬ ПОКУПАТЬ 200 САМОЛЕТОВ BOEING

Ryanair, крупнейшая низкобюджетная авиакомпания Европы, сообщила, что завершает переговоры с компанией Boeing о покупке 200 самолетов B737-800 с поставкой в 2013–2016 годах, так как стороны не смогли договориться об условиях контракта. Об этом сообщается в официальном пресс-релизе, опубликованном на сайте перевозчика.

Генеральный директор ирландской авиакомпании Майкл О'Лири (Michael O'Leary) заявил, что в Ryanair сожалеют, что стороны не смогли прийти к соглашению. Он добавил, что средства, зарезервированные на покупку лайнеров Boeing, будут возвращены акционерам. Пока не определено, произойдет это путем увеличения дивидендов, выпуска дополнительных акций или другим способом. О'Лири доба-

вил, что Ryanair продолжит переговоры с Boeing относительно планируемых поставок 48 самолетов в 2010 году. Кроме того, в 2011 году компания ожидает получения 37 лайнеров B737-800, а в 2012 году — 27.

В июне сообщалось, что Ryanair закупит до конца текущего года до 300 новых самолетов у Boeing и Airbus. Перевозчик рассчитывал, что получит значительные скидки в условиях кризиса.

Сейчас Ryanair располагает парком из 190 лайнеров Boeing 737. Перевозчик выполняет рейсы по 132 направлениям. В прошлом году услугами компании воспользовались 58,5 миллиона пассажиров.

источник: LENTA.RU
18.12.09

BOEING ЗАВЕРШИЛА АНАЛИЗ ДАННЫХ СТАТИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА BOEING 787

Компания Boeing (США) вчера завершила анализ результатов статических испытаний планера самолета Boeing 787 Dreamliner, говорится в сообщении компании.

Статические испытания были закончены 30 ноября. Они длились всего два дня, поскольку их целью было исследование прочности проведенного усиления конструкции крепления крыла и фюзеляжа. Испытания подтвердили расчетные данные, новая конструкция испытания выдержала, сообщил вице-президент и генеральный директор программы 787 Скотт Фэнчер (Scott Fancher). В ходе испытаний крыло подвергалось максимальным нагрузкам, возможным во время эксплуатации самолета. Этого вполне достаточно, чтобы принять решение о выполнении первого полета. Однако для сертификации потребуются провести испытания с предельными

нагрузками. Эти испытания намечены на 2010 г.

23 июня компания Boeing приняла решение о необходимости усиления стыка крыла и фюзеляжа самолета 787. Сегодня усиленную конструкцию получили три первых летных экземпляра и планер для статических испытаний.

Первый полет самолета состоится после окончательной подготовки самолета, получения документов от Федеральной авиационной администрации США (Federal Aviation Administration) и проведения рулежек. Кроме того, на дату первого полета может повлиять и погода, сообщает компания Boeing.

Ранее Flight International сообщал, что первый полет может состояться 15 декабря.

источник: AVIAPORT.RU
11.12.09

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА 2009 Г. ПЕРЕДАТЬ АН-74 ЗАКАЗЧИКУ ИЗ ЕГИПТА

"Велика вероятность того, что Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) до конца 2009 г. передаст заказчику из Египта самолет Ан-74", — сообщил журналистам 21 декабря начальник Главного управления промышленности, транспорта и связи Харьковской облгосадминистрации Владислав Вавилов. По его словам, сейчас ведутся летные испытания самолета. В. Вавилов подчеркнул, что финансовая поддержка из госбюджета позволила заводу в 2009 г. также выпустить самолеты Ан-74 для Ливии и Лаоса. По словам В. Вавилова, планировалось, что кредиторская задолженность завода будет реструктурирована за счет гособлигаций, что позволит предприятию реализовать планы по выпуску новых самолетов. "Этот процесс идет, но есть проблемы с выкупом облигаций. Известно, что "Укрэксимбанк" выкупил у авиазавода облигаций только на 10 млн грн", — отметил В. Вавилов.

Военно-транспортный самолет Ан-74-Т-200А, который ХГАПП произвело для Военно-воздушных сил Египта, 27 ноября 2009 г. совершил первый испытательный полет. Это вторая машина из трех, которые

харьковские авиастроители должны поставить в рамках заключенного украинско-египетского контракта.

Легкий военно-транспортный самолет Ан-74Т-200А относится к семейству многоцелевых самолетов Ан-72/74. Самолет разработан в АНТК им. Антонова (Киев). Основными конкурентами машины являются турбовинтовые С-27J Spartan совместного производства США и Италии и CASA 295, производимые в Испании. Благодаря применению турбореактивных двигателей, их установке над крылом (эффект Коанда, используемый на реактивных самолетах только на машинах семейства Ан-72/74), высокой тяговооруженности самолет обладает уникальными летно-техническими данными. Кроме улучшения взлетно-посадочных характеристик, установленные над крылом двигатели максимально удалены от земли, что позволяет самолету садиться и взлетать с неподготовленных площадок с земляным, снежным, галечным и другим покрытием.

источник: сайт STATUS QUO
21.12.09

ТУРЦИЯ ЗАКАЗАЛА АМЕРИКАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ НА 1,2 МИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ

Турция заказала в США 14 военно-транспортных вертолетов CH-47F Chinook на общую сумму 1,2 миллиарда долларов. Об этом сообщает Defense Aero-space со ссылкой на американское Управление военного сотрудничества. 18 сентября 2009 года стало известно, что Турция увеличила заказ на американские вертолеты с 10 до 14 единиц.

Помимо самих вертолетов, Турция также подала заявку на покупку 32 двигателей T55-GA-714A, 28 систем радиосвязи AN/ARC-201E, а также 14 детекторов радаров 14 AN/APR-39A(V)1. Предполагаемый контракт, которому предстоит получить одобрение Конгресса, включает в себя также поставку запчастей, инструментов, технической документации, а также подготовку пилотов.

Исполнением контракта будет заниматься компания Boeing, производящая вертолеты.

Турция начала переговоры с США о закупке CH-47F Chinook в мае 2005 года. Тогда речь шла о десяти

ти вертолетах стоимостью около 500 миллионов долларов. В качестве альтернативы CH-47F Chinook рассматривались Ми-26Т и CH-53, однако проводившиеся дважды международные тендеры были отменены из-за превышения предусмотренных ограничений по стоимости. В начале декабря заказ на 16 вертолетов CH-47F Chinook разместили Объединенные Арабские Эмираты. Стоимость сделки оценивается в 2 миллиарда долларов.

Boeing CH-47 Chinook способен развивать скорость до 315 километров в час, дальность его полета может составлять до 740 километров. Вертолет предназначен для перевозки 55 бойцов, а его максимальная грузоподъемность составляет 12,5 тонны. CH-47 Chinook вооружен одним пулеметом калибра 7,62 миллиметра.

источник: LENTA.RU
10.12.09

МИРОВОЙ РЫНОК ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ В ПРЕДСТОЯЩЕЕ 20-ЛЕТИЕ СОСТАВИТ ОКОЛО 25 ТЫСЯЧ ЕДИНИЦ — ПРОГНОЗ AIRBUS

Около 25 тыс. новых пассажирских лайнеров вместимостью более 100 кресел и грузовых самолетов потребуется мировым авиакомпаниям в предстоящее 20-летие согласно прогнозу европейского консорциума Airbus. Его данные сообщил на пресс-конференции глава представительств компании Airbus и концерна EADS в России Вадим Власов.

По словам Власова, в рассматриваемый период на рынок будет поставлено 16 977 узкофюзеляжных (68 проц.), 6245 широкофюзеляжных (25 проц.) и 1728 (7 проц.) больших самолетов. При этом мировым лидером по объему закупок станут США. Китай займет вторую строчку рейтинга в этом прогнозе, а Россия — 6-ю, пропустив вперед Великобританию,

Германию и Индию. Прогноз Airbus базируется на данных опроса 750 пассажирских и 190 грузовых авиакомпаний, отметил Власов.

Согласно исследованиям Airbus, рынок авиаперевозок является весьма устойчивым к мировым потрясениям и, несмотря на его стагнацию из-за экономического кризиса в настоящий момент, общая тенденция к росту сохранится. В частности, по данным Airbus, каждые 15 лет мировой пассажиропоток удваивается. Этот показатель останется в силе и в предстоящие 15 лет, считает Airbus.

источник: АРМС-ТАСС
09.12.09

UNITED AIRLINES ВЫБРАЛА ДВИГАТЕЛЬ ROLLS-ROYCE TRENT XWB ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ СВОЕГО НОВОГО ПАРКА

Rolls-Royce выиграла контракт на оснащение двигателями нового парка самолетов Airbus A350 XWB авиакомпании United Airlines. Стоимость контракта на оснащение 25 самолетов, а также долгосрочное сервисное обслуживание TotalCare составили 2 млрд долл. США по каталожным ценам. Поставка самолетов планируется на 2016–2019 гг. Также авиакомпания объявила о планах закупить в будущем еще 50 таких самолетов. Это соглашение — первый крупный контракт Rolls-Royce с United Airlines на поставку двигателей для гражданской авиации.

Джон Таг (John Tague), президент компании United Airlines, заявил: "Двигатели Rolls-Royce Trent XWB обеспечивают необходимый уровень мощности и экономической эффективности для A350 XWB, а также эксплуатационные показатели и надежность, которые соответствуют ожиданиям пассажиров в отношении самолетов одной из крупнейших в мире авиакомпаний". Марк Кинг (Mark King), президент подразделения двигателей для гражданской авиации

Rolls-Royce, отметил: "Для нас это означает признание технологии Trent XWB и эксплуатационных преимуществ двигателя. Мы рады, что United Airlines оказала нам доверие и выбрала долгосрочное сервисное обслуживание TotalCare".

Двигатели Rolls-Royce Trent XWB специально разработаны для самолета Airbus A350 XWB и были спроектированы, чтобы минимизировать вредное воздействие самолетов на окружающую среду. Двигатель обладает наилучшей топливной экономичностью и экологичностью среди больших двигателей. Топливная экономичность Trent на 28 процентов выше, чем у двигателей более ранних поколений.

Всего на двигатели Trent XWB поступило более 1000 твердых заказов от 33 заказчиков, включая данный заказ. Двигатель будет введен в эксплуатацию в 2013 году, при этом сроки исполнения имеющихся заказов делятся до 2020 года и далее.

источник: компания Rolls-Royce
10.12.09

ПЕРВЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР F-35 ЗАКОНЧИТ ЖИЗНЬ МИШЕНЬЮ

Американская компания Lockheed Martin произвела официальное списание первого летного экземпляра перспективного истребителя F-35 (AA-1) и перевела его на авиабазу в Чайна-Лейк. Об этом в своем блоге пишет Стивен Тримбл (Stephen Trimble), один из авторов портала Flightglobal. В ближайшее время AA-1 поднимется в воздух, где станет движущейся мишенью для отработки вооружения F-35.

AA-1 был собран и приступил к первым испытаниям в 2006 году. Его масса превосходит массу действующих экземпляров на 5 тысяч фунтов (2,3 тонны). За все время испытаний F-35 AA-1 совершил 91 полет. Lockheed Martin ведет разработку истребителей F-35 Lightning II совместно с компаниями Northrop Grumman, Allison и BAE Systems. Всего Lockheed Martin будет производить три модификации F-35: наземную, палубную и с укороченным взлетом и вертикальной посадкой. Считается, что F-35 будет стоить намного меньше F-22 Raptor, являющегося самым

дорогим истребителем в мире. Работа над F-35 ведется с 2001 года. Как ожидается, серийное производство нового истребителя начнется в 2016 году. Заказчиками перспективного истребителя стали Нидерланды, Дания, Норвегия, Великобритания, Италия, Турция, Австралия, Израиль и Канада. Сейчас рынок F-35 уже оценивается примерно в 3 тысячи единиц. Согласно заявленным характеристикам, F-35 сможет развивать скорость до 2,1 тысячи километров в час. Дальность полета самолета составит 2,2 тысячи километров. Истребитель получит 6 внешних точек подвески и 2 внутренних отделения, в каждом из которых будет установлена по два пилона. Вооружение F-35 будет представлено 25-миллиметровой пушкой, ракетами "воздух – воздух" и "воздух – земля", а также авиабомбами.

источник: LENTA.RU
24.12.09

СТОИМОСТЬ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ F-35 ПРЕТЕРПИТ ИЗМЕНЕНИЯ

Расходы на программу создания американского истребителя F-35 к 2015 году вырастут на 16,6 миллиарда долларов, сообщает Reuters со ссылкой на данные независимых аналитиков, работающих по заказу Пентагона. Изменение стоимости проекта подтвердил и помощник главы ВВС США Майкл Донли (Michael Donley), который заявил, что "возможны изменения в долларах и в расписании".

По словам Донли, несмотря на изменения в расписании, в рамках которого число заказанных самолетов в разные годы может меняться, военно-воздушные силы США не намерены отказываться от планов покупки 1763 истребителей F-35. Проект создания F-35 считается одним из самых дорогих в мире. По некоторым данным, расходы Пентагона на финансирование проекта, включая покупку истребителей, превысят 300 миллиардов долларов.

Разработкой перспективного истребителя занимается американская компания Lockheed Martin совместно с Northrop Grumman, Allison и BAE Systems. Всего будет производиться три модификации F-35: наземная, палубная и с укороченным взлетом и вертикальной посадкой. Считается, что F-35 будет стоить намного меньше F-22 Raptor, являющегося самым дорогим истребителем в мире.

В середине ноября 2009 года Агентство по управлению контрактами министерства обороны (DCMA) США обнародовало доклад о ходе разработки нового истребителя F-35. По данным агентства, компания Lockheed Martin и другие, связанные с производством истребителя, отстают от первоначального расписания на несколько месяцев, а бюджет, отпущенный на разработки, может быть полностью исчерпан уже в 2011 году, до окончания процесса.

В частности, Lockheed Martin опоздала с выпуском тестового прототипа на шесть месяцев. Сейчас собрано всего 7 тестовых экземпляров F-35 из 13 запланированных, причем только 4 из них начали проходить летные испытания. Согласно графику, все

13 самолетов должны были быть готовы к концу октября 2009 года, а разработка истребителя должна полностью завершиться к 2014 году. Сейчас тестовые самолеты совершили только 130 полетов из 5 тысяч, запланированных к 2014 году.

Ранее компания Lockheed Martin объявила, что отставание по срокам практически незначительно, а по некоторым из пунктов программы создания F-35 истребитель опережает график. Кроме того, компания объявила, что намерена самостоятельно оплачивать все дополнительные расходы в рамках разработки F-35.

Между тем между США и Великобританией разгорелся спор относительно раскрытия сведений о программном обеспечении истребителя. В частности, Министерство обороны Великобритании требует от США полной передачи программного кода, чтобы сделать британские F-35 независимыми от американского технического обслуживания. В свою очередь Пентагон не намерен раскрывать программный код F-35, чтобы избежать утечки информации о секретных технологиях.

Кроме того, Lockheed Martin удалось достичь соглашения с Израилем о строительстве F-35 с использованием ряда израильских технологий. В частности, речь идет о бортовых компьютерах и авионике.

Согласно заявленным характеристикам, F-35 сможет развивать скорость до 2,1 тысячи километров в час и совершать перелеты на расстояние до 2,2 тысячи километров. Самолет будет иметь 6 внешних точек подвески, а также 2 внутренних отделения, в каждом из которых будет установлено по два пилона. F-35 будет вооружен 25-миллиметровой пушкой, ракетами "воздух – воздух" и "воздух – земля", а также авиабомбами.

источник: LENTA.RU
15.12.09

ИНДИЯ ИСПЫТАЛА СВЕРХЗВУКОВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ НА ФЛАТТЕР

Индия успешно завершила очередной этап испытаний нового сверхзвукового истребителя Tejas, пишет газета The Times of India. Испытания проводились на Гоа в течение двух недель при небольших высотах. Всего в испытаниях приняли участие три самолета, один из которых поставил промежуточный рекорд скорости для Tejas — 1,35 тысячи километров в час. Как уточняет агентство PTI, один из истребителей также прошел испытание на флаттер, в ходе которого Tejas спикировал с высоты 4 тысячи метров до 900 метров. Испытание на флаттер — проверка на прочность конструкции при достижении определенной скорости полета, называемой критической скоростью флаттера. Это один из самых важных тестов в авиации.

На предыдущем этапе испытаний Tejas проходили летные тесты на большой высоте. Они также завершились удачно. Самолету теперь предстоит еще ряд проверок, после которых он сможет получить разрешение на осуществление полетов. Как ожидается, это произойдет в декабре 2010 года.

В конце ноября был произведен первый полет двухместной учебно-боевой модификации истребителя Tejas. Самолет летел на скорости 0,85 Маха на высоте 9 километров. В ходе испытательного полета

никаких неполадок выявлено не было. Прототип учебно-боевого Tejas находится пока на предварительной стадии готовности — в частности, самолетом невозможно управлять с места инструктора.

Созданием Tejas занимается индийская компания Hindustan Aeronautics. 23 ноября стало известно, что ВВС Индии заказали 20 истребителей Tejas: 18 боевых и две учебно-боевых модификации. Контракт стал дополнением к ранее заказанным 20 истребителям. Как ожидается, в 2015–2016 гг. ВВС могут заказать еще несколько истребителей, но уже в модификации Mark II с новым двигателем и усовершенствованной avionикой.

Планируется, что в общей сложности будет построено 200 одноместных и 20 двухместных истребителей Tejas для индийской армии.

Tejas способен развивать скорость до 1,9 тысячи километров в час, дальность его полета составляет около 2 тысяч километров. Истребитель вооружен 23-миллиметровой пушкой, а также имеет 8 точек подвески для ракет "воздух — воздух", "воздух — земля", управляемых и свободнопадающих бомб.

источник: LENTA.RU
10.12.09

СААВ СОЗДАЕТ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ В ТАИЛАНДЕ

Шведская компания Saab создает совместное предприятие (СП) с компанией Avia Satcom Co. Ltd (Таиланд) для создания высокотехнологичных продуктов в области авиации и обороны, говорится в сообщении компании Saab.

Новая компания будет называться Avia Saab Technologies. Основной сферой ее деятельности станет создание национальной системы обмена тактическими данными для истребителей Gripen, заказанных ВВС Таиланда. В перспективе компания смо-

жет заняться системами управления, тренажерами и системами поддержания летной годности.

В 2008 г. Таиланд оформил твердый заказ на шесть истребителей Gripen и один самолет дальнего радиолокационного обнаружения Saab 340 Erieye. Поставки самолетов должны начаться в 2011 г.

источник: AVIAPORT.RU
08.12.09

ПОСТАВКИ PHENOM 300 НАЧНУТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Бизнес-джет легкого класса Phenom 300 был сертифицирован Федеральным управлением гражданской авиации США меньше чем через две недели после того, как Embraer получил сертификат типа на Phenom 300 в Национальном агентстве гражданской авиации Бразилии (ANAC). Как отмечает производитель, первые поставки Phenom 300 заказчикам начнутся уже через несколько недель.

Phenom 300 оснащен двумя двигателями Pratt & Whitney Canada PW535-E. Дальность полета этого легкого бизнес-джета с 3334 км была увеличена до 3650 км (с шестью пассажирами на борту).

источник: сайт JETS.ru
15.12.09

AGUSTAWESTLAND ПОСТАВИЛА ДВА ВЕРТОЛЕТА GRAND КИТАЮ

AgustaWestland поставила два вертолета Grand китайскому управлению безопасности на море (MSA). Церемония поставки состоялась 4 декабря на заводе AgustaWestland в городе Верджиате, Италия.

На рынок Китая компания AgustaWestland уже продала почти 30 вертолетов и намеревается занять

место лидера на рынке легких и средних вертолетов в этом регионе.

источник: сайт JETS.ru
07.12.09

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ ПЕРЕЧИСЛИЛО ПЕРВЫЙ ТРАНШ В РАМКАХ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА АН-70

Авиационный научно-технический комплекс им. Антонова (АНТК) не получил первый транш от России, который должен был быть перечислен в размере 150 млн руб. (около \$ 4,98 млн), в качестве финансирования программы создания самолета Ан-70, сообщили в пресс-службе АНТК. Там отметили, что российская сторона уже подготовила все необходимые документы для перечисления средств: "Мы ожидаем получить

транш до 25 декабря". Напомним, в августе на авиасалоне "МАКС-2009" был подписан протокол к соглашению о возобновлении работы между РФ и Украиной по проектированию и изготовлению самолета Ан-70.

*источник: газета «Коммерсантъ – Украина»
16.12.09*

ЗВЕРЬ КАНДАГАРСКИЙ: НЕВИДИМЫЙ, СЕКРЕТНЫЙ, БЕСПИЛОТНЫЙ

На прошлой неделе американские военные сдались под напором СМИ и подтвердили, что в Афганистане проводятся испытания секретного беспилотника-"невидимки", прозванного журналистами "Кандагарским зверем". Под внушающим трепет прозвищем "Кандагарского зверя" (Beast of Kandahar) скрывается проект RQ-170 Sentinel, разработка компании Lockheed Martin, а точнее, ее знаменитого секретного подразделения Skunk Works, которое работало над массой реальных и еще большим количеством совершенно безумных проектов. Мы уже рассказывали о них в статье "Мастерские скунса". Само существование RQ-170 официально подтверждено лишь на днях.

Работа над RQ-170 окружена особой секретностью, однако известно, что основной задачей нового беспилотника должна стать разведывательная поддержка наземных операций. К тому же префикс RQ соответствует не ударному (как префикс MQ), а именно разведывательному дрону, не несущему вооружения, как, скажем, используемые армией США аппараты MQ-1 Predator или MQ-9 Reaper, оснащенные ракетами и самонаводящимися бомбами. RQ-170 реализован по схеме "летающее крыло", лишен хвостового

оперения и оснащен аппаратурой, датчики которой выведены на верхнюю поверхность крыльев, размах которых достигает, судя по всему, 20 м.

Первые мутные фотографии RQ-170 были сделаны проницательными журналистами в Афганистане еще в 2007 г. Однако уже на них было видно, что беспилотник этот реализуется с использованием технологий "стелс", снижающих радиолокационную заметность. А на прошлой неделе во французской прессе появилась еще одна фотография, снова поднявшая дискуссии об особенностях и возможностях нового секретного БПЛА.

Больше всего вопросов вызывает сам факт использования Пентагоном дрона-"невидимки" в Афганистане, где повстанцы вовсе лишены средств радиоподслушивания авиации противника. Многие эксперты склоняются к тому мнению, что на самом деле аппарат лишь базируется здесь, а на деле отправляется для ведения разведки над территорией соседнего Пакистана и/или Ирана.

*источник: сайт «Популярная механика»
14.12.09*

SAFRAN И GE ПОЛУЧИЛИ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ЛАЙНЕРА C919

Французская авиакосмическая группа Safran и американский промышленный конгломерат General Electric выиграли многомиллиардный контракт на поставку двигателей для нового китайского самолета C919. О подписании контракта было объявлено сегодня в Пекине исполнительным директором Safran Жаном-Полем Эртеманом (Jean-Paul Hertenan), который находится в числе группы французских бизнесменов, сопровождающих премьер-министра Франции Франсуа Фийона (Francois Fillon) в его поездке в Китай. Предварительная сумма контракта составляет \$ 10 млрд, срок – 30 лет. "Наши

китайские партнеры считают, что они могут сделать 2000 самолетов, для которых мы будем поставлять двигатели, – заявил Эртеман. – Первый образец нового двигателя будет разработан к 2012 году, а поступит в эксплуатацию в 2016 году".

Первый полет C919 намечен на 2017 год. Самолет будет рассчитан на 130–200 пассажиров. Подробности конструкции C919 пока не раскрываются.

*источник: сайт K2Kapital
21.12.09*

EMBRAER ПОСТАВИЛА ВТОРОЙ E-190 VIP ДЛЯ ВВС БРАЗИЛИИ

Салон авиалайнера рассчитан на 54 пассажира и имеет 3 салона. Самолет был поставлен в рамках программы Embraer Support Solutions for Governments. Первый самолет был получен в сентябре текущего года и эксплуатируется в специальном транспортном подразделении военно-воздушных сил

Бразилии. Новый авиалайнер будет передан авиационному отряду для перевозки членов правительства и президента Бразилии.

*источник: сайт BizavNews.RU
21.12.09*

ИСТРЕБИТЕЛИ TYPHOON СМОГУТ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ С БЛА BARRACUDA

Истребители Eurofighter Typhoon смогут "работать" по наземным целям вместе с беспилотными летательными аппаратами (БЛА) EADS Barracuda уже в 2011 г., в случае если контракт будет подписан в наступающем году, сообщает Flight International.

Испытания должны подтвердить, что демонстратор технологий БЛА Barracuda способен "подсвечивать" цели для истребителей Typhoon и других летательных аппаратов. При этом аппарат должен иметь прямой обмен данными со своим пилотируемым "напарником" или с наземной станцией управления.

По мнению руководителя программы БЛА Barracuda Томаса Готтмана (Thomas Gottmann), такие испытания могут включать четыре-пять полетов. В настоящее время идут переговоры по контракту с правительством Германии на выполнение данной работы. Партнерами программы могут также стать Финляндия и Швейцария.

В этом году БЛА Barracuda уже выполнил серию из четырех разведывательных полетов во время испыта-

ний в Гус Бей (Канада). Новые испытания могут пройти либо в Канаде, либо в Европе.

БЛА Barracuda является совместным германо-испанским проектом. Головной разработчик — концерн EADS. Первый полет состоялся 2 апреля 2006 г. Аппарат предназначен для разведки целей, телевизионной разведки площадных целей и отдельных маршрутов, корректировки огня. Barracuda оснащается турбореактивным двигателем JT15D-5C производства канадского подразделения компании Pratt & Whitney. Взлет и посадка осуществляются по-самолетному.

БЛА имеет длину 8,25 м и размах крыла 7,22 м. При максимальном взлетном весе 3250 кг способен нести полезную нагрузку массой 300 кг. Радиус действия аппарата не превышает 200 км, максимальная скорость соответствует числу $M = 0,85$, практический потолок равен 6000 м.

источник: AVIAPORT.RU
11.12.09

АВИАКОМПАНИИ В ОКТЯБРЕ 2009 ГОДА РАЗМЕСТИЛИ ЗАКАЗЫ НА 41 НОВЫЙ АВИАЛАЙНЕР

Авиакомпании в октябре 2009 года разместили заказы на 41 авиалайнер, при этом контракты на 21 машину были аннулированы, еще по двум контрактам был сменен тип воздушного судна, сообщает Flightglobal. Норвежская компания Air Shuttle подписала контракт на поставку шести Boeing 737, а лизинговая компания AWAS пополнит свой парк четырьмя Airbus A320, четырьмя A330 и двумя A350. Правительство канадского региона Ньюфаундленд и Лабрадор разместило заказ на четыре самолета-амфибии Bombardier 415, предназначенных для тушения пожаров.

Немецкий туроператор TUI отменил заказ на шесть Boeing 787, американская лизинговая компания Pegasus Aviation отказалась от четырех A330, а Hamburg International Airlines не будет приобретать четыре A320. Наконец, Air France конвертировала заказанные два A321 в A320. Таким образом, Boeing лидирует с 14 новыми заказами в октябре, в то время как у Airbus 11

заказанных лайнеров. Контракты на четыре и восемь новых лайнеров соответственно подписали Embraer и Bombardier. По два заказа у ATR и Viking.

В сегменте узкофюзеляжных самолетов в октябре законтрактованы 12 Boeing 737 и 4 Airbus A320. Заказы на широкофюзеляжные лайнеры также достаточно высоки: пять A330, два A350 и два Boeing 777. Успешным месяц оказался и для производителей турбовинтовых самолетов: заказы получены на четыре Bombardier 415, два Dash 8, два ATR 42 и два DHC-6. Кроме того, заказаны реактивные региональные самолеты ERJ-135 (4) и CRJ (2).

На конец октября суммарный портфель заказов достиг 7 тыс. 795 единиц, что на 87 штук меньше, чем на конец сентября 2009 года.

источник: AVIAPORT.RU
10.12.09

БРАЗИЛИЯ ВЫБИРАЕТ МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ ПВО И ИСТРЕБИТЕЛЯМИ США

Согласно информации, опубликованной в бразильской газете Correio Braziliense, возможная покупка ракетных зенитных комплексов, скорее всего, негативно скажется на ходе переговоров о покупке в Америке истребителей-бомбардировщиков F-18.

Российская делегация провела в прошлом месяце с бразильским верховным командованием переговоры о возможной продаже батарей Тор-23М.

Бразильские эксперты указывают на то, что Тор-23 был специально разработан в качестве средства перехвата американских истребителей F-18. Они говорят о "невозможности" того, что американцы согласятся продать Бразилии самолеты со всеми их секретами, зная, что у покупателя есть зенитная система, специально разработанная для подавления этого вида оружия.

В Бразилии существует закон, согласно которому военное снаряжение может покупаться только со всей сопровождающей документацией и чертежами, с тем, чтобы в случае необходимости производство подобного оружия могло быть налажено на бразильской территории.

Между тем F-18 является не единственной возможностью для бразильских ВВС. Бразильские военные колеблются между французским Rafale и шведским Saab, притом что президент страны Лула де Силва публично высказывается в поддержку покупки Rafale.

источник: сайт MIGnews.com
08.12.09

ЮЖНОКОРЕЙСКИЕ ВВС СПРОЕКТИРОВАЛИ САМОЛЕТ, ПРИВОДИМЫЙ В ДВИЖЕНИЕ МЫШЕЧНОЙ СИЛОЙ ЧЕЛОВЕКА

В Южной Корее разработан самолет, приводимый в движение мышечной силой человека, сообщил сегодня официальный представитель военно-воздушных сил страны. Аппарат весом всего 40 кг, получивший название "Скай раннер", имеет размах крыльев 30 м. В ходе двух состоявшихся на прошлой неделе испытаний он пролетел расстояние в 100 и 150 метров.

"Хотя первые результаты невелики, дальность полета можно увеличить за счет систематической подготовки пилотов", — заявил представитель академии ВВС подполковник Чой Сон Ок. Во время взлета и самого полета пропеллер такого летательного аппарата приводится в действие летчиком с помощью педалей. ВВС РК, которые сейчас добиваются выделения

дополнительных ассигнований на продолжение технологических разработок "Скай раннера", утверждают, что Южная Корея стала пятой страной в мире, создавшей летательный аппарат, приводимый в движение мускульной силой человека.

Наилучшее достижение в этой сфере принадлежит Соединенным Штатам, где подобный самолет продержался в воздухе почти четыре часа, покрыв при этом расстояние в 119 км, утверждает представитель южнокорейских ВВС. А созданный в Японии такой ЛА покрыл в 1983 году расстояние в 1400 м.

источник: ИТАР-ТАСС
17.12.09

2010 ГОД ДЛЯ БИЗНЕС-АВИАЦИИ БУДЕТ ВСЕ ЖЕ ТЯЖЕЛЫМ, ПОЛАГАЮТ ПРОИЗВОДИТЕЛИ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ

Как сообщает Aviation Week, на собрании авиационного клуба в городе Уичита, штат Канзас, главы компаний-производителей пришли к общему выводу по поводу ситуации на рынке. По их мнению, на сегодняшний день индустрия авиации общего назначения более или менее стабилизировалась, но о дальнейшем ее росте говорить пока рано.

Генеральный директор компании Cessna Джек Пелтон (Jack Pelton), генеральный директор Hawker Beechcraft Бил Бойстур (Bill Boisture), а также вице-президент и генеральный директор Bombardier Learjet

Дэвид Коулил (David Coleal) представляли на собрании авиацию общего назначения и производителей бизнес-джетов. Многие участники встречи выразили мнение, что 2010 год будет непростым для авиационной промышленности и ряду компаний будет нелегко удержаться на рынке в период спада деловой активности. Однако все они намерены развивать дальше новые продукты для привлечения спроса клиентов.

источник: сайт JETS.ru
18.12.09

XIAN AIRCRAFT КУПИЛА АВСТРИЙСКУЮ КОМПАНИЮ FACSS

Китайская корпорация Xian Aircraft (ХАС) и частная компания из Гонконга купили австрийскую компанию FACSS, которая специализируется на изготовлении агрегатов гражданских самолетов из композиционных материалов, сообщает Air Transport Intelligence News.

Две китайские фирмы приобрели в общей сложности 91,25 % акций компании FACSS. Доля ХАС составляет 90 %, частная компания Advanced Treasure Limited владеет 10 %. В качестве одной из составляющих сделки, о которой впервые объявили в октябре текущего года, акционерный капитал компании FACSS был

увеличен на 40 млн евро. Новые собственники компании планируют увеличить присутствие компании на азиатско-тихоокеанском рынке. При этом FACSS останется самостоятельным юридическим лицом, ее будет возглавлять существующая команда менеджеров во главе с президентом Вальтером Стефаном (Walter Stephan), штат из 1560 австрийских рабочих будет сохранен.

источник: AVIAPORT.RU
08.12.09

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ АРАШЕ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Американский авиастроительный концерн Boeing провел серию летных испытаний AH-64D Apache Block III, усовершенствованной версии вертолета, стоящего на вооружении армии США с 1980-х годов. Об этом сообщает DefPro. Во время первого полета вертолета проверялись летные характеристики машины и ее управляемость.

Армия США уже объявила о намерении приобрести 250 усовершенствованных вертолетов Apache. Усовершенствованный Apache отличается от предыдущих версий вертолета лопастями винтов, выполненных из композитных материалов. Кроме того, на новый вертолет установлены более мощные

двигатели T700-GE-701D, а также более современная электронная система управления. AH-64D Block III способен управлять несколькими беспилотниками.

Apache способен развивать максимальную скорость до 300 километров в час, а дальность его полета превышает 1,9 тысячи километров. Вооружение вертолета представляет собой 30-миллиметровую пушку, а также неуправляемые ракеты Hydra 70. Кроме того, в различных комбинациях на Apache могут быть подвешены ракеты AGM-114 Hellfire, AIM-92 Stinger или AIM-9 Sidewinder.

источник: LENTA.RU
08.12.09

ВВС ИЗРАИЛЯ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС НА САМЫЙ ТИХИЙ БЕСПИЛОТНИК

Военно-воздушные силы Израиля совместно с командованием сухопутных войск объявили тендер на поставку малозаметных беспилотных летательных аппаратов, пишет газета The Jerusalem Post. Основные требования к новым БПЛА таковы: минимальная высота полета должна быть не более 3 тысяч футов (914 метров), а продолжительность патрулирования — не менее 10 часов.

Стоимость программы разработки бесшумного беспилотника пока точно не определена, однако она может составить десятки миллионов долларов. В случае если будет разработан БПЛА, который удовлетворит всем требованиям ВВС и армии Израиля, он будет поставлен во все войсковые соединения Израиля. Как ожидается, в тендере на создание и поставку новых беспилотников примут участие компании Elbit Systems, Israel Aerospace Industries и Aeronautics Defense Systems.

По оценке военных, снизить заметность БПЛА можно за счет установки на аппарат более тихих, но эффективных двигателей, а также при помощи уменьшения размеров беспилотника и использования при

его создании композитных материалов. Несмотря на то что ВВС Израиля не указали конкретный тип двигателей для новых БПЛА, очевидно, в них должны быть использованы электродвигатели — они более тихие, чем газовые или керосиновые.

Между тем США также ведут разработку малозаметного БПЛА, в котором используются электродвигатели. За счет применения малозаметных электродвигателей можно снизить минимальную высоту полета беспилотника без риска сделать его заметным. 1 декабря 2009 года специалисты Военно-морской исследовательской лаборатории (Naval Research Laboratory, NRL) США провели испытания беспилотника Ion Tiger, работающего на водородных топливных элементах.

Ion Tiger, способный принять на борт до 5 фунтов полезной нагрузки (2,2 килограмма), провёл в воздухе 26 часов и одну минуту, установив таким образом рекорд среди БПЛА на водородных топливных элементах.

источник: LENTA.RU
08.12.09

"АВИАНТ" В 2010 Г. ПРОИЗВЕДЕТ 10 НОВЫХ САМОЛЕТОВ — В. НОВИЦКИЙ

Киевский завод "Авиант" в 2010 г. произведет 10 новых самолетов. Об этом сегодня сообщил министр промполитики Украины Владимир Новицкий на брифинге в Кабмине Украины, передает корреспондент РБК — Украина. Он уточнил, что, в частности, планируется построить четыре новых самолета Ан-148, а также завершить строительство шести самолетов Ан-32. По

его словам, в декабре 2009 г. правительство планирует решить задачу финансового обеспечения работы ведущих авиапредприятий путем привлечения кредитования. "Ресурсы для этого есть", — сказал он.

источник: ИА «РБК — Украина»
02.12.09

КИТАЙ ДОБИЛСЯ ПРОРЫВА В ИССЛЕДОВАНИИ И ПРИМЕНЕНИИ ТОРМОЗНЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ КРУПНЫХ ЛАЙНЕРОВ

По информации Китайского объединения космических технологий, Китай добился важного прорыва в области исследования и применения тормозных материалов для крупных самолетов. Во второй половине дня 4 декабря проект отечественного производства тормозных дисков из углеродных материалов для крупных лайнеров прошел экспертизу специалистов из Инженерной академии, Пекинского института авиаматериалов, Института металлических материалов при Академии наук и ряда китайских университетов. Новые композитные материалы на 40 проц. легче традиционных и в состоянии выдержать температуру

свыше 2 тыс. градусов. Как сообщается, в настоящее время такие тормозные диски китайского производства уже получили лицензию корпораций "Боинг" и "Аэробус" на оснащение "Боинг-757", "Аэробус-318", "Аэробус-319" и "Аэробус-320", ими также оборудованы самолеты, выполняющие рейсы в Лхасу — административный центр Тибетского автономного района (юго-западный Китай). Новые тормозные материалы будут применяться при разработке отечественных широкофюзеляжных самолетов.

источник: газета «Жэньминь Жибао»
07.12.09

ПРИБЫЛЬ BOMBARDIER ЗА ТРЕТИЙ КВАРТАЛ УПАЛА НА 26 %

Прибыль канадского производителя самолетов и железнодорожного транспорта Bombardier Inc. снизилась на 26 процентов в третьем квартале из-за резкого спада активности в аэрокосмическом секторе.

Прибыль в третьем квартале составила \$ 168 миллионов, или 9 центов на акцию, в сравнении с \$ 226 миллионами, или 12 центами на акцию, годом ранее. Выручка Bombardier составила \$ 4,60 миллиарда. Показатели совпали с предположениями

аналитиков. В том числе выручка Bombardier Aerospace, подразделения компании, занимающегося авиационным, упала на 9 процентов, до \$ 2,06 миллиарда. Выручка Bombardier Transportation, занимающегося железнодорожным транспортом, выросла на 11 процентов, до \$ 2,53 миллиарда, сообщает Рейтер.

источник: журнал «Транспорт (Украина)»
09.12.09

NETJETS ОТМЕНИЛ 90 % ЗАКАЗОВ, РАЗМЕЩЕННЫХ У HAWKER BEECHCRAFT

NetJets отменил 90 % заказов на самолеты Hawker Beechcraft. Следствием этого шага будет снижение дохода производителя на 3,5 млрд долл. США. В Hawker Beechcraft уточнили, что начало поставок самолетов NetJets предполагалось в 2011 году, поэтому на структуре доходов в 2010 году это заявление не скажется. К тому же на заказы NetJets в общей производственной программе Hawker Beechcraft приходится не более 10 процентов годового дохода.

В течение этого года NetJets уже отменил заказы на 12 самолетов Hawker Beechcraft.

NetJets в течение 2009 года проводил мероприятия по сокращению расходов. В частности, одним из методов стали сокращения персонала, в том числе пилотов. Отказ от поставок самолетов, скорее всего, поможет перевозчику в следующем году показать прибыль. Еще одной из причин такого шага является ожидание снижения спроса на бизнес-перелеты в краткосрочной перспективе.

источник: сайт BizavNews.RU
16.12.09

ИЗРАИЛЬСКАЯ АРМИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПАРКА БЛА

Командования ВВС и СВ Израиля направили запрос предложений отечественным оборонным предприятиям на разработку перспективного малозаметного беспилотного летательного аппарата, способного выполнять полет в зоне боевых действий без обнаружения РЛС противника. Как сообщает газета "Иерусалим пост", еще одним неслучайным преимуществом перспективного аппарата, помимо малозаметности, должна стать его бесшумность. Обеспечить это свойство предполагается благодаря использованию композиционных материалов при изготовлении БЛА, небольших габаритов и бесшумного двигателя. Разработчикам не дают рекомендаций относительно типа двигателя, однако отмечают преимущество электродвигателя, который является самым малозаметным.

Разрабатываемый БЛА должен обладать следующими характеристиками: высота полета — не менее 1 км, длительность непрерывного полета — 10 ч, возможность обеспечения воздушной разведки и наблюдения. Как сообщил газете представитель министерства обороны Израиля, новая программа по БЛА обойдется военным в десятки миллионов долла-

ров. Перспективные аппараты поступят на вооружение всех бригад Армии Израиля (ЦАХАЛ) в дополнение к уже имеющимся "Скай ридер", которые передадут на батальонный уровень для тактической разведки и целеуказания. В качестве претендентов на участие в будущем тендере рассматриваются "Элбит системз", "Израиль аэроспейс индастриз" (Israel Aerospace Industries, IAI) и "Аэронотикс".

Решение о создании новых малозаметных БЛА принято в рамках планов ЦАХАЛ по расширению использования беспилотной техники в боевых операциях. В ближайшие месяцы ЦАХАЛ создаст новую эскадрилью "Эйтан", на вооружении которой будут БЛА "Херон-ТР" производства IAI.

"Херон-ТР" — самый крупногабаритный израильский БЛА с размахом крыла 26 м (сравнимо с авиалайнером "Боинг-737"), массой 4650 кг и высотой полета до 13,7 км. Аппарат оснащен бортовым вооружением общей массой до 1 т, системой РЭБ и может достичь Ирана.

источник: АРМС-ТАСС
11.12.09

АРМИЯ США ЗАКАЗАЛА ЕЩЕ 45 ЕВРОПЕЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Командование армии США разместило заказ на поставку дополнительных 45 вертолетов UH-72A Lakota, производимых североамериканским подразделением европейского концерна EADS — Eurocopter Group. Об этом сообщает Defense Aerospace. Стоимость дополнительной партии вертолетов составляет 247,2 миллиона долларов. Вертолеты должны быть поставлены в нескольких модификациях: транспортной, многоцелевой и медицинской.

Сейчас общее число заказанных UH-72A Lakota, с учетом дополнительной партии, составляет 178 единиц. Согласно намеченным планам поставки вертолетов начнутся в 2011 году.

Ранее стало известно, что ВВС США получили первый из заказанных пяти вертолетов Eurocopter H-72A. Вертолеты предназначены для школы летчиков-испытателей ВМС США, расположенной в Мэриленде. H-72A будут использоваться для подготовки летчиков-испытателей из США и союзных государств.

Заказанная модификация H-72A оборудована отстреливаемыми дверцами кабины пилота, системой записи переговоров пилотов и складными лопастями несущего винта.

Сейчас на вооружении США стоят 93 вертолета UH-72A Lakota. H-72A и UH-72A построены на платформе гражданского транспортного вертолета EC145 и производятся на американском заводе Eurocopter в городе Колумбус, штат Миссисипи. Как ожидается, до 2016 года военные планируют закупить 345 таких машин.

Вертолеты H-72A и UH-72A могут вмещать до 9 пассажиров и перевозить их на расстояние до 685 километров. Максимальная скорость вертолетов составляет 268 километров в час.

источник: LENTA.RU
11.12.09

ОБЗОР ПРЕССЫ

Полет нормальный	43
Приключения европейцев в России	44
Виктор Христенко: "Россия, несмотря на мировой экономический кризис, не сокращает финансирование программ авиа- и судостроения"	45
Будущее на воде	46
Эксперт: Аварии российских истребителей могут повлиять на сотрудничество с Индией	47
29-е заседание МКС по сотрудничеству России и Украины в области авиационного двигателестроения	48
"Блатные раскоряки", или Жертвы подковерной борьбы	50
Особенности защиты прав на российские оборонные товарные знаки	53
Бомберы могут вернуться в Казань	54
Предварительные итоги работы Пермского моторного завода в 2009 году	56
2009 год дал Ан-148 команду на взлет	57
Китайцы копируют МиГом	61
Россия потратит \$ 90 млрд на новые самолеты	62
Процент на пламенный мотор	63
ОАО "Вертолеты России" развивает транспортное сообщение в регионах РФ	63
Самолетостроителям повезло с первыми лицами	64
Предприятия должны принимать участие в подготовке специалистов — Путин	65
"МиГ" снова нужен	66
"Иркут" выбрал лучшее	66
Индия реализует право выбора	67
ОКБ имени А. И. Микояна — 70 лет	68
Объем инвестиций в модернизацию АКК "Прогресс" до 2015 года составит около 6 млрд руб.	69
Россия не встанет на крыло в ближайшее время	70
Рыночник Сергей Чемезов	71
Самолет-штурмовик превратили в теплоэлектростанцию	72
Генерал "звездных войн"	73
Полет на солнце	74

ОБЗОР ПРЕССЫ

за декабрь 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

Возрождение гособоронзаказа и экспортные контракты сделали 2009 год рекордным для российской военной авиации.

Текущий год российская военная авиация заканчивает с рекордными показателями. Возрожденный гособоронзаказ, а также поставки отечественных истребителей в Малайзию, Алжир и Индию во многом позволят Объединенной авиастроительной корпорации закончить год с заработком в 115–120 млрд рублей. Однако гражданское авиастроение в России по-прежнему хромает: перенос сроков ввода в строй Sukhoi SuperJet 100 и проблемы с ульяновским "Авиастаром" заставляют экспертов говорить о будущем "гражданки" в пессимистических тонах.

БОРЬБА С ДОЛГАМИ

В понедельник глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров отчитался о том, как крупнейшая самолетостроительная компания России закончила год. В частности, по словам управленца, по итогам 2009 года ОАК ожидает выручку на уровне 115–120 млрд рублей. В 2010 году же заработок авиакорпорации должен составить и вовсе 150 млрд рублей. Впрочем, такие цифры не должны вводить в заблуждение: задолженность компании на сегодняшний день составляет 175 млрд рублей, из которых доля "плохих" долгов доходит до 64 млрд рублей.

Рассказал Алексей Федоров и о том, какие машины компания выпускала в 2009 году. "Впервые в этом году у нас большой объем поставок по гособоронзаказу. Это большая партия "МиГов" – МиГ-29СМТ и МиГ-29УБ – всего 31 самолет", – цитирует Федорова

Интерфакс. Он сообщил, что оставшиеся три самолета МиГ-29 будут поставлены в следующем году.

С АКЦЕНТОМ НА "РУСЛАНЫ"

Кроме того, Федоров рассказал и об экспорте российских военных самолетов за рубеж. По его словам, наибольший объем поставок приходится на самолеты Су-30МКИ – более 30 единиц. "Это и поставки самолетов в Малайзию и Алжир, эти оба контракта уже исполнены, а также поставка в Индию", – заявил Федоров. По его словам, в Индию самолеты поставляются в виде технологических комплектов, представляющих собой самолеты в разной степени готовности. Кроме того, боевые самолеты поставлялись в Индонезию.

Также представители ОАК заявляли, что в 2014 году могут начаться поставки обновленных военно-транспортных Ан-124 "Руслан" (на реанимации проекта этого уникального самолета настаивал президент России Дмитрий Медведев). В частности, как передает слова Федорова Интерфакс, закупки 20 подобных самолетов включены в госпрограмму вооружений до 2020 года. Стоимость возобновления производства "Русланов" оценивается в 17 млрд рублей (цена одного борта доходит до 200 млн долларов).

ВОЕННЫЙ ПЕРЕКОС

По словам Федорова, в этом году российское самолетостроение носило преимущественно военный характер: из 90 произведенных корпорацией машин лишь 17 были гражданскими. Для "гражданки" год действительно оказался тяжелым: к примеру, на Международном авиасалоне в Жуковском министр про-

мышленности Виктор Христенко заявил, что Россия отказывается от производства широкофюзеляжных лайнеров типа Dreamliner.

Более того, было объявлено, что новый региональный самолет Sukhoi SuperJet 100 будет поставляться покупателям лишь в 2010 году. Так что не стоит удивляться тому факту, что в августе 2009 года на совещании перед МАКСом Владимир Путин раскритиковал деятельность ОАК, обвинив ее контракты в убыточности. Глава госкорпорации потом оправдывался, что поддержка убыточного производства гражданских Ту-204 и Ил-96 необходима, так как процесс модернизации авиастроения очень сложен и за несколько лет осуществить его невозможно.

"ГРАЖДАНКУ" НАДО ПОДТЯНУТЬ

Отраслевые эксперты не видят ничего страшного в том, что в этом году российская авиаотрасль работала в основном на "оборонку". "В целом я оцениваю работу ОАК в этом году как удовлетворительную, — говорит замруководителя Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. — К примеру, были предприняты необходимые вещи с точки зрения экономики: в первую очередь, санирование долгов компании и утверждение ее бизнес-структуры. Кроме того, в товарном отношении год получился достаточно удачным, плюс впервые за долгое время появился такой фактор, как гособоронзаказ".

С оптимизмом эксперт оценивает и перспективы ОАК на следующий год. "В планах корпорации ожидается утверждение внутренней структуры компании, в гражданской сфере — коммерциализация Ту-204СМ и "домучивание" SSJ, — рассказывает Константин Макиенко. — В военной сфере на январь запланированы пробы истребителя ПАК ФА 5-го поколения, а с 2012 года будет запущено производство Су-35".

Впрочем, большинство экспертов оценивает "гражданские" перспективы ОАК гораздо более пессимистично. "Возможности казанского предприятия, производившего Ту-214 для "Трансаэро", сегодня явно ниже, чем того хочет ОАК, а недостатки управления мешают наладить на площадях "Авиастара" в Ульяновске более мощное производство самолетов", — рассказывает главный редактор отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Другая "стратегическая" проблема ОАК, как считает аналитик, заключается в отсутствии долгосрочного кредита. "Но это общая ситуация на рынке", — отмечает Пантелеев, добавляя, что в 2010 году ОАК наверняка удастся наверстать образовавшееся отставание и войти в график наращивания производства на ближайшие несколько лет.

Тимур МУХАМАТУЛИН

источник: газета «Взгляд»
29.12.09

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЕВРОПЕЙЦЕВ В РОССИИ

EADS меняет стратегию инвестиций в российский авиапром.

Мечты российских властей интегрировать российский авиапром в европейскую авиастроительную индустрию не спешат сбываться. Ставка на взаимные прямые инвестиции, еще недавно казавшаяся беспроигрышной, себя не оправдала. Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS), потратив в свое время 1,87 млрд руб. на пакет акций "Иркут", позже предпочел перепродать этот пакет с небольшой для себя выгодой. А вместо ожидаемой сделки по покупке бумаг Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) сейчас EADS решил вкладываться в подготовку российских пилотов, а также инвестировать в проекты Минтранса по безопасности полетов.

Роман европейских и отечественных авиастроителей начался в 2004 году. НПК "Иркут", производитель военной и гражданской авиатехники, а также, пожалуй, самая успешная российская авиастроительная компания, затеял публичное размещение своих акций на отечественной бирже. Событие это вызвало большой интерес: до сих пор ни одна из российских компаний, связанных с производством военной продукции, не являлась публичной. Купить бумаги "Иркут" выразил желание и EADS, у которого уже были планы производственной кооперации с российской компанией. Тогдашний совладелец и глава "Иркут" Алексей

Федоров (позже он возглавил ОАК) всячески поддерживал стремление европейцев, однако из-за долгих согласований с российским правительством сделка с EADS состоялась только в конце 2005 года.

10 % акций "Иркут" обошлись европейцам в 1,87 млрд руб. Этот пакет, как ожидалось, должен был стать пропуском EADS в капитал ОАК, которая тогда как раз начала создаваться. В свою очередь российские власти предприняли попытку войти в состав акционеров европейского консорциума: в 2006 году банк ВТБ приобрел около 5 % акций EADS, однако попытки увеличить долю, а также получить доступ к управлению натолкнулись на отпор других акционеров. Совместные проекты также шли ни шатко ни валко: российским авиастроителям были предложены небольшие контракты на поставку комплектующих для самолетов Airbus. Позже, уже в 2008 году, акционерам "Иркут" было предложено обменять акции на бумаги ОАК. EADS в тот момент мог рассчитывать примерно на 3 % акций Объединенной корпорации. Но вместо этого европейцы воспользовались офертой и предпочли продать ОАК акции "Иркут" по 22,28 руб. за штуку. В общей сложности пакет был продан за 2,19 млрд руб., то есть EADS смог заработать на этой сделке 340 млн руб. Впрочем, тогда в ОАК не расстроились из-за ухода EADS: как ожидалось, европейцы смогут позже войти в капитал корпорации, оплатив долю живыми деньгами.

"В настоящий момент EADS продает акции корпорации "Иркут" с целью приобретения соответствующего пакета акций ОАК после запланированного завершения финансовой оценки корпорации, что позволит технически осуществить подобную сделку", — заявлял европейский авиаконсорциум. Глава EADS Луи Галлуа даже отправил письмо на имя президента ОАК Алексея Федорова, в котором подтверждал намерение осуществить инвестиции.

Однако сейчас в ОАК, похоже, уже не рассчитывают на европейцев. "Ситуация в EADS непростая, сейчас сложно говорить, будет ли компания участвовать в уставном капитале ОАК", — отмечает Алексей Федоров. Он надеется, что после улучшения финансового положения в ОАК у EADS вновь появится желание инвестировать в российский авиапром.

ШКОЛА

Европейцы уже придумали, как потратить полученные от продажи акций "Иркута" средства. Как рассказал РБК daily глава EADS и Airbus в России Вадим Власов, компания готова инвестировать 4 млн долл. в создание школы пилотов, образованной компанией "Аэрофлот". "EADS не успел сделать своп своих акций, поскольку не было аудированной отчетности ОАК. Однако концерн заявлял, что деньги готов инвестировать в авиационные проекты на территории России", — отмечает г-н Власов. — Сейчас Airbus и EADS внимательно следят и поддерживают проект по подготовке пилотов авиакомпании "Аэрофлот".

Также деньги могут быть потрачены и на сотрудничество с Минтрансом в области безопасности полетов. "Меморандум о сотрудничестве с EADS в области безопасности полетов был подписан ранее, но конкретные проекты еще не реализовывались", — говорит начальник отдела общественных связей Минтранса Тимур Хикматов. Соответственно, и оценить инвестиции европейцев в эти проекты пока не представляется возможным.

И если европейцы потихоньку определяют свою новую стратегию инвестиций в отечественные авиационные проекты, то россияне до сих пор спорят, кто возьмет на себя потери от неудачной инвестиции в акции EADS. По словам Алексея Федорова, не исключено, что 5 % акций консорциума будет передано ОАК. "Объективно эти акции, кроме ОАК, никому не нужны. Банку развития они были отданы по цене первоначальной покупки. Сейчас они стоят в два раза меньше, чем покупались. Если их продать, то это даст банку убытки", — отмечает г-н Федоров. В то же время он признает, что ОАК также не собирается переплачивать за эти бумаги, так как у компании сейчас нет средств. По его словам, сделка по покупке акций EADS станет возможной, если Банк развития согласится продать их по текущей рыночной цене.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
29.12.09*

ВИКТОР ХРИСТЕНКО: "РОССИЯ, НЕСМОТЯ НА МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС, НЕ СОКРАЩАЕТ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОГРАММ АВИА- И СУДОСТРОЕНИЯ"

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко в рамках "правительственного часа" ответил на вопросы депутатов Государственной думы Российской Федерации.

В рамках "правительственного часа", отвечая на вопросы депутатов, министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко заявил, что Россия, несмотря на мировой экономический кризис, не сокращает финансирование программ авиа- и судостроения и "по-прежнему планирует завоевать долю в размере 5 % на рынке гражданских самолетов к 2015 году и 15 % рынка — к 2025 году". Он отметил, что все целевые ориентиры, которые были приняты для развития авиационной отрасли, "никоим образом не подвергнуты изменениям". Виктор Христенко добавил, что существенный объем антикризисных средств был направлен на увеличение уставных капиталов предприятий ОПК и ОАК.

По графику идет создание среднемагистрального самолета МС-21, в завершающей стадии находится

реализация проекта "Сухой Суперджет 100". "Из всего объема средств, направляемых на поддержку реального сектора, средства, направляемые на авиапром, составляют самую большую долю. Это позволило в 2009 году не только не снизить, но и увеличить объемы по самому чувствительному сегменту — по гражданской авиационной технике. Вместо 10 больших самолетов, которые были сделаны в прошлом году, в этом году будет сделано 16 больших самолетов", — рассказал депутатам министр. Он пояснил, что речь идет о тяжелых магистральных и региональных самолетах.

Говоря о развитии судостроения, Виктор Христенко сообщил, что в 2009 году отрасль увеличивает объемы производства в 1,6 раза. "Впервые в рамках процедур, которые связаны и с реструктуризацией отрасли, и с поддержкой заказов по линии наших основных заказчиков, удалось эту работу консолидировать в самых разных точках: и на Севмашпредприятии, и на дальневосточной площадке, и на питерской площадке", — пояснил он. В целом около 10 миллиардов рублей были направлены в уставный капитал предприятий. Кроме того, были выделены средства на субсидирование различных платежей перед банками.

"Все это позволило авиа- и судостроению продемонстрировать общий рост производства и продаж", — резюмировал министр промышленности и торговли Российской Федерации. Виктор Христенко рассказал о мерах антикризисной поддержки промышленности дальневосточного региона:

— впервые на Дальнем Востоке будут в конце этого года открыты мощности по производству компании Sollers, которая получала госгарантии на кредитование, в том числе на реализацию этого проекта;

— сформирован дальневосточный центр судостроения и судоремонта. "На сегодняшний день он является ключевым приоритетом для реализации двух больших проектов — с корейскими партнерами и самостоятельного проекта. Для того чтобы сохранить спрос на услуги судостроения, соответствующим образом уже были оформлены гарантии на Дальневосточное морское пароходство", — пояснил министр;

— Минпромторг России проработал полный комплекс мер поддержки ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина" (г. Арсеньев) "не только по текущему состоянию, но и по новым продуктам, которые будут на этом предприятии делаться";

— были дополнительно выделены ресурсы ОАО "КНААПО", реализующему проект "Сухой Суперджет 100", для наращивания объемов модернизационных программ по самолетостроению.

"В целом ни одна крупная программа по дальневосточному региону не только не была свернута — она была только увеличена", — заключил Виктор Христенко.

*источник: организация «Минпромторг»
17.12.09*

БУДУЩЕЕ НА ВОДЕ

Премьер Владимир Путин потребовал разработать долгосрочную программу кораблестроения и реформировать под нее судостроительную отрасль.

Военную кораблестроительную программу, рассчитанную как минимум на 30 лет, "абсолютно необходимо" разработать в самые сжатые сроки, заявил в пятницу премьер Владимир Путин на совещании в Санкт-Петербурге. По его мнению, в документе должны быть обозначены четкие приоритеты отрасли с учетом финансовых возможностей государства. Без такой долгосрочной программы Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) не сможет выстроить стратегию своего развития, уверен премьер. Ситуацию в отрасли Путин назвал "неплохой", отметив, что за январь — сентябрь производство выросло на 74 %. Он также напомнил о решении правительства выделить Амурскому судостроительному заводу 1,9 млрд руб. для завершения работ над зарубежным заказом (достройка и испытания атомной подлодки "Нерпа" для ВМС Индии. — "Ведомости") и о решении Минобороны разместить на этом заводе заказы на 3 млрд руб.

"Адмиралтейская верфь", где прошло совещание, приурочила к событию спуск на воду танкера ледового класса "Кирилл Лавров", построенного с применением новейших технологий — электродвижения и движителя типа "азипод". Гендиректор завода Владимир Александров сообщил Путину, что предприятие строит еще две неатомные лодки нового проекта 667 (головная — "Санкт-Петербург" — спущена на воду пять лет назад, но испытания никак не завершатся). Именно этому заводу достался заказ на шесть лодок проекта 636, контракт ценой более \$ 2 млрд на днях был подписан с Вьетнамом. Программу будет готовить Минобороны при участии ОСК и Минпромторговли, говорит сотрудник военного ведомства. По его словам, разрабатываемая стратегия ОСК будет увязана как с ФЦП "Развитие гражданской морской техни-

ки" до 2016 г. (расходы бюджета — 92 млрд руб., внебюджетные — 43 млрд руб.), так и с планами по строительству военных кораблей на экспорт и для ВМФ России. Затраты на их строительство утверждены в госпрограмме вооружений до 2015 г. и превышают расходы по ФЦП, продолжает чиновник, но они будут пересмотрены, если появится новая программа кораблестроения. Другой сотрудник Минобороны отмечает, что в 2009 г. расходы на строительство надводного военного флота составят 30 млрд руб., с 2006—2007 гг. они удвоились. Получить комментарии в ОСК не удалось.

Идея подготовки 30-летней программы развития военного флота правильная, но малореалистичная из-за отсутствия экономической стабильности в России, говорит редактор Moscow Defense Brief Михаил Барабанов. Нет у чиновников и единого подхода к развитию флота и определению его места в Вооруженных силах, продолжает он: "Признаком отсутствия такого консенсуса являются, в частности, планы покупки во Франции дорогостоящего десантного корабля Mistral, предназначенного для решения задач, не стоящих перед российским ВМФ, — экспедиционных и интервенционных действий в океанской зоне".

Рост судостроения в январе — сентябре был вызван, по мнению Барабанова, сдачей нескольких кораблей, в частности сторожевого корабля "Ярослав Мудрый". По оценке эксперта, до 2015 г. ВМФ получит от промышленности три стратегические атомные подлодки проекта 955/955А, одну атомную лодку проекта 885, три дизельных проекта 677, пару фрегатов проекта 22350 и до пяти корветов проекта 20380, а также несколько вспомогательных судов, что весьма слабо загрузит промышленность, рассчитанную на выпуск нескольких десятков таких кораблей в год.

*Алексей НИКОЛЬСКИЙ,
Мария БУРАВЦЕВА*

*источник: газета «Ведомости»
21.12.09*

ЭКСПЕРТ: АВАРИИ РОССИЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МОГУТ ПОВЛИЯТЬ НА СОТРУДНИЧЕСТВО С ИНДИЕЙ

Недавние аварии самолетов российского производства в Индии могут в краткосрочной перспективе негативно повлиять на российско-индийское военное сотрудничество. Такое мнение высказал в беседе с "Росбалтом" старший научный сотрудник Центра индийских исследований Института востоковедения РАН и редактор международного отдела "Русского журнала" Борис Волхонский.

Он прокомментировал военно-технический аспект переговоров, состоявшихся в понедельник в Кремле, между президентом России Дмитрием Медведевым и премьер-министром Индии Манмоханом Сингхом.

"Сами по себе авиакатастрофы истребителей российского производства в Индии вряд ли окажут долгосрочное воздействие на военно-техническое сотрудничество двух стран, однако, скорее всего, этот факт будет использован индийской стороной как очень мощный "козырь" при попытках сбить цену на российские вооружения или добиться от России преференций в области ВТС", — сказал Волхонский.

По его словам, ситуация с ВТС между Россией и Индией остается "сложной и неоднозначной". Эксперт напомнил, что "еще с советских времен 75–80 % вооружения в Индию поставлял Советский Союз. С одной стороны, это было очень выгодно обеим странам, с другой — создавало некую ситуацию взаимозависимости. До сих пор Индия остается вторым по значимости российским партнером в военно-технической сфере".

"Но начиная с 90-х годов Индия заняла достаточно жесткую позицию в отношении импорта российских вооружений, — продолжил собеседник "Росбалта", — индийская сторона склоняется к необходимости импортировать технологии и лицензии. Индия от России хочет "металл", а высокотехническую "начинку" для него получает из других источников".

"Индийский рынок вооружений колоссальный. Туда стремятся и Великобритания, и Соединенные Штаты, Италия, Франция, Израиль. Так что подписанные сегодня в Кремле соглашения в сфере ВТС, безусловно, полезны обеим сторонам, однако это не означает, что все проблемы "закрывают", — отметил эксперт. Напомним, что в понедельник в Кремле в присутствии лидеров России и Индии были подписаны межправсоглашения о Программе военно-технического сотрудничества с 2011 по 2020 год, о послепродажном обслуживании поставленных в Индию российских вооружений и военной техники, а также протокол к межправсоглашению о сотрудничестве в области разработки и производства многоцелевого транспортного самолета (от 12 ноября 2007 года). Своими подписями документы скрепили директор Федеральной

службы по военно-техническому сотрудничеству РФ Михаил Дмитриев и заместитель министра обороны Индии Прадип Кумар.

Президент России Дмитрий Медведев и премьер-министр Индии Манмохан Сингх приняли Совместную декларацию. В документе содержится "оценка значимости российско-индийского стратегического партнерства, совместное видение процесса формирования полицентричной международной системы в XXI веке".

Отметим также, что командование Военно-воздушных сил Индии после произошедшего в минувший понедельник крушения Су-30МКИ во время тренировочного полета приостановило эксплуатацию почти 100 российских истребителей этой марки.

Эта, уже вторая в этом году и за всю историю эксплуатации машин такого типа в Индии, авария произошла неподалеку от города Джайсалмер в штате Раджастан. Оба пилота не пострадали. Крушение произошло через пять дней после того, как на Су-30МКИ, который считается самым современным истребителем индийских ВВС, совершила полет президент страны Пратибха Патил.

Первая же катастрофа произошла 30 апреля в том же районе штата Раджастан, тогда погиб один пилот. Официально итоги расследования так и не были опубликованы.

Поставки этого истребителя в Индию начались в 1997 году. Часть самолетов была поставлена в готовом виде, часть собрана из машинокомплектов на заводе госкомпании Hindustan Aeronautics Limited (HAL).

*источник: ИА «РосБалт»
07.12.09*

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

29-Е ЗАСЕДАНИЕ МКС ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ РОССИИ И УКРАИНЫ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Очередное заседание Межгосударственного координационного совета (МКС) по сотрудничеству в области авиационного двигателестроения между Россией и Украиной состоялось в Москве 26 ноября 2009 г.

Со вступительным словом выступил президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. Он, в частности, сказал: "Самое приятное, что самолеты с российско-украинскими двигателями летают, и летают хорошо, самолеты и двигатели производятся серийно. Это двигатели Д-36, Д-436Т-148, Д-436ТП, ТВЗ-117ВМА-СБ1. К сожалению, самолеты производятся не теми количествами, которые сегодня нужны авиакомпаниям".

"Приятно, что сразу же после завершения 28-го заседания МКС начались пассажирские авиаперевозки на самолете Ан-148 в Украине", — продолжил он. За истекший период сдан заказчику первый самолет Ан-148 производства ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", и сегодня имеется большой портфель заказов на этот самолет. "Кроме того, в последнее время Ан-148 был с большим успехом продемонстрирован и за рубежом", — добавил президент АССАД.

В. Чуйко особо остановился на необходимости максимально развивать за рубежом технические центры обслуживания и ремонта отечественных самолетов и двигателей. В качестве яркого примера он привел технический центр ОАО "Мотор Сич" в свободной экономической зоне аэропорта эмирата Шарджа. Корпус имеет высоту расположения кран-балки до 10 м и цех по среднему ремонту двигателей. Есть достаточные площади для склада, для партнеров. "Группа специалистов из 6–8 человек четыре года назад там выполняла работы на \$ 200 тысяч, а в этом году они должны выполнить работы на \$ 15 млн", — отметил выступающий. Причем сама схема работы очень простая: нет налогов на прибыль, НДС, есть только оплата за аренду земли, за привлекаемых специалистов. "Наша беда — сервисные услуги. Однако этот центр максимально приближен к эксплуатантам и позволяет в течение 48 часов принять решение и оказать помощь. Сегодня этот центр готов стать региональным центром, обслуживая воздушные суда и двигатели из Афганистана, Ирана, Ирака, всего Ближнего Востока и Восточной Африки", — отметил руководитель ассоциации.

В. Чуйко добавил, что он договорился с руководителем ОАО "Мотор Сич" Вячеславом Богуслаевым на заседании правления 26 декабря текущего года обсудить проблему организации региональных центров техобслуживания и ремонта. "Мы хотели бы провести совещание по этому вопросу с двигателями и других предприятий", — сказал президент АССАД. К заседанию была подготовлена справка о ходе выполнения решений предыдущего заседания МКС: практически все

пункты выполнены или находятся в стадии выполнения. "Нет вопросов, по которым российские и украинские специалисты не могли бы договориться", — подчеркнул В. Чуйко.

Генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев в своем выступлении отметил, что создаваемый газогенератор перспективного двигателя ПД-14 для самолета МС-21 позволит создавать двигатели различной тяги и различного назначения. "Сейчас мы разрабатываем семейство авиадвигателей для семейства самолетов МС-21. Мы при поддержке Министерства промышленности и торговли России и российского правительства занимаемся освоением важнейших технологий, чтобы быть конкурентоспособными на рубеже 2015–2016 гг.", — сказал он.

"Мы подписали соглашение с Запорожским моторостроительным конструкторским бюро "Прогресс" (ЗМКБ "Прогресс") и ОАО "Мотор Сич" по определению сфер нашего сотрудничества", — уточнил А. Иноземцев. В унифицированном газогенераторе украинские коллеги создают малоэмиссионную камеру сгорания. "Подписан и проавансирован контракт на эскизный проект, в январе мы ждем от наших коллег из Запорожья результаты. Если проект, предложенный запорожцами, будет работоспособен, то они будут участвовать в разработке, сертификации, производстве, послепродажном обслуживании и ремонте этого узла. Это и есть воплощение идеи о рискоразделенном партнерстве", — подчеркнул генеральный конструктор.

Вторым направлением сотрудничества пермских и запорожских моторостроителей является спрямляющий аппарат вентилятора из полимерных композиционных материалов. "Запорожье по этому направлению является лидером, особенно по двигателю Д-18Т. Мы выдали техническое задание, будем его рассматривать и обсуждать предложения", — дополнил А. Иноземцев. Он отметил, что в семействе разрабатываемых двигателей есть несколько тяжелых двигателей с большей тягой, чем необходимо для МС-21. "Мы считаем, что в перспективе такие двигатели будут иметь спрос, в частности для ремоторизации имеющегося парка самолетов, оснащенных двигателями ПС-90А. Все двигатели большей тяги планируется выполнить редукторными, то есть с редуктором между вентилятором и турбиной низкого давления. В этом плане наибольший опыт также имеют специалисты из Запорожья, и, естественно, на принципе рискоразделенного партнерства этот узел будут делать они", — полагает А. Иноземцев. Наконец, отметил он, "наши партнеры из Запорожья будут разрабатывать роторную конструкцию. Эти четыре направления отражены в соглашении, и по ним мы будем работать".

Помимо сотрудничества с предприятиями запорожского "куста" авиационного двигателестроения, А. Иноземцев отметил перспективность взаимодействия с киевским Национальным авиационным университетом. "Я бы хотел также предложить еще одно направление, которое появилось после нашего совещания в

Запорожье. Киевский институт гражданской авиации процветает, он преобразован в Национальный авиационный университет. Этот институт для нас интересен тем, что в 90-х годах ГосНИИ ГА отказался работать с нами по созданию системы диагностики работы двигателя ПС-90А. А именно эта система все-таки позволила нам перейти на эксплуатацию ПС-90А по состоянию без ограничения ресурса. Этого удалось добиться в том числе и с помощью бортовой и наземной системы диагностики. Нашим главным партнером в создании этой системы был киевский институт. Поэтому мы договорились с его руководством о его включении университета в создание системы диагностики будущего семейства двигателей", — добавил генеральный конструктор.

Первый заместитель генерального конструктора ГП "Ивченко-Прогресс" Игорь Кравченко посвятил свое выступление формированию кооперации по созданию перспективного авиационного двигателя ПД-14. Он, в частности, сказал, что был объявлен конкурс на создание двигателя для самолета МС-21. Этот конкурс был проведен. На конкурс были представлены проекты ПД-14 и СПМ-21. Сейчас эти проекты рассматриваются в НПК "Иркут". Кроме того, ЗМКБ "Прогресс" было предложено принять участие в разработке двигателя ПД-14 совместно с ОАО "Авиадвигатель", дополнил И. Кравченко. "Нам предложено работать по трем узлам перспективного двигателя ПД-14, по которым "Прогресс" и "Мотор Сич" имеют большой научно-технический задел, а также по перспективному редуктору, в разработке которого имеют хорошие наработки ЗМКБ "Прогресс" и ММПП "Салют". Нам также предложена работа по лопаткам спрямляющего аппарата вентилятора из композиционного материала, таким как применяемые на двигателе Д-18Т, который на сегодня имеет наработку одного двигателя 18 тысяч часов, а суммарная наработка двигателей Д-18Т составляет примерно 1,5 млн часов", — добавил он.

Касаясь работ по камерам сгорания, специалист отметил, что еще в 1980–1990-х гг. в Запорожье была проделана большая работа по перспективным камерам сгорания. Всего было выполнено порядка 70 испытаний различных типов камер сгорания. "Для двигателя Д-27 мы отработали принципиальную конструкцию камеры сгорания, которая запатентована. Она позволяет получить большие ресурсы при малом количестве воздуха для горения. В настоящее время находится в завершающей стадии эскизный проект камеры сгорания для ПД-14, и в декабре проект будет завершен. По расчетам, выбросы из перспективной камеры сгорания получаются на 40 % ниже норм, которыми руководствуется ГосНИИ ГА с 2008 г.", — сказал И. Кравченко.

Также в Запорожье полностью сохранена школа проектирования редукторов. Именно благодаря ей был создан уникальный редуктор для двигателя Д-27. "Иностранные специалисты, осматривавшие Д-27, не раз удивлялись малогабаритности редуктора и его передаваемой мощности — 14 тысяч л. с.", — констатировал выступающий. Он подчеркнул, что "Прогресс" предложил симбиоз проектов СПМ-21 и ПД-14 в редукторном варианте.

Специалист рассказал и о других ноу-хау. "Проводя исследования и эксперименты, мы на модельной турбине выполнили исследования конвективно-пленочной системы охлаждения рабочих лопаток турбины высокого давления, изготовленных из монокристаллического сплава ЖС-32 с нанесением теплозащитного

покрытия. Эквивалентная наработка лопаток составила 2429 часов (760 испытательных циклов) при температуре 1720 градусов К. Также нами впервые выполнены цельнокомпозиционные решетки для конструкции реверсивного устройства, что существенно сокращает его массу", — сказал И. Кравченко.

Далее разговор шел о двигателе АИ-222-25. Акт государственных испытаний двигателя с межремонтным ресурсом 300 часов и назначенным ресурсом 600 часов был подписан в августе 2008 г. Сейчас завершаются государственные испытания самолета, остался нерешенным один вопрос — отработка системы защиты от помпажа двигателя при стрельбе из пушки. Также "Прогресс" работает над дальнейшим развитием этого двигателя. Создан форсажный вариант двигателя АИ-222-25Ф, он уже проходит испытания. "Я думаю, что в конце 2010-го или в начале 2011 г. мы пройдем госиспытания. Этот двигатель будет иметь тягу на форсаже 4200 кг. У нас подписано трехстороннее соглашение между ЗМКБ "Прогресс", ОАО "Мотор Сич" и ФГУП "ММПП "Салют" по продвижению этого двигателя на мировой рынок с долевым участием каждой из сторон", — отметил И. Кравченко.

Также существует задел по двигателю АИ-22, созданному для самолета Ту-324. Имея опыт работы и отдельные отработанные узлы двигателей АИ-222-25 и АИ-22, можно создать перспективный двигатель на 4 т тяги для административных самолетов и высотных разведчиков. Такой двигатель может быть создан в относительно короткие сроки и с относительно небольшими затратами. Для создания такого двигателя нужен заказчик и соответствующий проект самолета.

Далее выступающий подчеркнул, что запорожский "куст" авиационного двигателестроения всегда работал в тесном контакте с российскими коллегами и эти связи должны только укрепляться. Он также особо выделил тот факт, что даже в условиях кризиса специалисты и руководители украинских предприятий авиационного двигателестроения не стремятся на Запад, а всегда работали и будут работать совместно с российскими коллегами. "Мы понимаем цели Запада — получить все бесплатно или за минимальную плату и дать нам второстепенные узлы для изготовления, пробраться в наши структуры управления, чтобы потом их обанкротить. Мы видим такое отношение. Только работая вместе с российскими специалистами, мы вместе способны создать технику, превосходящую технику Запада. Ярким примером является самолет Ан-70 с двигателями Д-27 — европейский аналог до сих пор не взлетел, затрачено 20 млрд евро, а самолет имеет характеристики хуже Ан-70. Только вместе мы способны сделать двигатель ПД-14, которому также не будет конкурентов в мире", — сказал И. Кравченко.

Главный инженер ФГУП "ММПП "Салют" Валерий Поклад вначале остановился на испытаниях самолета Як-130 по проверке работоспособности системы противопомпажной защиты. Затем он отметил, что работы по увеличению ресурса двигателя АИ-222-25 Минобороны финансировать отказывается. "Нам помогает НПК "Иркут", и мы надеемся в конце 2009-го или в начале 2010 г. завершить стендовые испытания двигателя № 11 и выпустить соответствующий акт", — отметил В. Поклад. По завершении государственных испытаний самолета Як-130 подготовлен комплект документации двигателя АИ-222-25 для Межведомственной комиссии заказчика по присвоению литеры "О1" (серийный).

Суммарная летная наработка двигателей АИ-222-25 превышает 1500 часов. Летная наработка одного двигателя составила 270 часов при ресурсе 300 часов до первого ремонта.

Выступающий напомнил, что 19 августа 2009 г. оформлен протокол о внесении изменений в соглашение от 20 августа 1997 г. между Правительством РФ и Правительством Украины о сотрудничестве в области разработки, производства, поставок и эксплуатации авиационной техники, которым предусматривается продолжение совместных работ по форсажному двигателю АИ-222-25Ф. По форсажному двигателю будет идти встречная кооперация. "Надо снизить издержки производства двигателя и сделать его конкурентоспособным", — отметил главный инженер ММП "Салют".

Выступающий рассказал о взаимодействии с "Мотор Сич" по двигателю Д-436-148. "Поставки с ММП "Салют" комплектов двигателей Д-436-148 осуществляются в соответствии с действующим планом-графиком ОАО "Мотор Сич". Очередные поставки комплектов Д-436-148 на "Мотор Сич" будут в текущем месяце", — сказал он.

По двигателю Д-27 18 августа 2009 г. Минобороны подписало протокол о внесении изменений в соглашение между правительствами России и Украины, начались активные работы по изготовлению деталей и узлов к двигателям Д-27 для самолета Ан-70. Ранее финансирования не было и работы были заморожены. Сейчас все работы активизировались, идут достаточно быстрыми темпами. "Мы заключили дополнительное соглашение на поставку трех комплектов и узлов к двигателю Д-27. Работы эти финансируются Минобороны", — отметил В. Поклад. Поставленная материальная часть будет передана ГП "Ивченко-Прогресс" для завершения государственных испытаний двигателя Д-27. Общая координация работ по данной теме поручена Министерству промышленности и торговли Российской Федерации. Подводя итоги, В. Поклад предложил внести в протокол совещания МКС вопрос о рассмотрении возможности применения двигателя Д-27 на бомбардировщиках Ту-95МС и Ту-142.

Главный конструктор АНТК им. О. К. Антонова по силовым установкам и системам жизнеобеспечения Виктор Ищук в своем выступлении уточнил, что Ан-70 по программе испытаний "осталось сделать полетов двадцать, в том числе полеты на большие углы атаки, десантирование с малых высот. Программа испытаний

оборудования, установленного на самолете, практически завершена". Россия выделила 150 млн рублей на программу Ан-70. "Мы постарались профинансировать фирмы, которые ранее изготовили какой-то задел продукции. Это касается омского ПО "Поле", где мы покупаем некоторые агрегаты Ан-70, ММП "Салют" оплатили часть за комплектацию двигателей. Эти 150 млн рублей мы постарались вложить в то, что уже сделано", — сказал В. Ищук.

На Киевском авиазаводе в производстве находятся два самолета Ан-70. "Два фюзеляжа практически есть, крыло делается в Ташкенте на ТАПО, его надо привезти и начать сборку. Однако предстоит еще завершить испытания самолета и после модернизации выполнить не менее 200 испытательных полетов. Россия обещает выделить около 500 млн рублей. Когда будут эти деньги, тогда и можно будет интенсивно начинать заниматься этой темой", — уточнил главный конструктор.

Далее выступил директор ЦИАМ Владимир Скибин. Он отметил, что двигатель SaM146 прошел очень короткие испытания в барокамере и французская сторона "категорически против, чтобы мы ковырялись в их компрессоре. Наши требования более жесткие". Далее он отметил, что ЦИАМ взялся за самые серьезные разработки по вентилятору, по лопаточным машинам. "У нас мало времени, но много работы", — добавил В. Скибин. Однако сейчас НИИ, которые выполняет головной институт, не находят места в перспективных планах. "Мы свои предложения дали, но отклика пока нет", — выразил сожаление директор ЦИАМ.

В. Скибин также выступил с критикой в адрес разработчиков Федеральной целевой программы развития гражданской авиатехники до 2020 года. "К сожалению, нашего мнения не спросили. В проекте ФЦП мы увидели очень серьезные вопросы, начиная с постановки задач, целей программы. Мы видим непрофессионализм. Я думаю, что изменения будут серьезные. В проекте ФЦП-2020 на науку планируется выделить всего 12 %, 20 % — на двигателестроение. Этого совсем недостаточно. Институты для обсуждения даже не пригласили", — подчеркнул В. Скибин.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
01.12.09*

"БЛАТНЫЕ РАСКОРЯКИ", ИЛИ ЖЕРТВЫ ПОДКОВЕРНОЙ БОРЬБЫ

21 декабря Ан-148 ГТК "Россия" выполнил свой первый коммерческий рейс.

И вроде бы самое время аплодировать — наконец началась эксплуатация самого успешного с коммерческой точки зрения авиационного проекта в новой России (только на авиасалоне "МАКС-2009" было заказано 59 таких самолетов). Если бы не многочисленные "но", которые сыплются на многострадальный "Ан" как

из рога изобилия. Среди них: недостаток финансирования, несоблюдение планов строительства лайнеров, сокращение ранее заявленных объемов производства. Можно бы было, конечно, списать подобное положение дел на кризис, только едва ли причина в этом. Есть мнение, что продвижение проекта Ан-148 сознательно саботируется.

Согласно Федеральной целевой программе (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года",

Россия к 2015 году должна занять 5 % рынка продажи всех гражданских самолетов в мире. То есть, следуя несложным подсчетам, производить около 50 самолетов в год. Однако в дверь стучит 2010-й, а в нашей "гражданской авиации до сих пор нет почти ни одного успешного проекта", говорит источник в отрасли: ни "тушек" (заказы на Ту-204 отсутствуют, Ту-204СМ еще делают, да и вопрос – сделают ли), ни "илов" – штучное производство по спецзаказу едва ли можно назвать полноценным. Не оправдались надежды и на SSJ100, который пока не сертифицирован и не пошел в серию, перспективы MC-21 и вовсе туманны.

Исключение в этом списке составляет лишь Ан-148, который упомянут в ФЦП в качестве "подтанцовки" для SSJ и MC-21, но при этом уже сертифицирован МАК и позитивно зарекомендовал себя в соседней Украине. Любой коммерсант, дабы достигнуть поставленной цели (в нашем случае – 5 % мирового рынка), отдаст предпочтение наиболее успешному и работающему проекту, тем более что авиакомпаниям ждут эти самолеты, и станут развивать именно его.

Напомним, что разработка самолета Ан-148 была проведена в кратчайшие сроки – в течение всего 6 лет, на принципах рискразделенного партнерства между конструкторским бюро им. О. К. Антонова (Украина) и поставщиками комплектующих из России и Украины. Стоит подчеркнуть, что реализация его осуществлялась без использования бюджетных средств (в проект вложено всего порядка \$ 400 млн). Такой задел – факт, безусловно, положительный. Ведь в основном все наше авиастроение сидит на бюджетной игле. Да прости меня сторонники SSJ100 ("Сухой Суперджет"), в этом контексте никак не уйти от сравнений. SuperJet 100, по самым скромным подсчетам, уже обошелся российскому налогоплательщику в \$ 2 млрд.

Потенциал для продвижения Ан-148 огромен. Этот проект стал настоящей звездой салона "МАКС-2009". С 18 по 23 августа авиакомпании заказали у ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) 59 пассажирских самолетов Ан-148 различных модификаций. "Атлант-Союз" заключил с ИФК твердый контракт на поставку в течение 2010–2012 годов 30 самолетов Ан-148 различных модификаций, включая удлиненную версию самолета – Ан-148-200 и бизнес-вариант – Antonov Business Jet, ABJ. Одновременно между ИФК и российской авиакомпанией "Владивосток Авиа" было заключено предконтрактное соглашение на поставку в финансовый лизинг 6 самолетов Ан-148-100/200 в 2012–2014 годах. Заключено соглашение с российской авиакомпанией "Саратовские авиалинии" на 5 самолетов Ан-148-100В/Е в течение 2011–2012 годов. Достигнуты договоренности и с ГТК "Россия" на поставку в финансовый лизинг 15 самолетов Ан-148-100В/Е в течение 2012–2013 годов. Предконтрактное соглашение подписано и с зарубежными заказчиками – авиакомпанией из Эквадора Iсаго, которая планирует приобрести у ИФК на условиях экспортного финансирования два самолета Ан-148-100 с опционом еще на одно такое воздушное судно.

С таким спросом, согласно подсчетам экспертов, Ан-148 начнет приносить прибыль очень скоро. Для выхода на рентабельность необходимо выпускать ежегодно не менее 24 машин. Источники, близкие к процессу производства, уверены, что серийное производство Ан-148 из украинских компонентов можно было бы наладить чуть ли не за два месяца. Но почему-то в

ОАК анонсируются совсем другие сроки – 2 года. Более того, как стало известно Aviation Explorer, даже имеющиеся планы поставок, казалось бы, перспективных Ан-148 стоящим в очереди авиакомпаниям не собираются. На 2009 год Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) было запланировано строительство четырех машин. В следующем году – семи. Но заказчикам передали только два самолета. ГТК "Россия", согласно контракту, должна была получить в этом году три машины, а получила только две. Перенос сроков поставок подтвердил и другой заказчик – авиакомпания правительства Москвы "Атлант-Союз".

Сложности у Ан-148 возникают не только из-за срыва сроков поставок. Как комментирует генеральный директор ГТК "Россия" Роман Пахомов: "Начало коммерческой эксплуатации – это комплекс вопросов: сертификация аэропортов, внесение в сертификат типа самолета, формирование пула запчастей". Первейшая задача, которая должна была бы быть поставлена ОАК в этой связи, – создание для Ан-148 инфраструктуры, центров послепродажного обслуживания, не говоря уже о тренажерах и системе подготовки пилотов и технического персонала.

Согласно данным сайта Минпромторга, на создание таких центров за 2008–2009 годы из бюджета, действительно, было выделено около \$ 900 млн. Из них почти половина (в 2008 году из \$ 580 млн – 250 млн и в 2009 году из \$ 300 млн – \$ 120 млн) ушла на создание центров ППО для SSJ100. Остальное поделили между собой другие проекты. Ан-148 досталось менее трети этих средств. Логика чиновников в этом вопросе непонятна, "скорая помощь" нужна была именно "Антонову", поскольку коммерческая эксплуатация SSJ перенесена. Да и куда ушли государственные деньги – тоже вопрос. Известных AEX.ru центров ППО для SSJ100 до сих пор нет, по некоторым данным, на эти средства "создавалась" лишь проектная документация. Для проформы напомним, что ответственным за распределение бюджетных средств, в том числе и в области ППО, в ОАК выступает Леонид Комм, а он ни много ни мало председатель совета директоров "Гражданские самолеты Сухого". Близкие к ОАК источники уверены, что столь медленное развитие Ан-148, который мог бы стать "прорывным" самолетом на российском рынке, сознательно тормозится, и, скорее всего, именно в угоду SSJ.

"Ан-148 – единственный проект ОАК, который сегодня может кормить отечественный авиапром и приносить прибыль, не как бесполое поедание государственных денег, а с коммерческой точки зрения. При всем при этом складывается парадоксальная ситуация: финансирование производства "Суперджета" продолжается в полном объеме, а развитие поддержки таких важных аспектов, как создание тренажера для Ан-148 и системы послепродажного обслуживания, всячески тормозится", – говорит главный редактор AVIA.RU, эксперт Aviation Explorer Роман Гусаров.

Однако ЦУ вице-преьера Сергея Иванова было не сталкивать SSJ и Ан-148 лбами и развивать их параллельно. Но даже на паритетных началах продвигаться на рынке этим самолетам не дают и "радеют", как писал Грибоедов, за "родного человека".

Представители авиакомпаний уверены, что эти проекты могли бы "мирно" конкурировать на российском и других рынках. Каталожная стоимость двух самолетов немногим отличается: стоимость SuperJet

100 – \$ 30 млн, а Ан-148 – \$ 20–23 млн. SuperJet на 10–15 кресел больше, чем Ан-148, да и сегменты у этих самолетов несколько разнятся. Вот только у игроков рынка создается ощущение, что особого стремления продавать SuperJet у ГСС тоже нет. Коммерческая служба работает слабо, процесс сертификации затягивается, начало эксплуатации откладывается уже в третий раз. Причем вопросом такого затягивания времени уже заинтересовалось само Правительство РФ. Так, вице-президент ОАК Василий Прутковский сообщил, что создана комиссия Минпрома для рассмотрения хода сертификационных испытаний SSJ100 и других вопросов по данной теме, в том числе и по двигателю, по которому, как считается, "проходит критический путь".

Многие авиакомпании, когда проект только анонсировали, не исключали возможность приобретения SuperJet. Так, еще в 2008 году Владислав Филев, будучи тогда в ранге генерального директора авиакомпании S7, говорил, что готов будет рассмотреть вопрос о приобретении SSJ100, но только после того, как увидит реальный летающий серийный экземпляр и его реальные, а не обещанные, характеристики. Однако он еще тогда говорил, что раньше 2010 года этот самолет ожидать не стоит. (В то время упоминались другие даты, а именно – сентябрь 2008.) Реальный рынок для сбыта SSJ – и авиакомпания "ЮТэйр", которая пока не объявила о завершении конкурса по обновлению парка воздушных судов. В числе рассматриваемых моделей перевозчик называл и SSJ100. Однако, по некоторым данным, уже предпочел Bombardier CRJ-200 с 50-ю креслами со вторичного рынка.

Вот так, не дождавшись обещанного от отечественного авиапрома, наши авиакомпании отдают свои "кровно заработанные" западным производителям. И неудивительно, что "МАКС-2009", где состоялась российская премьера SSJ100, стал для SuperJet настоящим провалом. Подписан только один контракт с авиакомпанией "Якутия", и всего на два лайнера. Да и это было сделано за закрытыми дверями и без прессы (что для авиасалона нонсенс) – вероятно, чтобы не позориться на фоне триумфального шествия Ан-148.

Говоря о причинах выбора именно Ан-148, топ-менеджмент перевозчиков указывал не столько на недостатки в конструкции SSJ100, сколько на промахи коммерческой службы "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС). Так, один из генеральных директоров крупной российской авиакомпании рассказал Aviation Explorer, как проходили переговоры по SuperJet: "На каждом перекрестке у нас анонсируется, какой замечательный самолет SSJ100. Но маркетологи "Сухого" не могут с уверенностью назвать ни одну техническую характеристику самолета. Я задал им вопрос по поводу высоты багажного отсека. Там удивляются – какая вам разница? Но это необходимо знать, поскольку грузчик либо самостоятельно поставит груз запоздавшего пассажира, либо для этого ему нужен будет погрузчик. В аэропорту Читы, например, таковых нет. А как с электричеством, проверяли в российских реалиях на севере? Говорят – нет. Автоматика – зарубежная. Значит, пилот полтора часа готовится, вводит данные в компьютер, включает систему, а она берет и вырубается. Что он тогда делает? – Включает ВСУ, и резервы ВСУ вырабатываются. Знаете, они удивляются и записывают. Только одно "но": это должны были знать до того,

как самолет проектировался". На просчеты коммерческих служб указывал и генеральный директор "Атлант-Союза" Евгений Бачурин: "В соответствии со стратегическим планом развития авиакомпании и обеспечения расписания с высокой частотой полетов уже сейчас необходимы региональные самолеты, поэтому мы и выбрали Ан-148. Кроме того, у ГСС нет программы финансового лизинга, в отличие от ИФК, которые смогли сформировать для нас предложения по финансовому лизингу Ан-148 и Ту-204СМ".

Понять авиакомпании, конечно же, можно. Они хотят платить за самолет, который будет летать, а не терять деньги. Ведь дивиденды за задержку поставки заказанных SSJ100 смог получить лишь "Аэрофлот". Комментируя это, топ-менеджер одного из перевозчиков не мог скрыть своего негодования: "Мы платим налоги, эти налоги получает авиапром, который, в свою очередь, не обеспечивает наши потребности. Вроде бы все с этим уже смирились. Но извините, когда г-н Погосян, по сообщениям в СМИ, содействовал авиакомпании "Аэрофлот" в ее освобождении от пошлин на ввоз зарубежной техники в обмен на отказ от штрафных санкций в отношении ГСС за невыполнение контракта... И это все, значит, за счет бюджета, который не получит эти деньги. Государство, а значит мы, налогоплательщики, будем платить "Аэрофлоту" за то, что он не выполняет контракты?"

По этому поводу совладелец "Аэрофлота" Александр Лебедев замечает, что "Аэрофлот" в этой ситуации прав. По его словам, авиакомпания выкрутилась и "Аэрофлот" можно понять: "Я тут никого не виню, они свою компенсацию за А330 получают. Но это опять по блату. А как другие потребители? "Аэрофлот" получит компенсацию, а другие-то – нет?"

Подводя итоги разговоров об Ан-148 и SuperJet, Лебедев добавляет: "Вы обратитесь к моему письму, опубликованному в "Коммерсанте" еще в 2005 году. Я говорил, что 148-я машина будет лучше, раньше и денег на нее нужно будет меньше. Тогда меня никто не послушал. А теперь куда уж деваться, надо SuperJet доделывать. Сколько он будет стоить, я не понимаю. Если он существенно дороже аналогов, никто его брать не будет. И на таких "блатных раскоряках", как говорит Путин, мы далеко не уедем. Машину ведь надо еще серийно производить, предоставлять ей техобслуживание. Скажем так, SSJ – это неизбежное зло, с которым придется мириться". К слову, на недавнем совете директоров "Аэрофлота" Александр Лебедев все же одобрил сделку с компанией "ВЭБ-лизинг", которая будет финансировать покупку авиакомпанией десяти самолетов SSJ100. Вот и получается, что в угоду чьим-то амбициям и в результате постоянной "подковерной" борьбы страдают: производитель – недополучая финансирование на производство Ан-148 (а значит, не увеличивая количество рабочих мест и налогооблагаемую базу), авиакомпания – от отсутствия так необходимой им авиатехники, государство (читай: налогоплательщики), оплачивающее грехи своих "любимчиков", и все граждане самой большой страны мира, десятилетиями не имеющие возможности повидать своих близких.

Не слишком ли высока цена?

Екатерина СОБОЛЬ

источник: AEX.RU
24.12.09

ОСОБЕННОСТИ ЗАЩИТЫ ПРАВ НА РОССИЙСКИЕ ОБОРОННЫЕ ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ

"Обращаемся к вам с просьбой разъяснить нам следующую правовую ситуацию. Наше предприятие выпускает продукцию оборонного назначения. Продукция эта поступает в том числе и на экспорт. Как законодательно регламентируются вопросы защиты прав на товарные знаки и технологии, связанные с оборонной продукцией? Насколько перспективно нам инвестировать собственные средства предприятия в обеспечение защиты прав на ИС в области военных технологий, патентование в зарубежных странах технологий и регистрацию товарных знаков, связанных с нашей оборонной продукцией?" Представители одного из крупнейших предприятий российского авиапрома.

Вопросы защиты прав на объекты оборонного назначения регулируются общими нормами патентного права по ч. 4 ГК РФ, содержащей специальные нормы, регулирующие особенности правовой охраны и использования секретных изобретений. Предприятия, выпускающие продукцию оборонного назначения, предназначенную в том числе для поставок за рубеж, должны руководствоваться также:

— Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.09.1998 № 1132 "О первоочередных мерах по правовой защите интересов государства в процессе экономического и гражданско-правового оборота результатов научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ военного, специального и двойного назначения" (с учетом изменений и дополнений 2000 и 2001 гг.);

— Правилами зачисления в доход федерального бюджета средств, получаемых от реализации договоров, заключаемых при вовлечении в экономический и гражданско-правовой оборот результатов научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ военного, специального и двойного назначения, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 31.05.2002 № 372;

— Приказом от 21.03.2008 № 72 Минюста РФ "Об утверждении порядка взимания платежей в соответствии с лицензионными договорами, заключаемыми при вовлечении в гражданско-правовой оборот результатов интеллектуальной деятельности военного, специального и двойного назначения, и их предельных размеров".

В сфере международного патентования государственной контроль указанной деятельности, а также контроль за платежами, взимаемыми с российских юридических и физических лиц, заключающих лицен-

зионные договоры о предоставлении права использования результатов интеллектуальной деятельности, возложен на ФГУ "ФАПРИД".

Единственной надежной формой защиты продукции оборонных предприятий является своевременное патентование заложенных в продукцию технических решений. Процедуры патентования могут быть разные, но наиболее экономически выгодной, если количество стран патентования превышает пять, является патентование в соответствии с Договором РСТ, при этом заявка РСТ подается в Роспатент. В отношении секретных изобретений вопрос о патентовании может быть поставлен только после снятия соответствующих степеней секретности. Если изобретение имеет только секретное назначение, его патентование невозможно.

Другое дело, когда изобретение имеет двойное назначение, т. е. используется в оборонных целях, но может быть использовано также в сфере производства товаров широкого спроса (например состав огнезащитной краски, которая может успешно применяться для покраски боевой техники и для покраски бытовой техники). Патентование является той неотъемлемой частью торговой деятельности, которая позволяет защититься на реальных рынках разных стран от недобросовестной конкуренции в отношении собственной продукции и обеспечивает возможность успешной лицензионной торговли при продаже технологий. Технологии, продаваемые за рубеж и не защищенные патентами, стоят всегда меньше, т. к. покупатель не защищен от возможности появления на рынках его интереса конкурентов — производителей такой же продукции.

Особое внимание при зарубежном патентовании следует обращать на изобретения, исключительное право на которые принадлежит Российской Федерации, от имени которой выступает организация, получившая такой патент. Известны случаи, когда в патенте на изобретение, созданное при выполнении работ по государственному контракту, вместо указания Российской Федерации в качестве патентообладателя фигурируют физические лица. Это является прямым нарушением закона, а в случае рассмотрения судебного иска о неправильном указании патентообладателя исключительное право на такое изобретение возвращается Российской Федерации. Лица, уличенные в попытке "прихватить" таким образом принадлежащее государству исключительное право на изобретение, должны нести наказание.

Предприятия оборонного комплекса, осуществляющие исполнение работ за счет бюджетного финансирования, должны закладывать в смету расходов планируемые затраты, связанные с патентованием. Собственные средства предприятия могут быть использованы на данные цели, но при правильном формировании сметы все расходы должны обеспечиваться бюджетным финансированием. Последнее не означает, что патентование должно осуществляться

"ради патентования" и получения патентов как неких свидетельств высоких достижений. Без квалифицированных патентоведов, непосредственно работающих на оборонных предприятиях, невозможно обосновать оптимальный объем зарубежного патентования и выбрать те технические решения из огромной массы заложенных в объекте техники, которые действительно целесообразно защитить от возможного копирования.

В отношении охраны товарных знаков за рубежом оборонным предприятиям целесообразно в первую очередь регистрировать хорошо обозримые при эксплуатации логотипы и эмблемы, наносимые на конкретные виды техники, что особенно наглядно иллюстрируется в авиации.

При регистрации товарных знаков, а также патентовании промышленных образцов производители оборонной продукции не должны упускать из вида такую сферу бизнеса, сопутствующего оборонным техноло-

гиям, как игрушечные модели военной техники, особенно коллекционные. Регистрация товарного знака в отношении таких товаров массового спроса и получение патентов на промышленные образцы позволяет, не производя самостоятельно подобной продукции, предоставлять лицензии на их производство специализирующимся иностранным производителям игрушек и моделей. Рынок сбыта подобных товаров весьма значителен, а российская военная техника пользуется заслуженным авторитетом не только в армейских кругах, но и среди коллекционеров моделей военной техники.

*Валерий ДЖЕРМАКЯН,
кандидат технических наук*

*источник: <http://www.gorodissky.ru>
07.12.09*

БОМБЕРЫ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ В КАЗАНЬ

На встрече с премьер-министром РФ Владимиром Путиным президент ОАО "Туполев" Александр Бобрышев заявил, что к 2012 году будут завершены научно-исследовательские работы по созданию перспективного авиационного комплекса Дальней авиации (ПАК ДА).

А в апреле прошлого года президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров высказал мнение, что новый бомбардировщик-ракетоносец будет производиться на ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова". В связи с этим небезынтересно уточнить, что за проект затеяли военные и авиастроители.

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА БОМБАРДИРОВЩИК

Все, что касается нового бомбардировщика, окружено завесой тайны и сопровождается информацией противоречивой настолько, что порой складывается впечатление, будто военные сами толком не понимают, что им нужно, а авиастроители не знают, что бы такое еще предложить. Однозначно специалисты заявляют лишь то, что ВВС России приняли концепцию трансформации стратегических и дальних бомбардировщиков в многоцелевые самолеты, способные эффективно действовать в конфликтах едва ли не любой интенсивности. То есть если еще недавно дальние и стратегические авиационные комплексы рассматривались почти исключительно как составляющая стратегических ядерных сил, сегодня есть понимание, что и в локальных конфликтах они — оптимальная система для нанесения ударов с воздуха. Как считают эксперты "Нового военного обозрения", это обуславливается солидной боевой нагрузкой и большой дальностью действия комплекса, высокой точностью доставки бое-

припасов к целям, сравнительной дешевизной управляемых бомб, возможностью решения в одном полете ряда разноплановых задач, высокой надежностью комплекса как системы.

Пока данная тенденция реализуется через совершенствование Ту-22МЗ, Ту-95МС и Ту-160, обладающих огромным запасом прочности и значительным модернизационным потенциалом. Но бесконечно так продолжаться не может. Кроме того, проект ПАК ДА должен ответить и на аналогичные американские разработки. Как и российские военные, Министерство обороны США считает бомберы наиболее гибким компонентом "ядерной триады". Предполагается, что перспективный американский бомбардировщик начнет поступать в войска в 2018 году. Но он будет переходом к "Ударному самолету будущего", который должен появиться к 2030-му. Приоритетную роль в этих разработках играет фирма Northrop Grumman, опередившая Boeing и Lockheed Martin. Кстати, разрабатываемый бомбардировщик изначально стал рассматриваться как допускающий боевое применение в пилотируемом и непилотируемом вариантах. Помимо 13 тонн бомбово-ракетной нагрузки, он будет обладать "интеллектом", способным, например, проводить кибератаки на командные пункты.

НАДЕЖДА — НА "ТУПОЛЕВА"

Вообще тема перспективного отечественного бомбардировщика стала активно прорабатываться в начале 80-х. К этому времени относится похожий на американский В-2 проект Ту-202 — дополнение к Ту-160 и замена Ту-95 (проект загнулся в середине 90-х). Несколькими годами продвинулось КБ Сухого. Программа называлась "Бомбардировщик девяностых" и фигурировала под шифрами Т-60 и "объект 54". Примечательно, что компоновка бомбардировщика в рамках мудреного эксперимента разрабатывалась не конструкторским бюро Сухого, а в Центральном аэродинамическом институте. Как вспоминали сотруд-

ники КБ, высококлассным теоретикам "практическая работа" оказалась в новинку. Используя наработки фирмы Сухого 60–70-х годов по проекту стратегического ракетносца Т-4МС, они наводнили Т-60 разными, с точки зрения "практиков", "глупостями", которые при этом преподносились высшему руководству страны как прорыв. Но фирма Сухого компоновку не приняла и предложила новую, получившую обозначение "объект 54С". По легенде (а достоверных данных нет), в 1985 году на Новосибирском авиазаводе для "объекта" построили стенд топливной системы и системы "Марабу" (проект так называемой "плазменной малозаметности"). На фоне перестроечной нищеты все это выглядело крайне вызывающе. Тема "Бомбардировщика девяностых" была прекращена приказом Ельцина в 1992 году в виде очередной мирной инициативы в рамках переговоров по ограничению вооружений (тогда же, напомним, прекратили и серийное производство Ту-160). Но, как отмечает ресурс Paralay.com, эта в целом революционная машина в силу ограниченной дальности полета все-таки не могла заменить Ту-160.

В 2007 году главком ВВС России Александр Зелин сообщил, что работу над ПАК ДА ведут несколько конструкторских бюро. Но в том же году появилась неофициальная информация, что в проводимом военными конкурсе проектов участвует только ОАО "Туполев". Несколько раньше начштаба (а сегодня – командующий) Дальней авиации Анатолий Жихарев говорил о надеждах военных, что научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) выполнит КБ Туполева, самолеты и коллектив которого прекрасно себя зарекомендовали.

Трехлетний контракт на проведение НИОКР по созданию ПАК ДА был заключен между Минобороны России и ОАО "Туполев" в августе 2009 года. 24 декабря президент "Туполева" Александр Бобрышев заявил, что работа будет завершена в 2012 году. По словам генерального конструктора "Туполева" Игоря Шевчука, предстоящие научно-исследовательские работы надо рассматривать как создание некоего научно-технического задела: "Это не только и не столько военная тематика, сколько проработка вопросов аэродинамики, прочности, новых материалов и технологий". То есть работы имеют концептуальный, исследовательский характер, а станут ли они бомбардировщиком, выяснится через три года: "Если мы увидим, что НИР дали положительные результаты, то через три года начнем работы по созданию комплекса", – пояснил Игорь Шевчук. ОКР планируется завершить в 2017 году, первый полет намечен на 2015–2021 годы, а на вооружение новая машина начнет поступать в 2025–2030 годах.

Характеристики перспективного бомбардировщика пока неизвестны. Заявлено только, что самолет, продолжая идеологию Ту-160, не будет его глубокой модернизацией.

ЗАДАЧА ПО ПЛЕЧУ

Каковы же шансы КАПО на производство нового самолета?

Во-первых, определенную уверенность вселяет то, что тему отдали туполевской фирме. По всей видимости, именно отдали, поскольку никаких сведений о конкурсе, кроме общих слов, не было. А удивительно ли это? Все использующиеся Дальней авиацией маши-

ны – туполевские. И таких наработок больше нет ни у одного российского КБ. Кстати, хотя ведущие авиационные фирмы США представили на рассмотрение командования ВВС более 45 проектов, победила все равно Northrop Grumman, делающая самый совершенный американский бомбардировщик – В-2.

Во-вторых, известно, что КАПО войдет в бизнес-единицу ОАК под названием "Специальная и стратегическая авиация", руководить которой будет президент ОАО "Туполев" Александр Бобрышев. Из всех предприятий дивизиона (ОАО "Туполев", ОАО "Таганрогская авиация", ОАО "ТАНТК им. Г. М. Бериева", ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева") только КАПО обладает опытом серийного строительства сверхзвуковых самолетов для Дальней авиации.

Претендовать на ПАК ДА могли обладающие некоторым опытом в данной области "Сухой" и "МиГ" с их производственными мощностями. Но обе фирмы сейчас находятся в тяжелом процессе интеграции друг с другом и заняты истребительными, штурмовыми и гражданскими проектами. Не исключено, что имел место и своего рода размен: туполевская контора окончательно хоронит проект массового производства Ту-334 (в пользу оказавшегося намного более сложным, чем представлялось, проекта Superjet Сухого), а взамен получает зеленую улицу по ПАК ДА. Трудная история взаимоотношений "Ту" и "Сухого" известна. По поводу Ту-334 на одном из авиационных форумов недавно было хорошо замечено: "Борьба между КБ за деньги – обычное дело, в СССР Туполев давил Сухого связями и административными методами, а теперь Сухие усвоили тяжелый урок и отплатили Туполеву той же монетой". Напомним: в начале 70-х Туполев сделал все, чтобы задуть запуск в серию дальнего бомбардировщика Сухого Т-4 (по некоторым источникам, в Казани должны были построить 250 машин, что лишило Туполева его главного военного серийного завода), конкурс на разработку которого КБ Сухого выиграло у КБ Туполева и Яковлева. В итоге родился Ту-22М.

Далее. Президент ОАК Алексей Федоров (кстати, бывший генеральный директор ФГУП "АВПК "Сухой" и генеральный директор – генеральный конструктор ФГУП "РСК "МиГ") в апреле прошлого года в Казани на церемонии передачи военным нового Ту-160 заявил: "Я почти уверен, что строительство новых стратегических бомбардировщиков будет производиться в цехах КАПО". Тогда же он сказал, что доля военной авиатехники в производственной программе КАПО будет доведена до 50 %. Некоторые эксперты сразу высказались в том духе, что достижение идеальной пропорции производства военных и гражданских самолетов маловероятно и большую часть выручки стоит ожидать от гражданской техники.

Но сегодня слова Федорова не кажутся удивительными. Очевидно, что особенностью "Специальной и стратегической авиации" станет зависимость от государственного заказа. Как считает Авиапорт.Ру, после завершения строительства на КАПО Ту-214 для "Трансаэро" других коммерческих эксплуатантов этого лайнера не предвидится, хотя определенная загрузка по типу будет существовать, так как государственные заказчики заинтересованы в спецбортах на базе этого лайнера. В недавнем интервью "Вид" генеральный директор КАПО Васил Каюмов подтвердил, что "гражданское" будущее завода – работа под конкретные

проекты. Стоящие сегодня на вооружении Дальней авиации около двухсот Ту-95МС, Ту-160 и Ту-22МЗ вполне прослужат еще 20 лет, как раз до предполагаемого начала поставок ПАК ДА. Чтобы в разумные сроки перевооружить Дальнюю авиацию на новый самолет, придется выпускать по две-три машины в месяц. Вкупе со спецбортами — очень неплохо, а по нынешним временам — просто фантастика. Если,

конечно, удастся в корне изменить систему оборонзаказа, против которой в последнее время яростно выступают генералы, называющие ее элементарным "распилом" государственных денег.

Тимур ЛАТЫПОВ

источник: газета «Время и деньги»
30.12.09

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ПЕРМСКОГО МОТОРНОГО ЗАВОДА В 2009 ГОДУ

Уходящий год стал для пермских моторостроителей годом напряженной работы по производству авиационных и промышленных двигателей для отечественной авиации, газотранспортной системы и энергетики.

Предварительные итоги выполнения плана реализации продукции ОАО "Пермский моторный завод" свидетельствуют о том, что проделана значительная работа по обеспечению поставок по заключенным договорам всей номенклатуры выпускаемой продукции.

Производственная программа завода сохранилась на уровне 2008 года. Так, в 2009 году было реализовано 25 новых двигателей семейства ПС-90А, 35 новых ГТУ на базе двигателя ПС-90А и 12 новых ГТУ на базе двигателя Д-30. В 2009 году выручка Пермского моторного завода и технологически связанных предприятий сохранилась на уровне 2008 года и составила 13 млрд 423 млн рублей.

2009 год стал юбилейным для предприятия — в июне Пермский моторостроительный комплекс отметил свое 75-летие. В год этой значимой для предприятия даты Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев объявил благодарность коллективу — "за большой вклад в развитие отечественного машиностроения и достигнутые успехи в производственной деятельности". Эта благодарность — знак уважения к труду не только сегодня работающих пермских моторостроителей, но и их предшественников. В настоящее время у предприятий имеется устойчивый спрос на всю линейку продукции — авиационные двигатели, газотурбинные установки, авиационные редукторы и трансмиссии.

В 2009 году ОАО "ПМЗ" начало поставку газотурбинных установок промышленного применения для такого стратегически значимого для России проекта, как Северо-Европейский газопровод. В конце года ПМЗ выполнил отгрузку четырех газотурбинных установок мощностью 16 МВт (ГТУ-16П) для работы в составе газоперекачивающего агрегата на компрессорной станции "Елизаветинская". Еще одно немаловажное достижение — в 2009 году ОАО "Пермский моторный завод" вошло в список предприятий, которым оказывается государственная поддержка в форме предоставления государственных гарантий по кредитам. Общая сумма госгарантий по кредитам для ПМЗ составила

2484,5 млн руб. В условиях дефицита ликвидности ОАО "ПМЗ" продолжило реализацию долгосрочной инвестиционной программы и осуществило финансирование мероприятий по техническому перевооружению, освоению новых изделий и улучшению потребительских качеств продукции в объеме 625 млн руб. На 2010 год запланировано продолжение реализации инвестиционной программы и финансирование в размере порядка 1 млрд руб.

На предприятии ведется работа по выполнению важных государственных контрактов, в первую очередь связанных с перспективным двигателем ПД-14: начата отработка технологии создания жаровых труб большого ресурса и лопаток высокотемпературных турбин. В 2010 году работы по освоению технологии будут продолжены.

В течение 2009 года на предприятии активно реализовывался план мероприятий по обеспечению заданного уровня надежности двигателей ПС-90А, а также плана дополнительных мероприятий по совершенствованию системы эксплуатации двигателей ПС-90А. В уходящем году на предприятии начался процесс внедрения технологий "бережливого производства", который должен обеспечить значительное снижение незавершенного производства и издержек, в разы повысить производительность труда.

В настоящее время сформирован производственный план на 2010–2011 годы для выполнения заказов Объединенной авиастроительной корпорации, иностранных и отечественных авиаперевозчиков, делающих ставку на современную российскую авиатехнику. Начнется серийное производство ПС-90А2 — новой модификации двигателя ПС-90А. Для газотранспортной системы России будет продолжено освоение производства промышленных ГТУ мощностью 16 и 25 МВт. В рамках программы совершенствования производственно-хозяйственной деятельности ОАО "ПМЗ" на 2010 год запланировано повышение эффективности производства за счет введенного в эксплуатацию нового оборудования, сокращение длительности цикла изготовления двигателей семейства ПС-90А, уменьшение сроков ремонта двигателей, а также ряд мероприятий, направленных на снижение себестоимости серийной продукции и обеспечение ее безотказности в эксплуатации.

ОАО "Пермский моторный завод" — серийный производитель авиадвигателей для гражданской и военной авиации, промышленных газотурбинных установок для

электростанций и транспортировки газа.

ОАО "ПМЗ" входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации — 100%-ной специализированной дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром" по управлению двигателестроительными активами.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная машиностроительная группа, создана в 2002 году.

Входит в состав ГК "Российские технологии". Основные направления деятельности: вертолетостроение (ОАО "Вертолеты России"), двигателестроение (УК "ОДК"), другие активы. Выручка предприятий корпорации в 2008 году превысила 100 млрд руб.

*источник: компания «ОАО "Пермский моторный завод"»
30.12.09*

2009 ГОД ДАЛ АН-148 КОМАНДУ НА ВЗЛЕТ

Программа создания семейства региональных реактивных самолетов Ан-148-100/Ан-148-200 (Ан-158)/АВJ (Ан-168) в 2009 году миновала психологический барьер: самолет приступил к коммерческой эксплуатации, причем пассажиров перевозят и первая опытная машина UR-NТА, и первый построенный в России Воронежским акционерным самолетостроительным обществом серийный лайнер с бортовым номером RA-61701.

На самый конец декабря 2009 года самолетостроители припасли еще одно торжественное событие — выкатку первого серийного Ан-148, построенного на Киевском государственном авиационном заводе "Авиант". А следом за "короткой" версией Ан-148-100 следует удлиненный Ан-148-200 (правда, разработчик самолета АНТК им. О. К. Антонова называет этот самолет Ан-158). В будущем году машина должна приступить к летным испытаниям. Суммарный потенциал 148-го оценивается в 500 машин, однако для его реализации еще предстоит создать несколько версий и модификаций, включая бизнес-джет, транспортный (с боковой дверью) и грузовой (рамповый) варианты. Для расширения экспортного потенциала потребуется и англоязычная версия, кроме того, создатели рассматривают возможность использования двигателя иностранного производства.

НА ГРАНИЦЕ ДЕСЯТИЛЕТИЙ

Конец 90-х годов для авиастроителей на всем постсоветском пространстве был одним из наиболее тяжелых периодов. С одной стороны, позади перестройка с ее обвальным сокращением государственных закупок авиатехники, потеря существенной части персонала, деградация производства, разрушение кооперационных связей и переход к стратегии выживания. С другой, до сытых годов, когда из бюджета на авиастроителей стали проливаться первые капли бюджетных средств, еще далеко. Объем выпуска и поставок гражданских самолетов исчисляется единицами, и большинство предприятий, лишенных поступлений от экспортных контрактов, буквально "лежит на боку".

В этой ситуации украинский АНТК им. Антонова, сохранивший едва ли не самое дееспособное "гражданское" КБ на всем постсоветском пространстве, ведет

сразу несколько инициативных разработок. На тот момент в активе КБ имелась достаточно успешная в коммерческом плане машина Ан-74, которую производило Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП). Наличие экспортных заказов на этот транспортный самолет позволяло поддерживать производство, что вкупе с развитием программы регионального турбовинтового Ан-140 давало бы харьковчанам стабильную загрузку. Что же касается разработчика, то коллектив, возглавляемый Петром Васильевичем Балабуевым, еще с начала 90-х работал над развитием Ан-74 и созданием на его базе целого семейства лайнеров, среди которых предусматривалась и пассажирская версия. Увы, изначально спроектированный как рамповый грузовик, Ан-74 для перевозки пассажиров был не слишком приспособлен — перетяжеленная машина не могла обеспечить требуемый уровень эксплуатационных расходов. Даже при переносе двигателей на пилон под крыло (вариант Ан-74ТК-300), что повышало топливную эффективность, самолет не смог бы конкурировать с современными 70-местными региональными лайнерами конкурентов.

Исходя из этих предпосылок было принято решение о создании нового пассажирского самолета Ан-74-68, который бы отличался новым крылом, удлиненным фюзеляжем и новыми двигателями Д-36 пятой серии с измененной конструкцией реверса. По сути, от исходного Ан-74 оставалось только название. Рабочее проектирование началось в 2001 году, и новый самолет, получивший название Ан-148, в 2004 году должен был подняться в небо.

Основными участниками программы должны были стать разработчик (АНТК им. Антонова), изготовитель (ХГАПП), ЗМКБ "Прогресс" и "Мотор Сич" — разработчик и производитель двигателя, а российским партнером по выпуску "Ана" должен был стать авиационный завод в Улан-Удэ (соглашение о партнерстве подписано в феврале 2002 года).

Впервые широкая авиационная общественность смогла ознакомиться с проектом создания Ан-148 в августе 2002 года на выставке "Гражданская авиация" в Домодедово. Тогда руководитель программы, заместитель генерального конструктора АНТК им. Антонова Виктор Казуров презентовал новый лайнер, подтвердив срок первого полета в первой половине 2004 года. По его словам, выпуск рабочей документации (впервые полностью в цифровом виде) шел по графику, уже начались работы по изготовлению фюзеляжа первого

опытного экземпляра. При этом основная часть инвестиций в проект должна была лечь на этих участников программы. В то же время Ан-148 вошел в программу перспективного авиастроения Украины с запланированным частичным финансированием из государственного бюджета. К этому моменту спрос на самолет в СНГ оценивался разработчиком минимально в 160–180 машин при емкости рынка 300–500 самолетов, а портфель заказов, по словам В. Казурова, уже достиг 100 машин. Спустя месяц на выставке "Авиасвит-XXI" В. Казуров представил оценки экономической эффективности: по его словам, Ан-148 будет стоить \$ 13,5 млн, в то время как цена его канадского и бразильского аналогов превышает \$ 20 млн. Что касается эффективности, то В. Казуров подчеркнул, что эксплуатационные расходы Ан-148 на 23 % ниже, чем у CRJ-700, и на 25 %, чем у ERJ-170.

Как и все программы нынешнего десятилетия, проект Ан-148 на протяжении всего срока своего создания дрейфовал по срокам "вправо". В 2001 году П. Балабуев подписал план-график, согласно которому коммерческая эксплуатация Ан-148 должна была начаться в 2004 году. К марту 2003 года стало очевидно, что раньше июля самолет не сможет совершить даже первый полет — выкатка фюзеляжа произошла только 28 февраля 2003 года. А в апреле 2004 года были объявлены новые сроки. Реально выкатка самолета произошла в Киеве в октябре 2004 года. Но, невзирая на задержки, создание Ан-148 можно считать "блицкригом", не имеющим аналогов на постсоветском пространстве. И за три года, помимо завершения рабочего проектирования, в конструкции самолета произошли определенные изменения. Важнейшим событием стала замена двигателя: вместо Д-36 пятой серии самолет получил Д-436-148. Сменился российский партнер — место УААЗ заняло Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), кроме того, в маркетинг машины активно включилась лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК). Именно это событие во многом предопределило судьбу Ан-148, по крайней мере в России.

2004 год стал для всей команды создателей Ан-148 годом надежд. Выкатка, участие в тендере "Аэрофлота" на поставку региональных самолетов (в 2003 году казалось, что "Аэрофлот" действительно закупит пассажирские Ан-74ТК-300, а затем "обменяет" их на Ан-148), закладка первых пяти машин на ВАСО.

ОТ ВЫКАТКИ — К СЕРТИФИКАЦИИ

Летные испытания Ан-148-100 начались 17 декабря 2004 года. Несмотря на неблагоприятную погоду, самолет благополучно, без отказов и проблем отлетал намеченную программу. Постепенно наращивая интенсивность полетов, самолет с заводским номером 01-01 до конца года налетал 169 часов. В 2005 году на этой машине прошли испытания на больших углах атаки, на различных высотах полета и в различной конфигурации элементов механизации крыла и шасси самолет выводился на режимы сваливания. Поведение самолета на таких критических режимах было признано благоприятным: самолет демонстрировал четко различаемые признаки приближения к сваливанию. В апреле 2005 года, совершив 14 полетов в районе Архангельска, "Ан" закрыл программу испытаний в условиях естественного обледенения. За 40

часов полетов удалось подтвердить работу противобледенительной системы, проверить поведение самолета при температуре свыше минус 20 град., при интенсивности нарастания льда свыше 3 мм в минуту.

После подключения к программе испытаний второго лайнера (заводской номер 01-02, первый полет — 19 апреля 2005 года) оба Ан-148 прошли проверку в условиях повышенных температур и высокогорья. В Узбекистане машины эксплуатировались при температуре 45 град., а в аэропорте Гюмри (Армения), расположенном на высоте 1525 метров над уровнем моря, подтвердили безопасность эксплуатации в условиях высоких температур и высокогорья. Тогда же были завершены испытания с имитаторами льда на крыле и оперении. Впоследствии была доказана способность самолета выполнять полеты при температуре до минус 52 град. Работа маршевых двигателей и вспомогательной силовой установки, систем кондиционирования воздуха, регулирования давления, радиоэлектронного и бытового оборудования, системы управления, гидросистемы, топливной системы и шасси признана удовлетворительной. Всего в ходе программы летных сертификационных испытаний два самолета головной партии в общей сложности выполнили около 600 полетов, в том числе на предельных режимах. Завершены также прочностные и усталостные испытания, которые проводились на самолете с заводским номером 01-03.

Немаловажная составляющая испытаний была проведена на земле. Сертификационные испытания включали отработку эвакуации пассажиров и экипажа в случае аварийной посадки. Ночью, при разбросанных по пассажирскому салону чемоданах и сумках, находившиеся на борту 74 человека покинули самолет за 47 секунд, используя аварийные выходы только с одного борта самолета. Норма в 90 секунд, отведенная на покидание салона, была с лихвой перекрыта.

26 февраля 2007 г. самолет Ан-148, его двигатель Д-436-148 и вспомогательная силовая установка АИ-450-МС получили сертификаты Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета и Государственной авиационной администрации Украины. Однако затем лайнер продолжил испытания, направленные на расширение ожидаемых условий эксплуатации. Важнейшим дополнением к сертификату стало доказательство возможности применения самолета на грунтовых СПП. А в ноябре 2008 года самолет 01-02 отлетал программу испытаний в условиях точной зональной навигации и доказал возможность эксплуатации на международных воздушных трассах и линиях в навигационных системах В-RNAV и Р-RNAV с обеспечением точностных характеристик вплоть до RNP-1.

Сертификация Ан-148 проводилась в соответствии с сертификационным базисом СБ-148, разработанным на основе авиационных требований стран СНГ АП-25 и европейских CS-25. По шуму на местности Ан-148 удовлетворяет требованиям главы 4 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации (том 1 "Авиационный шум" с поправками по 7-ю включительно) и требованиям части 36 Авиационных правил АП-36. По эмиссии — требованиям главы Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации (том 2 "Эмиссия авиационных двигателей" с поправкой по 4-ю включительно) и требованиям Авиационных правил АП-34.

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ, ПЕРВЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ

Лицензионный договор о передаче воронежского авиазавода прав на производство самолетов Ан-148, а также использование товарного знака и технической документации подписан между АНТК им. Антонова и ВАСО 23 ноября 2005 года в Киеве. Это событие стало отправной точкой в российской истории Ан-148.

Как отметил генеральный директор ИФК Александр Рубцов, соглашение не устанавливало каких-либо ограничений по срокам или количеству выпускаемых самолетов, а также по географии потенциальных продаж Ан-148, которые будут делать ВАСО. Кроме того, по соглашению было предусмотрено создание на ВАСО филиала АНТК им. Антонова, который совместно с ВАСО мог бы вносить изменения в типовую конструкцию самолетов семейства Ан-148, создавать модификации самолета непосредственно на ВАСО, сертифицировать их и осуществлять конструкторское сопровождение и эксплуатацию созданных модификаций.

Работа над первыми машинами в Воронеже велась с задержками, связанными с неритмичной поставкой комплектующих на завод. На пресс-конференции, прошедшей после торжественной церемонии выкатки первой машины в Киеве, во всех выступлениях однозначно прослеживалась одна тенденция: мы создали самолет, который уже летает, а конкурент — RRJ — пока существует только на бумаге, и в ближайшие годы он не появится. "По моим оценкам, а я ошибусь не очень сильно, догнать самолет 148... как минимум через 3 года не догонят", — оценил перспективы своего детища П. Балабуев. Ему вторили и руководители серийных заводов: "Когда RRJ взлетит, мы уже успеем построить очень большую партию", — уверен Олег Шевченко, гендиректор "Авианта". "Надо прямо сказать: не будет в России и Украине ни одного аналога в 2006 году, а будет созданный совместно предприятиями Киева, Харькова и российскими предприятиями Ан-148", — заключает генеральный директор ВАСО Вячеслав Саликов. С тех пор RRJ стал называться SSJ, к первому полету "Суперджета" большой партии "Анов" построить не удалось. Но оптимизм участников программы Ан-148 не развеялся.

По прошествии пяти лет с памятного 2004 года, в 2009-м, события закружились вновь. 19 июля первый российский Ан-148-100В с регистрационным номером RA-61701 (заводской номер 27015040001, комплекты 40-03/02-01) впервые взлетел с аэродрома ВАСО. Отлетав программу сертификационных и приемосдаточных полетов, "Ан" выступил с головокружительной летной программой на МАКС-2009. 1 октября самолет был передан заводом ИФК, а лизинговая компания вручила лайнер первому заказчику — авиакомпании ГТК "Россия". После более чем месячного перерыва самолет перелетел в Пулково, а с 21 декабря приступил к регулярным полетам на линии Санкт-Петербург — Москва. Второй серийный самолет для ГТК "Россия" RA-61702 (комплекты 40-04/02-02) взлетел 22 ноября, а сейчас уже передается авиакомпании и, возможно, до конца года также сможет перелететь в Пулково. Третья машина, которая по планам должна была встретить Новый год уже в составе флота ГТК "Россия", сможет попасть в Санкт-Петербург не ранее февраля 2010 года. "Когда на ВАСО приезжал глава Минпром-

торга Виктор Христенко, я докладывал, что в 2009 году мы построим четыре планера и товарных — три самолета, — рассказал "АвиаПорту" директор ВАСО Виталий Зубарев. — Но строительство третьей машины замедлилось из-за задержки с поставкой двигателей и шасси".

В настоящее время ГТК "Россия" уже осуществляет на новом лайнере по четыре полета в день, планируя постепенно наращивать налет. Сегодня в расписании только один пункт — Москва (полеты осуществляются в Шереметьево и Домодедово), однако в ближайшее время Ан-148 можно будет увидеть в Архангельске и Мурманске. Также в России к приему и обслуживанию нового "Ана" допущены Внуково, Курумоч (Самара), Кольцово (Екатеринбург), а также аэропорты Уфы, Кавказских Минеральных Вод. После освоения машины на внутренних рейсах перевозчик намерен выставить Ан-148 на линии в Стокгольм и Хельсинки.

Производственная программа ВАСО на 2010 год, помимо третьей машины для питерской авиакомпании, включает в себя еще 9 бортов, сообщил "АвиаПорту" директор программы Ан-148 ИФК Александр Сас. Из них два предназначены для специального летного отряда Управления делами Президента (УДП) РФ, два для Мьянмы, один для авиакомпании "Полет" и четыре — для ГТК "Россия". Самолеты для УДП будут выполнены в VIP-компоновке на 17–19 мест, они будут оснащены каютой для первого лица. Эти машины должны стать первыми в конфигурации Ан-148-100Е.

По предварительным планам, поставка четвертого самолета для ГТК "Россия" произойдет в апреле, пятого — в июле, шестого — в сентябре 2010 года. Далее темп выпуска должен увеличиваться до 2 самолетов ежемесячно. А к 2013 году темп выпуска Ан-148 на ВАСО должен быть увеличен до 36 бортов ежегодно.

По словам А. Саса, на сегодняшний момент ИФК подписано с авиакомпаниями четыре твердых контракта: с ГТК "Россия" (на шесть Ан-148-100В), "Полетом" (10 Ан-148-100Е), "Московией" (10 Ан-148-100Е) и "Атлант-Союзом" (15 Ан-148-100Е, 10 Ан-158 и 5 Ан-168) — всего на 56 самолетов. Кроме того, на 54 машины есть предконтрактные соглашения, в которых определены основные существенные параметры сделки, такие как технический облик самолета, сроки поставки, срок лизинга, величина аванса и лизингового платежа. Такие соглашения подписаны с авиакомпанией "Владивосток Авиа" на четыре самолета с опционом еще на две машины, с "Саратовскими авиалиниями" на пять самолетов, с Cubana de Aviacion на три самолета с опционом еще на три лайнера, с украинской авиакомпанией "Аэросвит" на 10 машин и с "Авиалиниями Дагестана" — на 16 бортов. По итогам 2010 года ИФК рассчитывает довести портфель твердых контрактов на самолеты семейства Ан-148 до 100 штук. Также лизинговая компания продолжает переговоры с потенциальными покупателями самолета на Кубе, в Венесуэле, Сирии, странах СНГ. Проявляют интерес к новинке и российские перевозчики, в частности "Кавминводоавиа".

Не отстают от России и украинские коллеги: 30 декабря, прямо накануне Нового года, хорошим финальным аккордом стала выкатка первого серийного самолета на "Авианте" (самолет с номером 01-09/40-01). Этот лайнер будет передан в лизинг авиа-

компания "Аэросвит", которая в настоящее время в партнерстве с "Авиалиниями Антонова" эксплуатирует машину UR-NTA. Лизингодателем выступит компания "Лизингтехтранс". Как ожидается, поставка состоится в апреле 2010 года. Также в 2010 году должен подняться в воздух второй серийный Ан-148 (01-10/40-02).

РАСШИРЕНИЕ ГОРИЗОНТОВ

Торжественная встреча первых пассажиров Ан-148 произошла в московском аэропорту Домодедово 24 декабря, несмотря на то что первые пассажиры уже воспользовались услугами этого лайнера днями раньше. На последовавшей вскоре после прибытия самолета пресс-конференции гендиректор ИФК Александр Рубцов поделился своим взглядом на будущее машины. По его мнению, после начала эксплуатации портфель заказов Ан-148 возрастет. Кроме того, отметил он, "у нас есть ощущение, что экспортный горизонт самолета серьезно расширится, если предложить второй двигатель". Следует напомнить, что изначально на самолет "примеряли" и американский CF-34, и российско-французский SaM146, и ряд других моторов. Однако предпочтение было отдано Д-436, который не только быстрее всех был создан, но и расходы на создание которого в значительной степени взяла на себя компания "Мотор Сич". Кроме того, заинтересовать иностранных заказчиков может версия с англоязычной кабиной, сейчас такой самолет создается по заказу Мьянмы.

Как ранее писал "АвиаПорт", по оценкам специалистов ОАК, на внутреннем и внешнем рынках может быть продано порядка 100–150 самолетов Ан-148-100 (версия на 75 мест), 100–150 самолетов Ан-148-200 или Ан-158 (вместимостью 100 кресел), до 50 самолетов в VIP-варианте (ABJ, Ан-168). Кроме того, большой потенциал имеют грузовые версии Ан-148 с боковым люком или рампой. И команда создателей Ан-148 активно работает над этими версиями.

Как сообщил "АвиаПорту" технический директор ИФК Юрий Островский, уже в 2011 году могут начаться поставки удлиненного самолета Ан-158. В 2010 году самолет UN-NTB, переделываемый из второго опытного Ан-148, должен выполнить свой первый полет, а также пройти программу сертификационных испытаний. По сути, испытания будут проведены едва ли не в полном объеме — как для нового типа. После получения сертификата типа начнутся поставки лайнеров, а стартовым заказчиком этой версии является авиакомпания "Аэросвит", подписавшая соглашение на поставку пяти самолетов Ан-148 и пяти Ан-158.

Ан-158 является дальнейшим развитием Ан-148-100 с увеличенной на 1,7 м длиной фюзеляжа и соответствующим увеличением пассажироместности. Ан-158 рассчитан на перевозку 99 пассажиров на дальность до 2500 км. Кроме того, в настоящее время завершается разработка и согласование технических требований к самолету Ан-168, прорабатываются различные варианты компоновок салона в соответствии с потенциальными желаниями заказчиков. Учитывая, что бизнес-джет на основе Ан-148 создается в одной размерности с базовой машиной и имеет незначительные отличия от нее, VIP-вариант может быть построен даже быстрее Ан-158.

Самолет Ан-148VIP или Ан-168, получивший также обозначение ABJ (Antonov Business Jet), про-

рабатывается в двух модификациях: ABJ E (Elite) с компоновкой салона на 12 мест и ABJ CS (Corporate Shuttle) с компоновкой салона на 38 мест. Самолет с VIP-салонами на 8–12 человек должен будет летать на расстояния до 7000 км, а с 38 пассажирами — на 5350 км при навигационном запасе топлива на 1,5 часа полета. Для обеспечения такой дальности в самолете будут установлены дополнительные топливные баки, которые размещаются над фюзеляжем самолета в специальном обтекателе, который одновременно улучшает аэродинамику самолета, затягивая волновой кризис.

По сведениям разработчика, объем салона Ан-168 составит 125 куб. м, что почти на 10 куб. м больше, чем у Lineage 1000, более чем в два раза превосходит объем салонов самолетов Challenger 850 и Global 5000, намного превосходит Falcon 900EX. Ширина салона ABJ (3,15 м) самая большая среди названных машин. У Lineage 1000 она равна 2,68 м, Challenger 850 и Global 5000 имеют ширину салона 2,49 м, а Falcon 900EX — 2,34 м. Высота потолка салона ABJ составляет 2 м, что также больше, чем у конкурентов.

Крейсерская скорость самолета составит 850–870 км/ч, и по этому показателю ABJ будет уступать только самолету Global 5000, имеющему крейсерскую скорость 907 км/ч, однако Global 5000 просто не сможет сесть на те аэродромы, на которых может эксплуатироваться ABJ.

СОЙТИ С БОЛЬНОЙ МОЗОЛИ

Повествование об истории Ан-148 и планах по его выпуску будет неполным, если не вспомнить о проблемах, сопровождающих отечественных самолетостроителей на протяжении последних лет. Ранее "АвиаПорт" уже писал, что даже самый эффективный самолет не сможет найти покупателя ни в России, ни за рубежом, если не организовать финансирование его продаж. Основным продавцом "Ана" сегодня является лизинговая компания ИФК, в портфеле которой твердые контракты и предконтрактные соглашения более чем на 100 машин. Однако лишь к концу текущего года "Внешэкономбанк", который является акционером ИФК, одобрил выделение средств своей дочерней компании на финансирование сделок по лизингу отечественных самолетов. До этого момента ИФК, по сути, имела минимальную возможность выкупать у ВАСО уже построенные самолеты. Хочется надеяться, что в 2010 году трудностей с финансированием поставок этих лайнеров не возникнет.

Однако по-настоящему больной мозолью отечественного авиапрома является взаимодействие с заказчиками после поставки самолета. Количество тренажеров, на которых можно готовить на новую российскую технику экипажи и технический персонал, исчисляется единицами. Для успешного освоения в эксплуатации новых типов необходимо радикально пересмотреть отношение к этой проблеме. Отчасти решение для заказчиков Ан-148 будет предоставлено уже летом 2010 года, когда в учебный центр в Пулково будет поставлен тренажер категории С разработки отечественной компании "Транзас". Как ожидается, к октябрю того же года тренажер будет доработан до требований категории D. Наконец, наиболее серьезным прорывом в вопросе подготовки персонала могла бы стать передача самолета Ан-148 и его трена-

жера Ульяновскому высшему летному училищу, этот вопрос летом 2009 года активно обсуждался между руководством училища и компанией ИФК.

Вторая проблема — послепродажное обслуживание. И здесь авиастроители обещают эксплуатантам существенное улучшение ситуации в сравнении с другими типами воздушных судов. По словам представителей ОАК, в 2010 году на создание централизованного склада запчастей для Ан-148 планируется выделение 400 млн рублей. На такую же сумму ИФК создаст склады запчастей в регионах, по месту базирования эксплуатантов. И не дожидаясь остановок эксплуатации, создатели самолета сразу формируют возвратно-обменный фонд запчастей.

Конечно, подводить итоги программы Ан-148 преждевременно. Однако в качестве наиболее очевидного вывода можно сказать, что менее чем за 10 лет международная команда сумела создать и вывести на рынок самолет, полностью отвечающий международным требованиям, отличающийся высокой эффективностью и имеющий ряд уникальных качеств, таких как приспособленность к эксплуатации на слабо подготовленных ВПП. Партнерство с Украиной, которую ряд доморощенных политиков представляет уже

едва ли не врагом России, показало, что старые связи еще достаточно прочны, чтобы авиаторы могли разговаривать на одном языке и быстро находить решения. Кроме того, обращает на себя внимание и важность использования механизма разделения рисков, использования собственных резервов партнеров. Благодаря этому стоимость программы удалось удержать в приемлемых рамках. Хочется надеяться, что успех Ан-148 позволит России более внимательно взглянуть и на другие совместные проекты, которые были начаты заметно раньше (Ан-3Т, Ан-38, Ан-140, Ан-70), но пока по различным причинам буксуют. Вместе с украинскими коллегами Россия вполне может претендовать в рыночных нишах, занимаемых этими самолетами, на существенно большие доли, чем предусматривается руководством ОАК по нынешнему гражданскому модельному ряду.

*Олег ПАНТЕЛЕЕВ,
Алиса ГРИЦКОВА,
Андрей ЮРГЕНСОН*

*источник: AVIAPORT.RU
30.12.09*

КИТАЙЦЫ КОПИРУЮТ МИГОМ

Самолеты, похожие на российские, встают на вооружение армии КНР.

Китайские ВВС провели успешное испытание новейшего палубного истребителя J-10. Тем самым Китай впервые подтвердил не только реальность создания собственного авианесущего флота, но и способность самостоятельно производить палубные истребители. Это событие можно считать прямым вызовом России и США.

Машина взлетела и села на палубу авианесущего крейсера Shi Lang, названного в честь китайского генерала, который захватил Тайвань в 1861 году. А в прошлом Shi Lang — это советский авианесущий крейсер "Варяг", проданный Пекину в конце 90-х годов Украиной. "Варяг" стоит у причала Даляня с 2002 года. Все это время китайские специалисты активно занимались его ремонтом и модернизацией. Пекин не скрывал, что рассматривает советский авианосец как платформу для отработки собственных технологий строительства авианесущего флота. Единственной проблемой для реализации этих планов было отсутствие самолетов, способных сесть на палубу корабля, а также опыта подготовки пилотов корабельной авиации. Все это время Китай пытался получить нужные ему технологии у России. В 2003 году был подписан контракт на лицензионное производство наших Су-27СК в Поднебесной. Но в итоге из 200 заказанных комплектов Китай купил лишь половину, объяснив отказ низкими боевыми возможностями Су-27. И сконцентрировался на собственном проекте J-11В. Причем все знали, что он в значительной степени копирует "суховские" машины Су-27/30. Параллельно

китайцы с российской помощью создали двух конкурентов российским истребителям МиГ-29 — J-10 и FC-1. Дело было сделано. Китай получил технологии, которые "продвинули" его технологический уровень на 20–25 лет вперед.

Несмотря на все это, Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) одобряла дальнейшие поставки Пекину ключевых технологий. Было дано разрешение на поставки и реэкспорт в третьи страны новейших российских авиадвигателей РД-93 (их ставят на "МиГи"). И это еще не все.

"В январе 2009 года был подписан очередной контракт на поставку 122 двигателей АЛ-31ФН, устанавливаемых на истребители J-10, — напомнил заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Александр Михеев. — Кроме того, с компанией AVIC ведутся переговоры по подписанию нового контракта на поставку очередных 100 двигателей РД-93, устанавливаемых на китайские истребители FC-1 (прямым конкурент нашему МиГ-29. — "Известия")."

В распоряжении Китая оказалась также новейшая российская бортовая радиолокационная станция "Жемчуг", разработанная объединением "Фазотрон". Эта станция является вариантом бортовой РЛС "Жук", которая только что была предложена для нашего новейшего истребителя МиГ-35. Посильный вклад в становление ВМС Китая внесла и Украина, которая не только продала Пекину недостроенный "Варяг" за \$ 20 миллионов и предоставила пакет необходимой технической документации к нему, но и передала китайцам имевшийся на Украине один из опытных образцов палубного Су-33.

"Сейчас Китай намерен в большей степени работать с нами не в направлении закупок конечной продукции ОПК, а в приобретении тех высоких технологий, которых еще хватает в нашей стране", — признал первый замдиректора ФСВТС Александр Фомин. При этом он отметил, что основной упор китайская сторона старается сейчас делать на проведение интересных для нее НИОКР.

"Это нам, конечно, тоже выгодно, но мы хотели бы иметь не отдельные кусочки, а какую-то плановую работу, — поддерживает коллегу замглавы ФСВТС Вячеслав Дзиркалн. — Если говорить об опытно-конструкторских работах, то это должны быть не какие-то выдернутые работы, а комплексные проекты".

Но дело в том, что китайские авиастроители сотрудничество с Россией ведут по собственному графику и до сих пор они успешно решали собственные, а не наши задачи. "Проблема копирования российской боевой техники и вооружения по-прежнему остается для нас актуальной, — признает Дзиркалн. — В прошлом году страны подписали соглашение о защите интеллектуальной собственности, и я надеюсь, что оно будет помогать нам в решении спорных вопросов, связанных с незаконным копированием нашего вооружения".

Эти надежды, похоже, не оправдываются. В номере за 17 ноября "Известия" уже писали, что Китай, например, предлагает Пакистану лицензионное производство истребителей FC-1. В самых ближайших планах Пекина стоит производство не менее 2 тысяч новейших истребителей как для собственных ВВС, так и на экспорт. Уже определились и покупатели: Бангладеш, Ливан, Иран, Малайзия, Марокко, Нигерия, Шри-Ланка и Алжир — страны, традиционно покупавшие наши машины. В Малайзии, например, китайцы даже готовы обслуживать поставленные туда истребители Су-30МКМ. В этом году, по словам главы ФСВТС Михаила Дмитриева, Россия наторговала оружием на \$ 8,5 млрд, причем значительная часть этой суммы приходится на боевую авиацию. Если Китай и дальше будет двигаться вперед с такой же скоростью, то это может стать одним из последних наших успехов на оружейном рынке.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: газета «Известия»
28.12.09*

РОССИЯ ПОТРАТИТ \$ 90 МЛРД НА НОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Спрос на новые самолеты в России в ближайшие 20 лет превысит 1 тыс. единиц, прогнозируют в авиастроительной корпорации Airbus. Россия займет шестое место по спросу на пассажирские лайнеры после США, Китая, Великобритании, Германии и Индии.

В Airbus считают российский рынок авиаперевозок одним из наиболее перспективных. По данным компании, средний общемировой пассажирооборот в 2008 году на 38 % превысил пассажирооборот 2000 года. Россия, где авиаперевозки пассажиров выросли за 8 лет на 121 %, находится на четвертом месте по темпам роста пассажирооборота. Наибольший рост наблюдается в Индии — 192 %, Китае — 184 % и в Ближневосточном регионе — 166 %, пишет "Газета.RU".

По прогнозам Airbus, среднегодовые темпы роста российского пассажирооборота в ближайшие 20 лет составят 5,6 %, что выше общемировых (4,7 %). Предполагается, что российские авиакомпании к 2028 году почти вдвое увеличат парк пассажирских самолетов — до более чем 1030 лайнеров. В ближайшие 20 лет российские компании потратят на обновление авиапарка \$ 90 млрд. Сейчас в России эксплуатируется 535 пассажирских лайнеров, при этом доля самолетов зарубежного производства достигает 50 % авиапарка. Однако только 16 % — самолеты нового поколения, 32 % находятся в середине срока эксплуатации и до сих пор российские авиакомпании эксплуатируют более 52 % старых воздушных судов. К 2028 году из общего прироста

та более чем в 1 тыс. лайнеров на замену устаревающего парка должно пойти более половины поставляемых самолетов. Российский рынок имеет большой потенциал для развития, и как только экономика окончательно выйдет из кризиса, спрос на самолеты возрастет, считают эксперты Airbus. Несмотря на недавний экономический спад, они отмечают стабильный спрос на самолеты в России. В эксплуатации российских авиакомпаний находится 140 воздушных судов Airbus. Наибольшим парком самолетов производства европейского концерна обладают авиакомпании "Аэрофлот" и S7 ("Сибирь"). В частности, в 2009 году "Аэрофлоту" был поставлен 61 самолет семейства A320. До конца года компания получит еще два лайнера этого семейства. Кроме того, в парке "Аэрофлота" эксплуатируется семь самолетов семейства A330.

В Министерстве транспорта прогнозируют, что российские авиакомпании в 2009 году снизят перевозки пассажиров на 11 % по сравнению с 2008 годом. За 10 месяцев перевозки сократились на 13,3 % по отношению к прошлогоднему периоду. Тенденции, отмеченные с начала года, к его концу глобальных изменений не претерпели. Речь идет о снижении глубины продаж авиабилетов, а также о сокращении перевозок в бизнес-классе. Замглавы ведомства сообщил, что традиционно хорошо продаются перевозки на рождественские и новогодние праздники. Однако переломить тенденцию снижения продаж пока не удалось.

*источник: журнал «Финанс»
09.12.09*

ПРОЦЕНТ НА ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Минпромторг поддержит производителей авиадвигателей.

Ведомством разработан проект постановления правительства, предусматривающий выделение субсидий предприятиям отрасли.

В частности, будут выплачиваться субсидии на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на техническое перевооружение на срок до пяти лет. А также на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование, поставляемое российскими лизинговыми компаниями по договорам лизинга, заключенным с 2006 года.

Как рассказали "Гудку" в пресс-службе Министерства промышленности и торговли, субсидирование направлено главным образом на снижение финансовой нагрузки на этапах опытно-конструкторских работ, опытного производства и запуска серийного производства. Перед внесением в правительство проект постановления пройдет согласование с заинтересованными ведомствами и предприятиями, которое займет примерно месяц. Благодаря согласованию можно будет также определить сумму, которая будет выделена на реализацию субсидирования, — сейчас о конкретных цифрах говорить рано.

Новое постановление является продолжением документа, принятого двумя годами ранее, — постановления "Об утверждении Правил предоставления в 2009 году субсидий российским производителям авиационных двигателей" и является практически его полной копией, которая, как полагают в Минпроме,

должна действовать и в 2010 году. В новой версии, однако, отмечено, что субсидированию подлежат только платежи на уплату процентов по кредитам и лизинговые платежи, произведенные в расчетный период. Субсидии планируют выплачивать ежеквартально. Учитывая то, что подача заявления о предоставлении субсидий и прилагаемых к нему документов осуществляется не позднее пятого числа последнего месяца квартала, в последнем квартале года не может быть подано заявление о предоставлении субсидий по платежам, произведенным в декабре, поэтому в первом квартале 2010 года предусмотрено предоставление субсидий по платежам, произведенным в декабре 2009 года.

"Об этой инициативе ведомства мы пока не слышали, однако с большой радостью воспримем ее", — заявил "Гудку" заместитель финансового директора ОАО "Пермский моторный завод" Алексей Погорелов. По его словам, программа выделения субсидий действовала в этом году. Процентные ставки по кредитам и лизинговым платежам составляют примерно 18 %. "В 2009 году мы получили субсидии на сумму 230 млн руб., притом что общая сумма платежей по процентным ставкам у нас составила 800 млн руб. Помощь государства была существенна и в кризисный 2010 год тоже придется весьма кстати", — отметил топ-менеджер компании.

Евгений СЕРГАТЕНКО

*источник: газета «Гудок»
11.12.09*

ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" РАЗВИВАЕТ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ В РЕГИОНАХ РФ

ОАО "Вертолеты России" как представитель российской вертолетостроительной отрасли в сотрудничестве с региональными администрациями начнет развивать транспортное воздушное сообщение с удаленными населенными пунктами, расположенными на территории субъектов РФ.

О возможности такого сотрудничества в транспортной сфере вертолетостроительный холдинг заявил на открывшейся сегодня в Твери первой региональной конференции "Тверская область — местные и региональные авиаперевозки. Малая авиация в условиях экономического кризиса". В рамках соответствующих государственных программ ОАО "Вертоле-

ты России" совместно с руководителями субъектов РФ изучает варианты использования российской вертолетной техники для региональных нужд.

Обширные труднодоступные регионы страны, а также территории, где развитие иного транспортного сообщения из-за климатических и ландшафтных особенностей затруднено или невозможно, получают современную вертолетную технику российского производства, предназначенную для транспортировки пассажиров и грузов, своевременной медицинской эвакуации и использования в экстренных ситуациях. В Центральном федеральном округе и других округах новые российские вертолеты могут использоваться также в районах с развитой аэродромной инфраструктурой и при наличии вертолетных площадок спасательными, милицейскими, медицинскими службами, а также местными транспортными предприятиями.

ми. Решение проблем транспортного обеспечения удаленных регионов России при очевидном дефиците железных и автомобильных дорог является сегодня одним из важных государственных приоритетов. Современный вертолет не требует взлетно-посадочной полосы и способен совершать посадку даже на неподготовленные площадки. Он может передвигаться на высоких скоростях, предлагая пассажирам высокий уровень комфорта и безопасности во время полета. Эксплуатация вертолета возможна в сложных метеорологических условиях и при низких температурах. Заинтересованность регионов РФ в использовании вертолетной техники обусловлена экономическими обстоятельствами: ни для кого не секрет, что развитие аэродромной сети далеко от идеала, а восстановление, расширение аэродромов, не говоря уже о создании новых авиационных портов, потребует больших материальных затрат. Вертолетная техника поможет избежать крупных капиталовложений.

В условиях экономического кризиса, затрудняющего дальнейшее развитие в регионах России дорожной сети и восстановление аэродромной сети базирования авиации общего назначения, единственной возможностью для нормального функционирования региональных спасательных, милицейских, медицинских служб и транспортных предприятий остается их оснащение вертолетной техникой для формирования аэромобильных подразделений. С этой целью в ОАО "Вертолеты России" разработан модельный ряд специализированных уже серийно выпускаемых и пользующихся спросом на внешнем рынке, а также перспективных вертолетов среднего и легкого класса.

Оснащать региональные спасательные, милицейские, медицинские службы и транспортные предприятия холдинг "Вертолеты России" предлагает многоце-

левыми и специализированными вертолетными комплексами на основе легких вертолетов Ка-226Т, "Ансат", Ми-34С2, Ка-62, а также средних вертолетов типа Ми-8/17 и Ми-38, Ка-32А. Многие их специализированные варианты уже прошли испытания и получили положительные оценки в главных управлениях профильных ведомств.

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", ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод", ОАО "Уральский завод гражданской авиации", а также ОАО "Вертолетная сервисная компания".

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

источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
10.12.09

САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЯМ ПОВЕЗЛО С ПЕРВЫМИ ЛИЦАМИ

Управлению делами Президента РФ потребовалось два новых Ил-96.

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) готовится начать сборку двух Ил-96-300ПУ и двух самолетов сопровождения Ан-148-100 по заказу Управделами Президента РФ. Контракт вскоре будет подписан с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК). Лайнеры уже включены ВАСО в производственную программу, выпуск "Илов" запланирован на 2012 год. Исходя из цен на стандартные варианты машин, сумма контракта составит не менее \$ 170 млн. Аналитики отмечают, что за счет спецоборудования лайнеров она может быть гораздо больше.

Гендиректор ВАСО Виталий Зубарев вчера подтвердил "Ъ", что завод будет собирать два президентских борта Ил-96-300ПУ и два самолета сопровождения Ан-148-100 для Управделами Президента РФ. "Лайнеры включены в наш производственный план, их передача заказчику запланирована на 2012 год", —

рассказал господин Зубарев. Он пояснил, что технические задания по лайнерам уже согласованы со специальным летным отрядом "Россия" управделами президента. "В ближайшее время должно выйти распоряжение Правительства РФ, согласно которому ОАК станет единственным исполнителем заказа", — отметил топ-менеджер, но возможную сумму контракта раскрывать не стал.

Источник в ОАК подтвердил, что по поставкам Ил-96 и Ан-148 идут активные консультации с управделами президента. "По части лайнеров техзадания согласованы, по другим — процедура в стадии завершения", — заметил источник. По его словам, невозможно наверняка предсказать, когда выйдет распоряжение правительства о назначении ОАК единственным исполнителем заказа. Но он подтвердил, что бумага действительно ожидается в самое ближайшее время. "Не исключено, что по Ан-148 и Ил-96 будет не одно общее, а два отдельных соглашения", — предположил источник. Возможную сумму контракта он также раскрывать не стал, сославшись на повышен-

ную секретность информации. Стоит отметить, что в стандартной комплектации цена на Ил-96-300 составляет порядка \$ 60 млн, а на Ан-148 — \$ 25 млн. Таким образом, общая цена заказа, который будет исполнять ВАСО, должна составить не менее \$ 170 млн. Впрочем, как говорят аналитики, президентские лайнеры и самолеты сопровождения имеют дорогую "начинку", в частности спецоборудование, поэтому реальная сумма контракта может вдвое и даже больше превышать ту, которая получается при оценке самолетов в стандартной комплектации.

Напомним, ВАСО имеет большой опыт производства лайнеров для президентского летного отряда. Сейчас им эксплуатируются четыре Ил-96-300 воронежской сборки. Тем не менее, согласно заявлениям руководителя Минпромторга России Виктора Христенко, которые он сделал минувшим летом, производство пассажирской версии самолета "бесперспективно" и в ближайшие годы будет свернуто. Впрочем, президент ОАК Алексей Федоров, комментируя разговоры об оптимизации производства в ВАСО, неоднократно подчеркивал, что Ил-96 имеет государственное значение, "такими самолетами пользуются первые лица". По его мнению, в случае с дальнемагистральными широкофюзеляжными лайнерами речь идет об исключительно штучном производстве под конкретного заказчика.

Гендиректор ВАСО Виталий Зубарев подтвердил "Ъ", что рыночного спроса на пассажирскую версию Ил-96 нет. "Завод собирает Ил-96 с 1988 года, всего было произведено 19 машин, хотя изначально планы были о выпуске 10–12 лайнеров ежегодно", — пояснил

он. "Четыре самолета мы поставили управделами президента, три лайнера — на Кубу, где они тоже эксплуатируются первыми лицам государства", — напомнил господин Зубарев. Он добавил, что рыночным спросом пользуется грузовой вариант "Илов" — Ил-96-400Т. Три таких самолета уже переданы воронежской авиакомпании "Полет", выпуск четвертого запланирован на 2010 год. "Предполагалось, что в 2011-м "Полету" будет передан пятый лайнер, однако с учетом заказа управделами президента, который для нас в любом случае в приоритете, сроки могут быть сдвинуты", — резюмировал Виталий Зубарев.

Гендиректор консалтингового агентства Infomost Борис Рыбак отметил, что заказ из управделами президента на четыре борта весьма выгоден для ВАСО, поскольку будет гарантирован и в полном объеме профинансирован. "В то же время требования к лайнерам как по качеству, так и по срокам их сдачи предполагаются жесткие", — сказал аналитик. Известно, что в утвержденной программе авиазавода на 2010 год предусмотрен выпуск девяти Ан-148. В 2009-м машины производятся с отставанием от графика. Вместо трех запланированных в текущем году бортов заказчики получили пока один, второй ожидается к сдаче в декабре или январе.

Евгений ТИМОШИНОВ

источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
10.12.09

ПРЕДПРИЯТИЯ ДОЛЖНЫ ПРИНИМАТЬ УЧАСТИЕ В ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ — ПУТИН

Предприятия должны принимать непосредственное участие в подготовке квалифицированных специалистов для высокотехнологичных отраслей экономики, в частности авиастроения, заявил премьер-министр РФ Владимир Путин, отвечая на вопросы россиян во время "прямой линии".

"Сами предприятия должны принимать прямое участие в подготовке специалистов. У нас здесь (в авиастроении) хорошие традиции и есть программы подготовки кадров", — сказал Путин.

Он напомнил, что в сентябре текущего года был проведен конкурс среди вузов на присвоение им категории национальных исследовательских университетов. В результате новый статус получили 12 высших учебных заведений, из них три авиационных — Московский авиационный институт, Казанский государственный университет им. Туполева и Самарский государственный аэрокосмический университет.

"Все они получают дополнительные ресурсы в объеме 1,8 миллиарда рублей на пять лет для созда-

ния условий для обновления материально-технической базы и создания условий для лучшей подготовки кадров", — отметил Путин. Ранее уже были созданы два национальных исследовательских университета — Национальный исследовательский ядерный университет на базе Московского инженерно-физического института и Национальный исследовательский технологический университет на базе Московского института стали и сплавов. Эта категория была присвоена им указом президента России 7 мая 2008 года.

Он также напомнил, что для развития отечественного авиастроения была создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК).

"Принято решение о дополнительной поддержке ОАК. Мы выделим в уставный капитал (ОАК) несколько миллиардов рублей и займемся реструктуризацией долгов (корпорации) на 46 миллиардов рублей в ближайшие несколько лет", — сказал премьер-министр РФ. По его словам, недавно также был подписан документ о дополнительной поддержке компании "Сухой". "Уверен, что у отечественного самолетостроения хорошее будущее и загрузка (авиационных предприятий) будет обеспечена на ближайшие годы", — добавил он. Путин отметил, что европей-

ские авиакомпании уже подписали контракты на покупку десяти новых российских ближнемагистральных самолетов Sukhoi Superjet 100, разработанных компанией "Гражданские самолеты Сухого" совместно с Boeing. "По авиалайнеру Superjet существует очень большая степень кооперации с зарубежными партнерами. Например, французские двигателестроители — их доля участия в проекте составляет 30 %. Создали совместное предприятие с итальянцами по продвижению этой техники в Европу, и уже десять машин европейскими перевозчиками законтрактованы", — сказал премьер.

В 2007 году компания "Гражданские самолеты Сухого" подписала с одной из итальянских авиакомпаний контракт о поставке десяти Sukhoi Superjet 100. Путин подчеркнул, что Superjet 100 является высокотехнологичным проектом: "Это не просто самолет, произ-

веденный в России, — это первый самолет, полностью сделанный в "цифре".

Superjet 100 рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4400 километров. Все самолеты семейства SSJ100 соответствуют мировым тенденциям создания экологически чистых самолетов и имеют улучшенные технические и операционные характеристики, которые делают Superjet 100 конкурентоспособным проектом для глобального рынка. Первый Sukhoi Superjet 100 был представлен публике 26 сентября 2007 года на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Там же 19 мая 2008 года он успешно совершил первый полет.

источник: РИА «Новости»
03.12.09

"МИГ" СНОВА НУЖЕН

Несколько недель назад был заключен контракт на поставку для военно-воздушных сил Мьянмы (Бирма) 20 истребителей МиГ-29 на сумму около 400 млн евро, сообщил источник, близкий к "Рособоронэкспорту".

Эту же информацию подтвердил "Ведомостям" источник на одном из предприятий, входящем в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Представители "Рособоронэкспорта" и РСК "МиГ" от комментариев отказались. По словам директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаила Дмитриева, в 2009 г. объем поставок вооружений из России составил \$ 8,5 млрд (в 2008 г. — \$ 8,35 млрд). Общий портфель заказов на вооружения Дмитриев оценил примерно в \$ 40 млрд.

Это уже не первая поставка истребителей МиГ-29 в Мьянму — в 2001 г. в эту страну было поставлено 12 истребителей МиГ-29. Но одновременно это крупнейший контракт на поставку этих истребителей после разрыва в 2007 г. сделки на поставку в Алжир 34 истребителей МиГ-29СМТ/УБТ, которые в этом году начали выкупать ВВС России. С момента разрыва алжирского контракта сделка на поставку шести истребителей этого типа была заключена только со Шри-Ланкой в 2008 г. Кроме того, в прошлом году министр обороны Анатолий Сердюков заявил о безвозмездной

поставке 10 МиГ-29 для Ливана из наличия ВВС России. Эти самолеты еще не поставлены, но подготовка к этому уже началась.

По словам источника, близкого к "Рособоронэкспорту", российское предложение победило в Бирме в конкуренции с китайским — КНР предлагала купить свои новейшие истребители J-10 и FC-1 на весьма льготных условиях. При этом в 90-е гг. армия Мьянмы в основном была перевооружена китайским оружием на сумму примерно \$ 2 млрд, говорит собеседник "Ведомостей".

В Мьянме правит военный режим, для руководителей которого критерий стоимость/эффективность имеет важное значение, а это означает, что российский МиГ-29 по-прежнему конкурентоспособнее, чем новейшие китайские истребители, говорит член общественного совета при Минобороны Игорь Коротченко. Кроме того, мьянманские военные в условиях многолетнего давления на страну со стороны США рассматривают Россию как политически не ангажированного региональными проблемами и надежного поставщика, что также могло сыграть свою роль в выборе российских истребителей, считает Коротченко.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

источник: газета «Ведомости»
23.12.09

"ИРКУТ" ВЫБРАЛ ЛУЧШЕЕ

Американский мотор для надежды российского авиапрома.

Корпорация "Иркут" завершила вчера выбор поставщиков основных систем для проектируемого ею

самолета МС-21 — самого амбициозного проекта отечественного авиапрома. К 2016 году в России должно быть создано семейство среднемагистральных самолетов, превосходящих по ключевым характеристикам американские Boeing 737 и европейские Airbus 320,

которые господствуют в этой рыночной нише сейчас. Для достижения такого результата "Иркут", как выяснилось вчера, решил привлечь американских и европейских поставщиков.

Системы МС-21 они будут разрабатывать и производить в составе консорциумов с участием российских компаний сходного профиля. "По системе авионики выбрано совместное предложение компании "Концерн "Авионика" (Россия) и компании Rockwell Collins (США). Функцию интегратора системы авионики взяла на себя корпорация "Иркут", — сообщила вчера пресс-служба корпорации. — По комплексной системе управления самолета выбрано совместное предложение компании "Авиаприбор-Холдинг" (Россия), компании Goodrich AS (Франция) и компании Rockwell Collins (США)".

Двигатель самолета решено доверить иностранцам целиком, во всяком случае на первых порах. "Иркут" остановился на предложении компании Pratt & Whitney (США) с перспективным редукторным двигателем PW1000G. Пресс-служба "Иркута" отметила, что в разработке и производстве этого двигателя предполагается участие Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, Россия). Кроме того, ОДК разрабатывает собственные двигатели, которые могут быть установлены на МС-21, когда будут готовы.

Результат тендеров по основным системам для МС-21 трудно назвать неожиданным. Еще в августе, во время международного авиасалона "МАКС-2009", президент "Иркута" Олег Демченко говорил, что поставщиками авионики для нового самолета определены Rockwell Collins и ОАО "Концерн "Авионика", а двигатель корпорация выбирает среди двух иностранных — от Pratt & Whitney и британской Rolls-Royce.

У экспертов российского авиапрома довольно популярна точка зрения, что разработчики МС-21, обращаясь к импортным поставщикам систем, ущемляют интересы "отечественного производителя". Руководитель аналитической службы агентства "Авиа-

порт" Олег Пантелеев считает такое мнение безосновательным. "Большое значение имеет, где именно будут выпускаться эти системы и как будут распределены роли в процессе их разработки", — сказал он вчера "Времени новостей". — Отечественные участники консорциумов имеют все возможности, чтобы занять в процессе достойное место". В качестве позитивного момента г-н Пантелеев отметил, что Rockwell Collins уже имеет опыт совместных проектов с российским авиапромом. Ее авионика установлена на экспортных модификациях российских самолетов Ту-204-120 и Ил-114-100, разработанных в конце 90-х — "нулевых" годах. "Технически оба проекта оказались удачными. То, что они были менее успешны в коммерческом отношении, это другой вопрос", — отметил эксперт. Что касается двигателя, тут у "Иркута" практически не было выбора. Ни одна другая двигателестроительная компания, ни в России, ни за рубежом, не способна создать мотор нового поколения к сроку, назначенному для вывода МС-21 на рынок, считает г-н Пантелеев.

МС-21 корпорация "Иркут" и входящее в ее состав ОКБ им. Яковлева начали разрабатывать в 2007 году. Сейчас самолет находится на этапе эскизного проектирования. Планируется создание семейства из трех моделей: МС-21-200, рассчитанный на перевозку 150 пассажиров на расстояние до 3,5 тыс. км, МС-21-300 (180 пассажиров, дальность до 5 тыс. км) и МС-21-400 (210 пассажиров, 5,5 тыс. км). МС-21 должен обеспечить 25-процентное улучшение топливной экономичности и 15-процентное снижение эксплуатационных расходов по сравнению с лучшими современными самолетами сходного класса. Ориентировочная стоимость проекта — 8 млрд долларов.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета «Время новостей»
11.12.09*

ИНДИЯ РЕАЛИЗУЕТ ПРАВО ВЫБОРА

Визит премьер-министра Индии сулит отечественным оружейникам серьезные выгоды.

Визит в Москву премьер-министра Индии Манмохана Сингха сулит отечественным оружейникам серьезные выгоды. "Тронулся лед" в решении проблемы модернизации авианесущего крейсера "Викрамадитья" ("Адмирал Горшков"), который переделывается для ВМС Индии на Севмашпредприятии. После долгих проволочек, переговоров и даже демаршей со стороны заказчика Дели все-таки согласился выделить недостающие 1,2 млрд долларов для завершения работ на авианосце, который уже получил новую полетную палубу и где заменены многие корабельные системы. Индийские морские летчики получили первую партию корабельных истребителей МиГ-29К/МиГ-29КУБ и приступили к тренировкам.

Напомним, что проблема с "Викрамадитьей" возникла из-за того, что заключенный в 2004 году контракт на приобретение самолетов и модернизацию крейсера предусматривал выплату 1,5 млрд долларов (50 % — на самолеты, 50 % — на корабль). Но не была учтена вся сложность работы по переделке авианосца. А ее стоимость за последнее время выросла более чем в два раза. Дели отказывался доплачивать до реальной цены, настаивая на том, что контракт есть контракт и его нужно выполнять. Но и Севмаш не мог работать себе в убыток. Теперь же вопрос решен и Индия получит готовый корабль в 2012 году.

Впрочем, то, что проблема с этим заказом вскоре будет снята с повестки дня, стало ясно после того, как летом нынешнего года Дели заявил о намерении приобрести еще 29 истребителей МиГ-29К и МиГ-29КУБ в дополнение к 16 аналогичным самолетам, которые были заказаны ранее.

Сотрудничество между Индией и Россией в военно-технической сфере, считают эксперты, развивается достаточно успешно. Несмотря на все сложности и даже на то, что с недавних пор Дели обратил свой взор на Вашингтон. Точнее, Вашингтон, не желая терять столь выгодный оружейный рынок, стал проявлять к Индии повышенное внимание. Снял ряд ограничений, которые действовали в отношении этого государства, но пока не заключил еще крупных контрактов. И у индийского правительства появилась возможность выбора, играя на конкуренции двух крупнейших оружейных игроков.

Тем не менее продолжается сотрудничество российской корпорации "Иркут" с индийским предприятием HAL, которое собирает многофункциональные истребители Су-30МКИ по отечественной лицензии. В ближайшие годы Дели хочет приобрести к 104 таким машинам еще свыше 250. КБ машиностроения в подмосковном Реутове и его индийские партнеры успешно взаимодействуют в совместной фирме "БраМос",

которая выпускает одноименные крылатые ракеты наземного и морского базирования, а сегодня разрабатывает такую же авиационную ракету. В Индию поступают российские танки Т-90С и реактивные системы залпового огня "Смерч".

Контрактов и планов по заключению новых соглашений между Москвой и Дели очень много. Портфель заказов, как утверждают экспортеры оружия, превышает 10 млрд долларов. Но они могут быть заработаны только в том случае, если российская сторона будет безусловно выполнять взятые на себя обязательства, повышать качество и эффективность своей военной продукции. Иначе на индийском рынке нам придется серьезно потесниться.

Виктор ЛИТОВКИН

источник: газета «Независимое военное
обозрение»
11.12.09

ОКБ ИМЕНИ А. И. МИКОЯНА — 70 ЛЕТ

Самолеты "МиГ" стали визитной карточкой России.

70 лет назад, 8 декабря 1939 года, на московском авиазаводе № 1 имени Авиахима был организован особый конструкторский отдел. Руководителем отдела назначили Артема Микояна, его заместителем стал Михаил Гуревич. В кратчайшие сроки коллектив спроектировал и построил скоростной истребитель МиГ-3. К началу Великой Отечественной войны "МиГи" были самыми массовыми новыми истребителями ВВС: их доля достигала 89,9 %.

Так началась история Опытно-конструкторского бюро имени А. И. Микояна и марки "МиГ" — одного из самых громких отечественных оружейных брендов.

После войны ОКБ-155, руководимое Артемом Микояном, явилось пионером развития отечественной реактивной авиации. 24 апреля 1946 года поднялся в воздух МиГ-9 — первый отечественный истребитель с турбореактивными двигателями.

30 декабря 1947 года — дата рождения МиГ-15, который принес микояновскому КБ мировую славу. В воздушных сражениях Корейской войны МиГ-15бис завоевал себе право называться одним из лучших серийных истребителей начала 1950-х годов.

МиГ-15 положил начало выдающемуся ряду легких истребителей, заслуживших репутацию "самолетов-солдат". Они сочетали высокие летные характеристики с простотой в управлении, технологичностью в производстве и эксплуатации. Создание таких самолетов стало на много лет фирменным стилем микояновской школы. Концепция "самолета-солдата" воплотилась в знаменитых машинах 1950-х годов: МиГ-17, МиГ-19 и МиГ-21. Создавая их, ОКБ-155 освоило сверхзвуковые скорости, внедрило на истребители бортовые РЛС и управляемое ракетное оружие. Эти самолеты выпускались не только в СССР, но

и в Чехословакии, Польше, Китае, Индии. Их боевые качества прошли проверку в ходе многочисленных вооруженных конфликтов на Ближнем Востоке, в Южной и Юго-Восточной Азии.

МиГ-15 до нынешних времен остается мировым рекордсменом по числу построенных реактивных истребителей. МиГ-21, выпускавшийся более 30 лет, стал самым массовым сверхзвуковым боевым самолетом мира.

ОКБ, возглавляемое Артемом Микояном, было также и одним из пионеров в разработке крылатых ракет. На базе филиала ОКБ-155 в середине 1960-х годов создается ГосМКБ "Радуга".

В начале 1960-х годов конструкторское бюро спроектировало самолет МиГ-25, выпускавшийся в модификациях разведчика и перехватчика. Этот революционный боевой самолет стал первым истребителем, способным летать на больших высотах со скоростью 3000 км/ч. МиГ-25 был присущ высочайший уровень автоматизации, не достигнутый в то время ни на одном другом самолете мира. Концепция разведывательно-ударного комплекса, реализованная на МиГ-25РБ и его модификациях, на много лет опередила свое время и стала общепринятой в мировой практике создания вооружения и военной техники в конце XX века.

В середине 1960-х годов в ОКБ-155 был построен МиГ-23 — истребитель с крылом изменяемой геометрии, ставший основным боевым самолетом боевой авиации СССР в 1970-х годах. На базе МиГ-23 были разработаны фронтальные истребители-бомбардировщики МиГ-23Б и МиГ-27, способные поражать наземные цели высокоточным оружием.

В те же годы ОКБ-155 провело проектные и испытательные работы по программе "Спираль", предусматривающей создание экспериментального пилотируемого орбитального самолета.

ОКБ имени А. И. Микояна стало пионером в создании отечественных самолетов четвертого поколения. В 1975 году поднялся в небо прототип уникального истребителя-перехватчика МиГ-31. На самолете применено новейшее электронное оборудование, в частности РЛС с фазированной антенной решеткой. Конкуренты смогли приступить к аналогичным работам лишь в конце XX — начале XXI века. По своим боевым возможностям МиГ-31 до сих пор не имеет равных в мире.

В 1970 году ОКБ приступило к разработке легкого фронтового истребителя МиГ-29, ставшего достойным наследником МиГ-15, МиГ-21 и МиГ-23. В 1982 году самолет был запущен в серийное производство, в 1987-м — принят на вооружение ВВС СССР. МиГ-29 благодаря высокой маневренности, мощному вооружению, уникальному прицельному комплексу стал лучшим легким истребителем 1980-х годов.

В 1990-е годы ОКБ им. А. И. Микояна переживало трудные времена, однако и в этот период удалось разработать ряд модификаций самолетов четвертого поколения. Эта работа была продолжена в начале XXI века, благодаря чему были завоеваны новые позиции на мировом рынке вооружений.

После 2000 года конструкторское бюро, преобра-

зованное в Инженерный центр "ОКБ имени А. И. Микояна" Российской самолетостроительной корпорации "МиГ", сосредоточилось на создании боевых самолетов поколения "4++". В январе 2007 года совершил первый полет опытный экземпляр корабельного истребителя МиГ-29КУБ.

Развитием МиГ-29К стал истребитель МиГ-35, противостоящий современным западным боевым самолетам в тендере ВВС Индии.

Всего с момента основания в ОКБ имени А. И. Микояна было разработано более 400 типов и модификаций самолетов и летательных аппаратов. Общий объем выпуска крылатых машин "МиГ" серийными авиационными заводами превысил 55 тыс. единиц. На самолетах "МиГ" установлено свыше 100 мировых рекордов скорости, высоты и скороподъемности.

Коллектив "НВО" поздравляет ОКБ имени А. И. Микояна с юбилеем и желает успехов в дальнейшей творческой работе во имя укрепления безопасности нашей родины.

*источник: газета «Независимое военное
обозрение»
11.12.09*

ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ АКК "ПРОГРЕСС" ДО 2015 ГОДА СОСТАВИТ ОКОЛО 6 МЛРД РУБ.

ОАО "Вертолеты России" продолжает модернизацию предприятий холдинга, внедряя перспективные промышленные технологии в процесс производства.

В рамках этой программы в период с 2009 по 2015 год будет осуществлено масштабное техническое перевооружение ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина (ААК "Прогресс"), которое производит знаменитые ударные вертолеты Ка-50 "Черная акула" и Ка-52 "Аллигатор", Ка-60/62, готовится к выпуску нового легкого вертолета Ми-34С2 "Сапсан".

Предполагается, что объем инвестиций в данный проект составит около 6 млрд руб. Финансирование будет осуществляться благодаря государственной программе финансовой поддержки, а также за счет собственных средств предприятия.

Освоение и внедрение инновационных технологий в производство происходит в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на период 2011–2020 годов".

На первом этапе реализации программы по модернизации производства ААК "Прогресс" предполагается провести техническое перевооружение литейного производства, на втором этапе — провести реконструкцию и перевооружение композитного и механического производств, внедрить программу цифровых и информационных технологий, а также

реализовать программу повышения энергоэффективности предприятия.

В рамках концепции реструктуризации механического производства на предприятии будет осуществлена замена станков на высокопроизводительное оборудование с числовым программным управлением, что существенно повысит эффективность производства при уменьшении занимаемых площадей и сокращении численности обслуживающего персонала. Например, экономический эффект от уже введенного в эксплуатацию в сентябре 2008 года лазерного раскройного комплекса Tru Laser 3530 по итогам 12 месяцев составил 14,7 млн руб. при сокращении трудоемкости работы в 8 раз.

Всего же экономический эффект от внедрения в механическое производство нового производственного оборудования составит 160 млн руб. По мере дальнейшей модернизации производства эти показатели будут только возрастать: экономическая эффективность от внедрения линии ХТС (холоднотвердеющие смеси) и машины литья под низким давлением составит 40 млн руб.

Также в 2009 году проведены базовые работы для создания центра компетенции литейного производства. Запуск данного центра запланирован в 2010 году. Помимо этого, в 2010 году планируется начать работы по созданию центра компетенции механообработывающего производства, а также начать широкомасштабную программу внедрения цифровых технологий на ААК "Прогресс". Реализация этой программы намечена на 2015 год.

"Шаги по модернизации предприятий холдинга под управлением "Вертолетов России", в частности АКК "Прогресс", осуществляются для повышения производственных возможностей российских вертолетостроительных предприятий до высших мировых стандартов. В условиях крайне высокой конкуренции в мировом вертолетостроении решение этой задачи возможно лишь за счет полноценного обновления производственного оборудования российских заводов, износ которого иногда доходит до 70 %, и внедрения высокоэффективных инновационных технологий", — заявил исполнительный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

По словам управляющего директора ОАО "ААК "Прогресс" Юрия Денисенко, ожидается, что в 2009 году компания продемонстрирует положительную динамику по всем основным показателям финансово-экономической деятельности. В следующем, 2010 году мы рассчитываем, что рост продаж осуществится за счет увеличения загрузки предприятия по авиационному профилю".

Ожидается, что прибыль АКК "Прогресс" в 2009 году вырастет примерно в 7 раз и составит около 140 млн руб. Прогнозируемая выручка компании по итогам 2009 года увеличится до 7,3 млрд руб., что более чем в 2 раза превысит показатели прошлого года.

ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина" выпускает ударные вертолеты Ка-50 "Черная Акула" и Ка-52 "Аллигатор", а также сверхзвуковые крылатые ракеты комплекса "Москит" и их экспортные варианты. Кроме того, серийно производятся легкие спортивно-пилотажные самолеты Як-54. Сегодня в Арсеньеве готовится

выпуск нового легкого вертолета Ми-34С2 "Сапсан". Освоен регламент ремонтных работ вертолетов Ми-24 всех модификаций.

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", ОАО "Вертолетная сервисная компания", ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод" (НАРЗ) и ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА).

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

источник: ИА ADVIS.RU
15.12.09

РОССИЯ НЕ ВСТАНЕТ НА КРЫЛО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Депутаты признали деятельность Минтранса и Минпромторга по поддержке авиапрома недостаточно эффективной.

В ходе прошедшего 23 декабря в Государственной думе "правительственного часа" руководство Минтранса и Минпромторга отчиталось перед депутатами о ситуации, складывающейся в отечественной авиационной промышленности, и о мерах по ее поддержке на ближнесрочную перспективу.

По словам министра транспорта Игоря Левитина, основным инструментом развития российского авиапрома остаются федеральные целевые программы (ФЦП), в их числе: развитие аэродромной инфраструктуры, субсидирование авиастроителей и авиадвигателестроителей, итоговая реализация проектов "Сухой Суперджет 100" и Ту-204СМ, подготовка кадров, а также расширение финансирования программы субсидирования пассажирских авиаперевозок между Дальним Востоком и Европейской частью России. В России действует около 300 аэропортов и аэродромов, на развитие инфраструктуры которых в следующем году из федерального бюджета будет выделено 22 млрд рублей. Главным образом эти

деньги пойдут на ремонт и поддержание взлетно-посадочных полос. Постепенно некоммерческие аэропорты будут переходить под управление региональных властей, из их же бюджетов будет осуществляться дальнейшее финансирование этих аэропортов.

Первые 15 аэропортов, расположенных на Чукотке, Камчатке и в Якутии, перейдут в региональное подчинение в следующем году. Кроме того, 84 млрд рублей будет выделено на замену и обновление высокотехнологичного навигационного и метеорологического оборудования в аэропортах.

Острейшим вопросом, по мнению как руководителей министерств, так и парламентариев, является проблема обновления отечественного авиапарка. Суммарное количество самолетов в России составляет примерно 1500 единиц, 70 % из них составляют старые отечественные самолеты на грани износа, 26 % — поддержанные иностранные самолеты, и именно за их счет сейчас происходит обновление авиапарка в стране.

Новые отечественные самолеты занимают долю лишь в 4 %. К 2015 году должно быть закуплено 550 новых самолетов, из них 350 будут отечественного производства: Ан-148, Ту-204СМ и "Суперджет 100", серийное производство которого начнется в следующую

щем году" — заявил заместитель министра промышленности и торговли Иван Матерев.

Однако данные прогнозы вызвали скептическую реакцию у депутатов. "В 2010 году должна была быть выпущена серийная партия "Суперджетов" в количестве 60 единиц, однако двигатели самолета, которые должны быть сертифицированы еще в 2008 году, будут сертифицированы лишь в июне следующего года. При таких темпах работы ни о каком массовом выпуске не может быть и речи, — сетует член комитета Государственной думы по транспорту Анатолий Лисицын. — Кроме того, наш самолет, разработанный и сертифицируемый по международным стандартам, призван стать экспортным продуктом отечественной промышленности, однако параллельно с нами разработкой такого же типа самолета занимаются японцы, у которых начало серийного производства намечено на 2012 год, при этом их модель будет более дешевой и экономичной".

Существенным минусом реализуемых транспортных проектов, по мнению депутатов, является их серьезная технологическая зависимость от западных стран. "Запчасти для "Суперджет 100" производятся во Франции, для новейшего поезда "Сапсан" — в Германии, это ставит под вопрос саму суть нашего инновационного пути развития", — восклицает глава фракции ЛДПР Владимир Жириновский.

Другим вопросом является подготовка кадров, на эти цели в бюджете на следующий год заложено 20 млрд рублей, ежегодно подготавливается 20 тысяч авиаспециалистов различных специальностей, однако ощущается нехватка специалистов именно летных специальностей: на сегодняшний день у нас в стране зарегистрировано 10 тыс. пилотов, возраст которых по большей части составляет 40–50 лет. Ежегодно 500 из них уходят из профессии, при этом примерно 250 молодых летчиков впервые садятся за штурвал воздушного судна.

В ходе выступлений представители министерств признали, что развитие всего отечественного авиа-

прома на сегодняшний день не осуществляется, внимание уделяется лишь сегменту гражданской авиации, а именно самолетам вместимостью от 50 до 300 посадочных мест.

Рынок самолетов, не подпадающих под эти параметры, будет полностью открыт для иностранных поставщиков, однако в таком случае неохваченным остается сегмент ближней малой авиации, которая используется в регионах. Отечественный авиапром не сможет обеспечить ей обновление авиапарка, закупка же зарубежных машин не по карману регионам, притом что около 15 млн человек у нас в стране являются активными либо потенциальными пользователями малой авиации.

Удачным был признан опыт субсидирования пассажирских перелетов между Дальним Востоком и Европейской частью России. Как рассказал Игорь Левитин: "За 11 месяцев текущего кризисного года авиационные пассажироперевозки упали на 10,5 %, примерно на столько же упали грузоперевозки, при этом авиасообщение между Европейской частью России и Дальним Востоком увеличилось на 10 %, количество пассажиров составило 163 тысячи человек". В новом году планируется увеличить программу субсидирования перевозок пассажиров за счет включения в нее таких регионов, как Чукотка и Камчатка, и начала субсидирования внутренних пассажирских авиаперевозок на Дальнем Востоке.

Также успешным был признан опыт субсидирования процентных и лизинговых платежей авиастроительных и авиадвигательных компаний.

Депутаты призвали министерства форсировать работы по развитию отечественного авиапрома и при необходимости обратиться за помощью к руководству Правительства Российской Федерации.

Евгений СЕРГАТЕНКО

*источник: газета «Гудок»
25.12.09*

РЫНОЧНИК СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ

96 компаний из числа переданных государством "Ростехнологиям" — проблемные. Их будут банкротить, санировать, ликвидировать, продавать и передавать в доверительное управление.

Вчера наблюдательный совет "Ростехнологий" заслушал доклад "О деятельности по финансовому оздоровлению компаний". Как стало известно "Ведомостям" из доклада, пятая часть переданных госкорпорации активов или относятся к числу проблемных, или скоро станут таковыми.

Гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов подтвердил "Ведомостям", что вопрос рассматривался: "Все переданные нам активы нужно привести в порядок: оптимизировать производство, провести финансовое оздоровление и модернизировать. Акти-

вы должны быть заточены под конкурентный рынок". "Ростехнологиям" переданы 454 организации, проблемными признаны 62, прекратили деятельность 13. 34 компании — в перечне стратегических, четыре — градообразующие. Возбуждены дела о банкротстве в 27 организациях, девять из них — стратегические. В ближайшие три месяца есть риск, что еще 34 организации станут проблемными, предупреждает доклад. Проблемными считаются те компании, которым либо предъявлен иск о банкротстве, либо у которых требования кредиторов не исполнены три месяца (для стратегических — шесть), а размер требований — более 100 тыс. руб. (для стратегических — 500 тыс. руб.).

Проблемные активы — в 19 из 27 холдингов госкорпорации, у ОАО "РТ-машиностроение" — шесть, по четыре у ОАО "Сплав" и ОАО "РТ-металлургия". В самом плачевном состоянии — авиационный холдинг: из 10 компаний пять — проблемные.

Компании уже поступили в проблемном состоянии, объяснил заместитель гендиректора "Ростехнологий" Игорь Завьялов: "Госкорпорация фактически начала управлять большинством организаций во II квартале 2009 г., когда проблемных организаций было уже более 50". "Ростехнологии" провели анализ: чаще проблемы у компаний возникали из-за рейдерских захватов (более 40 %) и действий менеджмента (более 30 %). "Нередко менеджеры действуют вместе с рейдерами", — подчеркивает Завьялов.

В докладе сказано, что корпорация имеет дело с неэффективным и нелояльным к собственнику менеджментом и ненадлежащим исполнением государственных функций, в первую очередь правоохранительными органами. В докладе содержатся три варианта прогноза на год: по оптимистическому проблемных организаций станет 44, умеренно-пессимистический предполагает рост до 88, пессимистический — до 109.

"На дворе кризис, плохих активов могло бы быть и больше, — считает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. — Проблемные активы — не вина госкорпорации, а переданная ей государством головная боль".

Не все проблемные активы должны пройти процедуру банкротства, говорит Завьялов: "Есть множество вариантов: санация, просто наблюдение, реорганизация, передача в доверительное управление, продажа проблемного актива или его имущества, выкуп имущества и, конечно, ликвидация".

Если процедуры финансового оздоровления госкорпорация начнет прямо сейчас, то на их исполнение понадобится два года, прогнозирует арбитражный управляющий Евгений Семченко. Особенно сложно и долго банкротить стратегические предприятия — придется иметь дело с Росимуществом и ФСБ.

Удлинить процесс финансового оздоровления может и то, что у компаний "Ростехнологий" много налоговых долгов, которые тяжело реструктурировать, продолжает Семченко: например, невозможно сделать скидку с долга и даже рассрочить — чрезвычайно трудно. При банкротстве оборонных предприятий, как правило, наиболее ценный актив — земля, считает он: их продукцию просто так не продать, а сами цеха представляют незначительный интерес.

Для того чтобы было легче проводить финансовое оздоровление, госкорпорация просит добавить в закон "О госкорпорации "Ростехнологии" новую функцию — финансовое оздоровление стратегических предприятий — и новые полномочия, чтобы сотрудники могли быть арбитражными управляющими, предлагается в докладе. Кроме того, "Ростехнологии" разработали поправки в закон "О банкротстве", увеличивающие срок обжалования управляющим сделок менеджмента с года до трех лет. Арбитражный управляющий должен быть независимым, говорит Семченко: "Странная комбинация, когда банкротством занимается ставленник собственника. В этом случае будут недостаточно соблюдены интересы кредиторов". Расширение сроков оспаривания с приданием им обратной силы имеет мало шансов на принятие, считает партнер "Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры" Дмитрий Степанов: это встретит сопротивление как участников рынка, так и, возможно, Конституционного суда, который, как правило, не одобряет ухудшения законодательства с приданием нормам обратной силы. Замдиректора департамента Минэкономразвития Дмитрий Скрипичников говорит, что в министерстве предложений от "Ростехнологий" пока не видели: "Когда поступят, будут рассмотрены с точки зрения сохранения баланса между кредиторами и должниками, а также стабильности экономического оборота".

АГЕНТ ЧЕМЕЗОВА

"Ростехнологии" подписали с Банком Москвы соглашение: банк организует финансирование под покупку активов для госкорпорации и инвестиционные программы; выступит агентом при синдикации кредитов; примет участие в организации облигационных займов; предоставит финансирование контрагентам госкорпорации под ее поручительство; разместит временно свободные деньги "Ростехнологий"; окажет услуги по доверительному управлению.

*Евгения ПИСЬМЕННАЯ,
Дмитрий КАЗЬМИН*

*источник: газета «Ведомости»
25.12.09*

САМОЛЕТ-ШТУРМОВИК ПРЕВРАТИЛИ В ТЕПЛОЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ

На днях в подмосковном Павловском Посаде запустили необычную теплоэлектростанцию. Энергию на этой ТЭЦ вырабатывают два двигателя от самолетов Су-25, которые летчики называют "Грачами". Необычная ТЭЦ обеспечивает электроэнергией и горячей водой несколько микрорайонов города.

Его создавали в 70-е как самолет огневой поддержки сухопутных войск, штурмовик Су-25. "Грач",

как называют самолет сами летчики, в боях слыл "летающим танком" — за толстую броню и необычайную живучесть. Его двигатели модели Р-13 могут выдержать прямое попадание 23-миллиметрового снаряда. Выпускают их на Уфимском моторостроительном заводе, который входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию.

Теперь двигатели от "Грача" обогревают и снабжают электричеством подмосковных жителей. На днях в Павловском Посаде запустили теплоэлектростанцию. Энергию на этой ТЭЦ вырабатывают два двигателя от самолета Су-25. Подробнее рассказывает Вадим Коновалов — начальник ГТУ-ТЭЦ Павлов-

ского Посада: "Произошла адаптация этого двигателя к наземной электроэнергетике путем пристыковки силовой турбины и использования мощности авиационного двигателя".

На мирной службе силовой агрегат стал газовым. Две такие установки раскручивают валы генераторов – на выходе получается 16 мегаватт электроэнергии. Отработавшие газы не улетают в атмосферу, а нагревают котел. "Это выступающий из дымовой трубы котел-утилизатор, где подогревается горячая вода дымовыми газами от газотурбинной установки", – поясняет Вадим Коновалов.

Электроэнергия и горячая вода идут на несколько микрорайонов. Две-три таких ТЭЦ могут полностью обеспечивать небольшой районный центр. В подтверждение этому – слова Николая Кузнецова, директора по промышленным установкам Объединенной двигателестроительной корпорации: "Вырабатывать только тепло или только электрическую энергию, наверное, с точки зрения коэффициента использования теплотворности топлива, неправильно. Коэффициент полезного действия на станциях, вырабатывающих одновременно тепло и электрическую энергию, это так называемый когенерационный цикл, можно получить намного выше, это где-то 60 %".

Контролирует работу авиационных двигателей, или, как говорят в энергетике, газотурбинных установок, – нет, не летчик, а машинист. Для контроля работы станции довольно одного человека – за всем следит электроника. Если сильные морозы, какие были в эти дни, то на запуск дополнительного энергоблока уйдут минуты.

"Пуск паротурбинной установки занимает около суток, – продолжает Вадим Коновалов. – А здесь – 10 минут. Выход на холостой ход и набор нагрузки – это еще 5–10 минут".

В Павловском Посаде вопрос дефицита тепла уже решен. Только в этом году по всей стране были запущены подобные станции, которые в сумме вырабатывают 480 мегаватт, это сравнимо с одной традиционной ТЭЦ. Но для ее постройки нужен десяток лет, а газотурбинная установка разворачивается за девять месяцев.

Ученые считают: если строить подобные станции, то через 10 лет можно будет экономить 20 миллионов тонн топлива ежегодно.

"На ТЭЦ на киловатт выработанной электрической энергии уходит порядка 500 граммов условного топлива, – сообщает Николай Кузнецов. – На ГТУ-ТЭЦ с газотурбинной энергетической установкой – если она работает в теплоэнергетическом цикле – уходит всего 180 граммов условного топлива".

Повышение энергоэффективности стало одним из государственных приоритетов. Проект "Малая комплексная энергетика", в котором участвуют Объединенная двигателестроительная корпорация и корпорация "Российские технологии", должен стать хорошим подспорьем для обновления локальных энергосистем.

источник: Вести.Ru
26.12.09

ГЕНЕРАЛ "ЗВЕЗДНЫХ ВОЙН"

Он считал, что в космос надо летать на крыльях. Но у всех его "крылатых" проектов – "Буран", "Спираль", МАКС – судьба сложилась непросто. А начиналось все с ударной многоразовой системы "Спираль". В эти дни конструктору многоразовых авиакосмических систем Глебу Евгеньевичу Лозино-Лозинскому исполнилось бы 100 лет.

Этот человек крайне редко попадал в объективы фото- и кинокамер. Фамилия главного конструктора отечественных многоразовых космических систем была известна немногим. 8 ноября 1988 года, когда весь мир – кто с восхищением, кто со страхом – наблюдал за полетом "русской птички" – "Бурана", ее создатель Глеб Лозино-Лозинский скромно затерялся в кругу подчиненных. Уже тогда он понимал: проект закроют. "Несмотря на то что "Буран" слетал только раз, но тот рывок увеличения авторитета нашей страны, который я наблюдал, посетив ряд стран, он полностью себя оправдал", – рассказывает Глеб Лозино-Лозинский, генеральный конструктор НПО "Молния" (архив, июль 1999 г.).

В преддверии 100-летнего юбилея Лозино-Лозинского в Роскосмосе собрались его соратники и друзья. Обычно коллеги здесь посвящены актуальным вопросам отечественной космонавтики. На этот раз вспоминали генерального конструктора многоразовых космических систем, которого можно поставить в один ряд с Сергеем Королевым. Всю свою жизнь Лозино-Лозинский считал, что в космос надо летать на крыльях. Но у всех его "крылатых" проектов – "Буран", "Спираль", МАКС – судьба сложилась непросто.

А начиналось все с ударной авиакосмической системы "Спираль". "Спираль" делали чистые авиаторы. Авиационная идеология, то есть предусматривалась возможность ведения маневренного космического боя", – говорит Вадим Лукашевич, историк космонавтики.

Когда впервые на экранах появились "Звездные войны" режиссера Лукаса, за компьютерными эффектами знатоки увидели попытку красиво показать войну в межпланетном пространстве. Ныне трудно представить, но "Спираль" Лозино-Лозинского еще в 1965 году планировалась именно под такую войну – только вместо фантастических лазеров каждый корабль оснащался вполне реальными ракетами

класса "космос — космос".

"Формально тема была закрыта. И только большой энтузиазм участников этого проекта позволил завершить не совсем даже законными методами определенную важную часть летных испытаний орбитального самолета", — делится Глеб Лозино-Лозинский (архив, июль 1999 г.).

В жизни Лозино-Лозинского был еще один проект — многоцелевая авиакосмическая система, сокращенно МАКС. Многоразовое, экономичное транспортное средство сегодня практически готово к испытаниям. "Теплозащита — она уже исследована на "Буране". Что касается маршевых двигателей, то сегодня создан прототип для ракеты "Ангара" — вот он по факту является прототипом и для МАКСа", — говорит Владимир Скорodelов, заместитель главного конструктора НПО "Молния".

Внешне старт выглядит просто. Самолет-носитель Ан-225 набирает высоту, и с него на своих маршевых двигателях стартует орбитальный корабль. Топливо для этих двигателей находится в навесном баке. Когда

корабль выйдет на орбиту, бак сгорит в атмосфере, но цена этой, по сути, железной бочки невелика.

"Стоимость вывода 1 килограмма полезного груза — порядка 1100 долларов против названных мною для "Шаттла" около 15 000 и 5000—12000 — для одноразовых ракет, то есть это радикальное средство снижения стоимости вывода, а значит, и возможности освоения ближнего космоса средство", — говорит Глеб Лозино-Лозинский (архив, июль 1999 г.).

На 90-летний юбилей Лозино-Лозинскому было присвоено генеральское звание. В январе 2001 года главного конструктора отечественных многоразовых космических систем не стало. Осталась его "Спираль". Теперь она называется МАКС. А Глеба Евгеньевича ныне можно смело назвать генералом "звездных войн".

*источник: сайт «Вести.Ru»
27.12.09*

ПОЛЕТ НА СОЛНЦЕ

Швейцарцы учатся летать без керосина.

Вчера на швейцарском аэродроме Дюбендорф, недалеко от Цюриха, журналистам показали летательный аппарат, который создатели называют "первым в мире самолетом, способным летать днем и ночью без топлива". Проект Solar Impulse, в рамках которого разработан аэроплан на солнечных батареях, некоторые энтузиасты считают таким же революционным прорывом, каким был 100 лет назад полет братьев Райт, открывший эру пилотируемой авиации. Проект был открыт в 2003 году как частная инициатива и до сих пор финансируется несколькими европейскими компаниями, в том числе Deutsche Bank и Swisscom. Техническую помощь разработчикам с недавних пор оказывают Европейское космическое агентство и французская авиастроительная компания Dassault.

3 декабря Solar Impulse впервые оторвался от земли. По скромности достигнутых физических параметров этот полет действительно вполне сопоставим с историческим прорывом братьев Райт. Под управлением пилота-испытателя Маркуса Шерделя "солнечный" самолет пролетел около 350 метров на высоте примерно 1 метр. Протяженность эпохального полета американцев 17 декабря 1903 года составила чуть меньше — 40 м, при этом была покорена высота 3 метра.

Инициаторы проекта Solar Impulse Бертран Пикар и Андре Боршберг рассчитывают на большее. В перспективе они надеются совершить на своем детище кругосветное путешествие продолжительностью 20—25 дней, причем предполагается, что самолет будет лететь днем и ночью: в светлое время суток питаясь энергией солнца, а в темное — от аккумуляторов. В достижимости всего этого им уже удалось убедить

европейские власти. Непосредственно над проектом работают 50 специалистов из шести стран, не считая консультантов и экспертов, которых привлекают на разовой основе. Их усилиями создана четырехмоторная машина с размахом крыльев 63 метра — больше, чем у современного дальнемагистрального лайнера Airbus A340. На верхней поверхности крыла размещены солнечные батареи, а в гондole каждого из четырех двигателей под крылом — полимерно-литиевые аккумуляторы.

При всем при этом до кругосветного полета на солнечных батареях еще довольно далеко. Собственно, уже построенная машина для этого и не предназначена. Она — испытательный прототип, конструкторы называют ее HB-SIA. Результатом экспериментов должно стать строительство еще большего по размеру самолета HB-SIB с размахом крыльев 80 м (то есть шире, чем у самого большого из созданных до сих пор коммерческих лайнеров A380). Эта вторая машина должна появиться на свет в 2011 году. На ней гг. Пикар и Боршберг и намерены покорить земной шар без всякого вреда для экологии.

Правда, освоение солнечного электричества — это пока задача, которую создателям Solar Impulse только предстоит решить. Свой первый полет HB-SIA совершил не на солнечных батареях, а на аккумуляторах, заряженных от какого-то другого источника.

В начале 2010 года прототип HB-SIA разберут и перевезут на другой аэродром — Пайерн, где он начнет испытательные полеты на солнечных батареях, постепенно увеличивая продолжительность пребывания в воздухе.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета «Время новостей»
15.12.09*

ИНТЕРВЬЮ

А. БОБРЫШЕВ: "СЕГОДНЯ МЯЧ НА НАШЕЙ СТОРОНЕ"

23 декабря 2009 г., в день Дальней авиации, президент ОАО "Туполев" Александр Бобрышев ответил на вопросы журналистов.

ИНТЕГРИРОВАННАЯ СТРУКТУРА

— Какие предприятия войдут в состав бизнес-единицы "ОАК — Специальная авиация"?

— ОАО "Туполев" является базовой организацией для создания интегрированной структуры, или бизнес-единицы, "ОАК — Специальная авиация". В эту бизнес-единицу сегодня входят по формальным признакам — с передачей пакета акций или с обменом пакета акций — Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова (КАПО), Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева (ТАНТК им. Г. М. Бериева), ОАО "Таганрогская авиация". В последующем, наверное, войдет и Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева, который сейчас находится в стадии акционирования.

По формальным признакам процесс будет запущен днями, в соответствии с законом об акционерных обществах начнется процесс создания этой структуры по формальным признакам. Параллельно с этим мы организовали рабочую группу, которая займется неформальными признаками создания такой интегрированной структуры.

В нашей обойме — стратегическая боевая авиация, специальная авиация, амфибифная авиация. Возможно также появление других идей и их реализация, но только в лоне этого направления.

— Не так давно обсуждался вопрос о том, чтобы к

вам переехали коллеги из других конструкторских бюро, для того чтобы создать здесь единый конструкторский центр. Этот вопрос сегодня несколько притормозился?

— Процесс действительно замедлился, но не остановился. Замедлился он только по той причине, что мы хотели это мероприятие финансировать за счет продажи того имущества, которое высвобождается у наших коллег. Все, что происходило с конца 2008 г. с реализацией недвижимости, нас пока затормозило. Процесс этот будет продолжаться, и, видимо, в начале 2010 г. мы возобновим не только разговоры, но и действия. Пока речь идет о реализации тех планов, которые были сформированы в начале 2008 г.

— Была информация о том, что Пензенское конструкторское бюро (ПКБ) будет интегрировано в состав ОАО "Туполев". Какие задачи будут решаться совместно и какова будет процедура интеграции?

— Инициатива интеграции принадлежит не нам и не ОАК. Она принадлежит администрации Пензенской области и ПКБ. Основание для этого заключается лишь в том, что сегодня это КБ разрабатывает документацию и изготавливает тренажеры по нашей тематике. Сегодня нет пока окончательного решения, оно может быть принято не позднее конца января.

БОЕВАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ

— Каковы ближайшие задачи ОАО "Туполев" в военном сегменте?

— О всех сформулированных задачах мы здесь по известным причинам говорить не можем. Задачи фирмы вытекают из той ситуации, которая сложилась в Дальней авиации, где сегодня работают три типа

туполевских самолетов (Ту-22МЗ, Ту-95МС и Ту-160. – Ред.), выполняя все поставленные задачи.

Наша основная задача – организовать проведение модернизации этих машин, причем она сформулирована сегодня более жестко. Мы предлагаем провести модернизацию с возможной унификацией по комплектации с целью сближения, особенно по общему направлению, лица этих машин и, естественно, тем самым несколько увеличить серийность комплектующих. Однако эта задача для каждой машины сугубо индивидуальна, поэтому нельзя отработанный вариант модернизации одного носителя целиком перенести на другой. Тем не менее мы стараемся добиться максимальной унификации.

– На очередном заседании Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству в области авиационного двигателестроения между Россией и Украиной в протокол совещания был внесен вопрос о рассмотрении возможности применения двигателя Д-27 на бомбардировщиках Ту-95МС и Ту-142. Возможен ли такой вариант?

– Силовая установка для каждого носителя является основным звеном. Если говорить о Ту-95 и Ту-160, то силовые установки этих самолетов тоже нужно модернизировать. В проекте такая модернизация существует, но все вопросы у нас сосредоточены на Самарском научно-техническом комплексе имени Н. Д. Кузнецова. Ситуация на этом предприятии уже в течение двух лет на контроле в правительстве, в Минпромторге, в Объединенной двигателестроительной корпорации. Проблемные вопросы есть, на сегодня нельзя сказать, что все они решены, ни по НК-12, ни по НК-25, ни по НК-32. Но пути решения этих проблем уже намечены. В начале следующего года по двигателям для стратегической авиации намечено провести отдельное совещание Минпромторга и Минобороны. Я думаю, что в этих проблемных вопросах пора ставить точку.

– Какие работы выполняет ОАО "Туполев" по перспективному авиационному комплексу дальней авиации (ПАК ДА)?

– На сегодняшний день открыта научно-исследовательская работа (НИР). По результатам конкурса эта НИР размещена на ОАО "Туполев". Мы закрыли первый этап. Кроме того, было подписано постановление правительства по утверждению гособоронзаказа, и там эта строчка есть. Контракт на выполнение НИР заключен на три года.

– Чем закончится эта НИР?

– НИР должна заканчиваться ОКР, а ОКР – серией. Мы хотим этого добиться по данной теме.

– Какую долю работ составляет гособоронзаказ, нормально ли приходят деньги?

– Сегодня гособоронзаказ составляет половину наших средств, которые мы получаем в виде выручки. Наши отношения должны строиться на договорных обязательствах и их выполнении как с нашей стороны по производству, так и со стороны Министерства обороны по своевременному проведению конкурсных процедур, подписанию контрактов и финансированию.

Сегодня у Министерства обороны при выполнении своих обязательств нет никаких помех, нет никаких неопределенностей, как это было в 90-е годы. Министерство обороны по утвержденному гособоронзаказу средства от государства получает сполна.

Задача промышленности – выполнять свои обязательства по производству.

СПЕЦИАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ

– Сколько заказано самолетов Ту-214 в специальных вариантах?

– Мы сегодня выполняем спецзаказ по линии Министерства обороны и Управления делами президента. По завершении постройки и испытаний спецмашин для Министерства обороны будет продолжение. Что касается шести самолетов для Управления делами президента, мы передаем их, к сожалению, с запозданием по срокам, что является сдерживающим фактором для разговора о дополнительных заказах. Если говорить о количествах, здесь также все зависит от результатов испытаний спецсамолетов по линии Министерства обороны.

– Работы по рамповому грузовому самолету Ту-330, который во многом был унифицирован с Ту-204, прекращены? Будет ли использован этот опыт в программе МТА?

– Проект Ту-330 закрыт. В проекте МТА мы предполагаем участвовать. Есть разные идеи об участии "ОАК – Специальная авиация" в этой программе. Мы этот вопрос прорабатываем с КБ Ильюшина.

– ОАО "Туполев" участвует в конкурсе на БЛА средней дальности? Насколько сохранилась беспилотная тематика на фирме?

– Если вспомнить историю, то БЛА у нас занималось централизованное КБ в городе Казани. Мне довелось осваивать один из первых беспилотников на Новосибирском авиационном заводе. Сегодня в стране беспилотниками занимается очень много коллективов, мы для себя выбрали нишу БЛА средней дальности. Тема беспилотников развивается по той концепции применения, которая утверждена в этом году. Как таковых конкурсов по реализации этой концепции еще не объявлено, продолжается работа по инвентаризации наработок и подведению итогов того, что у нас есть по этой тематике. Я думаю, что в ближайшее время мы вместе с Министерством обороны такую работу будем выполнять.

ГИПЕРЗВУКОВЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

– Востребован ли сегодня гигантский опыт, накопленный ОАО "Туполев" в области гиперзвуковых летательных аппаратов?

– В этой области наработки есть и у других коллективов, поэтому сегодня формируется общая позиция по развитию этих технологий, по развитию направления в новых технологиях. Эта тема востребована, и интерес к ней не ослабевал никогда. Все зависит от наших возможностей ее реализовать. Мы будем продолжать участвовать в этой работе и с накопленным опытом участвовать в тех направлениях, которые развиваются в других коллективах.

КРИОГЕННАЯ ТЕХНИКА

– Планируете ли вы продолжать работу по криогенной тематике?

– Мы сформировали свои предложения по этой теме в новую редакцию Федеральной целевой про-

граммы развития гражданской авиационной техники до 2020 г. Предлагаем включить ее в объем работ и финансирования и закрепить это за тем, кто способен это сделать. При этом мы отчетливо понимаем, что на самом деле наработки по этой тематике в большинстве своем сосредоточены на нашей фирме. У нас есть группа специалистов, которая оценивает и перерабатывает то, чего мы добились, в том числе и результаты натурных испытаний на самолете Ту-155. Эту тематику мы хотим продолжить.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

— На каком этапе находится реализация программы самолета Ту-204СМ?

— Работу по глубокой модернизации самолета Ту-204 мы начали в конце 2008 г. — составление графиков, определение объемов. Работу ведем по договору с ОАК. Есть два источника финансирования: собственные средства (наши и ОАК) и бюджетные деньги. В течение 2009 г. мы выполняли разработку и выпуск рабочей конструкторской документации и передачу ее на "Авиастар" в соответствии с графиком работ. Есть небольшое отставание, но документация на завод поступает, поступает в электронном виде, и на "Авиастаре" развернута работа по подготовке производства Ту-204СМ.

В первую очередь модернизации подверглось оборудование, на самолете установлена двухчленная кабина экипажа, доработан планер для установки нового оборудования. По плану также проведена работа по переводу на новые материалы, композиты. Сюда же входит и модернизация силовой установки. Это так называемый первый этап модернизации. Лицо этого Ту-204СМ частично отработано на машине "048", на машине "010", по силовой установке проведены сертификационные летные испытания. 48-я машина выполнила 17 испытательных полетов, по результатам которых двигатель ПС-90А2 получил сертификат типа. Сейчас идет оформление этого документа.

— Возможна ли установка зарубежных двигателей на Ту-204СМ?

— В прорабатываемых контрактах зарубежные двигатели не предусматриваются.

— Когда ожидается первая машина?

— В первом полугодии 2011 г. В 2010 г. мы должны начать сертификационные испытания самолета в полном соответствии типовой конструкции.

— Каково участие ОАО "Туполев" в программе МС-21?

— Мы сегодня выполняем небольшой объем работ — разрабатываем конструкцию всех дверей на МС-21. Кроме того, ведем с корпорацией "Иркут" уточнение объемов работ, которые будут поручены КБ ОАО "Туполев" в 2010 г. и далее. Это касается разработки документации.

— Концерн Airbus недавно заявил, что готов поставить в Россию 500 самолетов по необходимой номенклатуре. Собираетесь ли вы вступить в эту конкурентную борьбу, есть ли такая возможность?

— В эту борьбу, какой бы она ни была, надо вступать. Для того чтобы понять и откровенно ответить на вопрос, кто и что мы есть в нише ближнемагистральных и среднемагистральных самолетов. Это будет действительно борьба, и протекционизм со стороны

государства вряд ли поможет. Он может задержать поступление импортных самолетов на рынок, что, в общем-то, и делалось все эти годы, но бесконечно это продолжаться не может. И если нам не удастся создать самолет, который отвечает в первую очередь требованиям наших эксплуатантов, если мы не сможем обеспечить комфортную эксплуатацию наших машин по всем составляющим этого процесса, начиная с эксплуатационной документации и заканчивая поддержанием эксплуатации самолетов, то мы конкуренцию проиграем. И с нашего рынка мы уйдем, и, естественно, не попадем на зарубежный рынок.

Это сегодня делается. При поддержке государства и консолидации усилий. Насколько мы в этом будем успешны и насколько хватит наших способностей, будет видно в ближайшие два-три года. Хотелось бы, чтобы способностей хватило реализовать ту поддержку, которая сегодня у авиапрома есть, и сделать самолеты. Один из них — Ту-204СМ.

— Продолжится ли развитие линии самолетов Ту-204-120 с двигателями Rolls-Royce? Есть ли уже опыт эксплуатации самолета Ту-204-120 в Китае?

— Модификация самолета с двигателями Rolls-Royce на сегодняшний день заказана только Китаем.

Китай забрал один самолет, и теперь идет переговорный процесс о достоинствах и недостатках того продукта, который мы поставили. Вскоре после передачи самолета мы получили от китайской стороны 164 вопроса. Сегодня из этой обоймы осталось чуть больше 20. В январе мы будем окончательно вести переговоры с Китаем об удовлетворении их запросов. В большей части эти вопросы имеют право быть, они абсолютно обоснованны. В основном это касается поставщиков комплектующих. Есть вопросы, которые для нас звучат как новые, но на то это и новый эксплуатант.

Опыта эксплуатации этого самолета у Китая пока нет, самолет практически не эксплуатируется, хотя экипажи подготовлены, прошло обучение летного и технического состава.

— Авиакомпания "Трансаэро" намерена перевести опцион на пять самолетов Ту-214 в твердый заказ?

— Заказ от "Трансаэро" пока очень небольшой — пять машин, три из которых мы уже поставили. В этом году я еще успею поговорить с руководством авиакомпании о результатах эксплуатации первых самолетов и о будущем.

— Что изменилось в судьбе самолета Ту-334?

— Мы заключили соглашение с авиакомпанией "Татарские авиалинии" и сейчас это соглашение пытаемся трансформировать в контракт на поставку двух самолетов Ту-334 в пассажирском варианте. Эта машина переходила с завода на завод несколько раз. Мы сейчас все, что можно, консолидируем на КАПО, оснастку и документацию. На достройку двух самолетов у нас есть все, кроме комплектации. В 2011 г. эти два самолета мы должны продать, и в том же году они уже должны выйти на линии. Если говорить о работе по этим машинам, то денег нет. Поэтому мы рассчитываем на те деньги, которые получим от покупателя в виде аванса. Если мы эти два самолета продадим и эксплуатант увидит все качества этой машины, а они действительно есть, я думаю, что вслед за продажей этих двух самолетов появятся и другие покупатели. Будущее этой машины сегодня в наших руках. Сегодня нам никто не мешает, но никто и не помогает.

— Импортные бизнес-джеты сегодня стали главными игрушками для определенной категории людей. У "Туполева" тоже были наработки по такому классу машин. Будет ли развиваться эта линия в дальнейшем?

— На сегодняшний день в этом продуктовом ряду у нас отставание больше, чем в среднемагистральных и ближнемагистральных самолетах. Тем не менее при выходе на большой объем перевозок в целом по стране, по мере восстановления перевозок деловой авиации, мы все-таки будем предлагать свои варианты. Такие варианты у нас есть.

ПОСЛЕПРОДАЖНАЯ ПОДДЕРЖКА

— Сегодня самолеты Ту-134 и Ту-154 перевозят миллионы пассажиров. Расскажите, пожалуйста, о работах, которые ведутся по поддержанию летной годности этих машин. Сколько времени еще можно будет обеспечивать их бесперебойную эксплуатацию в гражданских компаниях?

— Наша задача и задача эксплуатантов — обеспечивать бесперебойную эксплуатацию этих машин ровно до того периода, насколько это подтверждено документацией. Мы продолжаем проводить локальные ресурсные испытания, продолжаем рассматривать вопросы по продлению ресурсов и решать те вопросы, которые возникают в ходе эксплуатации, в том числе и по замене комплектующих, по адаптации комплектующих сегодняшнего уровня к тому борту, который есть на этих машинах.

— До какого срока можно увеличить календарный ресурс?

— Два-три года. Точную цифру назвать затруднительно, потому что многое зависит от конкретных условий эксплуатации. Многие машины работают за проектный ресурсом, каждое продление идет индивидуально для каждого борта. Тем не менее для того парка, который сегодня летает, говорить о двух-трех годах можно с гарантией. А дальше посмотрим.

На заре новейшей авиационной истории России у нас были цифры по замене самолетов Ан-2, Ан-24, L-410. Тогда говорили, что самолетов Ан-38 нужно построить не менее 500. Прошло 16 лет, но пока продолжают летать и Ан-2, и Ан-24. Поэтому к Ту-134 и Ту-154 будет индивидуальный подход, продление ресурса каждого борта. Сегодня нельзя определить программу продления ресурса на этих машинах до какого-то либо календаря либо количества летных часов. Работа эта будет продолжаться ровно столько, сколько мы вместе с эксплуатантами максимально объективно будем оценивать состояние каждой машины.

— Участвует ли фирма в том, чтобы не допустить контрафактную продукцию на самолеты Ту-134 и Ту-154?

— Мы в этом участвуем только требованием соблюдения тех документов, которые выпускаем. И на комплектацию, которая была заложена изначально, и на комплектацию при модернизации, и на комплектацию при замене оборудования, и, естественно, по закреплению изготовителей на это оборудование по той ведомости, которую мы утверждаем. Других приемов у разработчика нет. Любой разработчик осуществляет авторский контроль, но процесс этот достаточно сложный. Каждый разработчик и эксплуатант в

рамках Воздушного кодекса России обязан это делать.

— Какова природа тех вопросов, которые возникают в авиакомпаниях по эксплуатации самолетов "Ту"?

— Природа этих проблемных вопросов на сегодняшний день нам абсолютно ясна. Она заключается в том, что у нас есть недостатки в обеспечении эксплуатационной документацией, которые мы устраняем и стараемся сделать это как можно быстрее. С точки зрения недостаточного авторского контроля авиакомпании имеют в виду нашу работу с поставщиками комплектующих. Возможно, такой острой критики и не было бы, если бы мы в этом вопросе не взяли "ручку на себя". Вопрос о том, чья это забота, имеет право на жизнь. Но мы не стали это выяснять и взяли все на себя. Провели совещание с поставщиками комплектующих, разрабатываем мероприятия по устранению выявленных недостатков. Мы хотим помочь комплектаторам в решении их проблем, которые связаны не только с производством и разработкой, но и с техническим перевооружением этих предприятий, а по некоторым направлениям — проявить волю и жесткость, заставить комплектаторов устранить то, что сегодня по-настоящему мешает нормальной эксплуатации. Всеми доступными средствами.

По тормозам, например, Китай предлагает свои услуги по замене агрегатов "Рубина". Это мы до них довели и предупредили, что так может случиться. Сегодня мы действительно занимаем жесткую позицию в подборе комплектации. У нас есть сегодня неблагоприятные поставщики и варианты замены их комплектующих. Я думаю, что эта мера должна дать свой эффект. К сожалению, нередко сегодня мы вынуждены дрейфовать в направлении западных поставщиков. Наши поставщики способны обеспечить и надежность, и ресурс, но по каким-то причинам этого не делают. Понимание того, что мы с этим мириться не можем и не будем, у них должно быть. Совокупность мер, я надеюсь, позволит нам и повысить надежность, и воспитать некоторых поставщиков.

— Насколько сказывается фактор эксплуатанта?

— Много зависит от уровня квалификации специалистов. Это присуще и нам при разработке конструкторской документации, это присуще производителю при изготовлении самолета, это присуще и эксплуатантам, работающим по нашей эксплуатационной документации, но со своим подготовленным персоналом. Все издержки, которые есть, в большинстве своем кроются в этом.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

— Как сделать так, чтобы молодежь шла в авиацию?

— Для этого мы должны стать технически состоятельными предприятиями, делать технику мирового уровня. В противном случае привлекать к нам людей будет нечем. У нас есть прекрасная история, у нас будет будущее, если мы сделаем эти шаги. Для того чтобы их сделать, у нас сегодня есть поддержка государства и есть у большинства коллектива большое желание. Мяч сегодня на нашей стороне.

— Существует ли программа по привлечению молодых специалистов?

— Такая программа существовала и существует, но мы намерены ее несколько видоизменить в последующие годы. В этом направлении мы работаем не только на московской площадке, но и в филиалах. Наиболее эффективной эта работа оказалась в Казани, она проводилась совместно с Казанским университетом имени Туполева. Осенью 2009 г. была запущена линия по подготовке специалистов для филиала и производства на КАПО: лицей — колледж — университет. В 2009 г. на предприятие пришло около 100 молодых специалистов. К сожалению, в нашем арсенале по удержанию молодых специалистов может быть только заработная плата и отдельные социальные вопросы, как то наем жилья и некоторые другие моменты. Эта проблема в большей степени существует в Москве.

Зарботная плата, конечно, остается одним из наиболее существенных факторов, но для молодого специалиста, который действительно решил себя попробовать, очень важно и наличие интересной работы. Многие хотят стать профессионалами в своем деле. И здесь есть целый комплекс работ, который мы

проводим. Это техническое перевооружение, это реконструкция площадей, это создание комфортных условий для работы.

О СЕБЕ

— Александр Петрович, Вы так говорили о фирме, что такое впечатление, что Вы здесь работаете всю жизнь. Расскажите немного о себе.

— Я 37 лет отработал на Новосибирском авиационном заводе, куда окончательно пришел после службы в армии. В армии служил на самолетах Ту-16. В 2006 г. меня призвали на государственную гражданскую службу в Военно-промышленную комиссию (ВПК). Работая в ВПК, я поближе познакомился с ОАО "Туполев" и перед приходом сюда обстановку по боевой авиации хорошо представлял.

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
29.12.09*

АН-70: ОТ СЛОВ К ДЕЛУ

Интервью с генеральным конструктором АНТК им. О. К. Антонова Дмитрием Кивой.

Уходящий 2009 г. был достаточно успешным для АНТК им. О. К. Антонова. О главном событии — начале серийного производства и коммерческой эксплуатации нового регионального самолета Ан-148 — подробно рассказывалось в журнале "АвиаСоюз". Появились наконец и позитивные сдвиги в реализации проекта военно-транспортного самолета Ан-70. Об этом в эксклюзивном интервью нашему журналу рассказал генеральный конструктор АНТК им. О. К. Антонова Дмитрий Кива.

— Дмитрий Семенович, прошло уже 15 лет со дня первого полета в декабре 1994 г. военно-транспортного самолета (ВТС) Ан-70. К сожалению, судьба этого самолета, который, на мой взгляд, мог бы стать прорывным проектом в российско-украинском сотрудничестве в авиастроении, складывалась драматично, в значительной степени из-за колебаний политической конъюнктуры в отношениях между нашими странами. В каком состоянии сегодня находится программа по Ан-70, учитывая недавние решения о продолжении сотрудничества по этому самолету?

— Да, действительно, 18 августа 2009 г. во время авиасалона "МАКС" был подписан Протокол о внесении изменений в "Соглашение между Правительством РФ и Правительством Украины о дальнейшем сотрудничестве в обеспечении создания совместного серийного производства и поставок в эксплуатацию оперативно-тактического военно-транспортного самолета Ан-70 и транспортного самолета Ан-70Т с двигателями Д-27" от 24 июня 1993 г. Протокол подписан руководителями военных ведомств России и Украины. Согласно этому документу, Россия и Украина продолжают совместную работу по созданию и про-

ведению испытаний Ан-70. Среди первоочередных совместных действий — уточнение тактико-технического задания на Ан-70, согласование необходимого объема модернизации систем, окончание испытаний модернизированного самолета, определение серийного завода для производства Ан-70 в России, завершение постройки двух первых самолетов в модернизированном варианте для ВВС Украины. В России и Украине сейчас формируются рабочие группы специалистов по координации действий в рамках Протокола. Первое заседание украинско-российской группы намечено на январь 2010 г.

На самолете в настоящее время проводятся испытательные полеты по отказобезопасности систем в рамках Программы совместных государственных испытаний. Можно сказать, что она уже выполнена на 70 %. После проведения модернизации самолет должен будет пройти испытания обновленного комплекса бортового радиоэлектронного оборудования, а также специальные испытания, в том числе в условиях жаркого климата, низких температур и высокогорья.

Программа финансируется украинской и российской сторонами. В этом году Украина перечислила 30 млн гривен, Россия — 150 млн руб. Запланировано выделение средств обеими странами и на 2010 г.

— Как Вы считаете, какие причины стали основополагающими при принятии решения российской стороной о возвращении в проект? Является ли он экономически целесообразным?

— Он является выгодным по многим аспектам. Например, с технической точки зрения Ан-70 — самолет, на котором не только применены, но и уже доказали свою эффективность самые передовые авиационные технологии, в том числе новейшие достижения аэродинамики и материаловедения. 25 % от общей массы конструкции самолета составляют композиционные материалы. Для повышения общей

эффективности самолета на нем применен интегральный цифровой "борт", кабина экипажа оборудована полноцветной экранной системой индикации. Особого внимания заслуживает силовая установка самолета — четыре винтовентиляторных двигателя Д-27, разработанные в Запорожье. Благодаря ей Ан-70 обладает уникальными взлетно-посадочными характеристиками, высокой крейсерской скоростью и пониженным на 15–20 % расходом топлива в сравнении с турбореактивными самолетами. Все это позволило создать самолет, способный обеспечить высокий, качественно новый уровень мобильности войск. Ан-70 может доставлять необходимые грузы, технику прямо к месту ведения боевых действий, приземляясь на необорудованные грунтовые площадки. Это очень важная особенность, ведь известно, что одними из первых объектов, которые уничтожаются в ходе войны, являются стационарные аэродромы. Ан-70 может доставить груз массой 20 т на дальность до 3000 км, взлетая с грунтовых ВПП длиной всего 600–800 м, что вообще недоступно ни одному из существующих самолетов. Благодаря только одному этому качеству можно в 1,5 раза повысить скрытность и внезапность боевой транспортной операции, что увеличивает выживаемость самолета и десанта примерно в 10 раз. Дальнейшая реализация программы Ан-70 выгодна России и с экономической точки зрения. Участие в серийном выпуске Ан-70 может обеспечить работой более 140 предприятий РФ. Общее количество рабочих мест при достаточно большой программе выпуска самолетов может достичь 56 тыс. Согласно существующим планам, при совместном с Украиной производстве самолета до 2021 г. в бюджет РФ в виде налогов и сборов может поступить сумма, эквивалентная около \$ 3,5 млн. Это прекрасно понимают руководители российского авиапрома. Кроме того, Россия уже достаточно много вложила в этот проект и, выходя из программы, должна была бы заплатить штраф, превышающий сумму, необходимую для завершения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по Ан-70.

Нельзя исключать и политическую составляющую. Ведь в мире сегодня очень остро стоит вопрос об обновлении парков военно-транспортных самолетов. И Ан-70 в настоящий момент является единственным современным самолетом такого класса, который реально существует и, можно сказать, состоялся. Не случайно вопрос о сотрудничестве по программе Ан-70 обсуждался премьер-министрами России и Украины на заседании межправительственного экономического комитета в Ялте 19 ноября. В результате ответственным лицам дано указание принять меры по реализации положений Протокола.

— Как известно, основным конкурентом Ан-70 является европейский A400M, его создатели столкнулись со многими проблемами...

— Разрабатывая Ан-70, мы основывались на нашем многолетнем опыте создания таких военно-транспортных самолетов, как широко известные в мире Ан-12, Ан-22 "Антей", Ан-124 "Руслан". Именно в разработке машин такого класса "Антонов" всегда занимал лидирующие позиции. Кроме того, мы использовали новейшие технологии, которые позволили сделать Ан-70 с очень хорошими летно-техническими и функциональными характеристиками, что уже подтверждено результатами испытаний. При

этом затраты на программу составили около \$ 1 млрд. В программу A400M уже вложено более 10 млрд евро. И, насколько нам известно, не все проблемы решены. Это можно объяснить в том числе и тем, что европейские авиастроители, занимающие лидирующие позиции в производстве магистральных пассажирских лайнеров, практически не имеют опыта работы в создании транспортных самолетов. А у этого направления в авиастроении, как и у любого другого, есть своя специфика.

— Есть ли перспективы у Ан-70 на международном рынке?

— Интерес к самолету проявляют многие страны. Ведь вопрос обновления существующего парка ВТС сегодня стоит очень остро во всем мире. 18 стран НАТО и ЕС в качестве временного решения задач по выполнению стратегических перевозок используют "Русланы" в рамках программы SALIS. Учитывая этот положительный опыт, ряд европейских стран рассматривает возможность применения и Ан-70. Мы также ведем переговоры с потенциальными заказчиками самолета. Чтобы говорить о реальных поставках самолета за рубеж, необходимо как можно скорее начать его эксплуатацию у себя. С учетом текущего состояния программы мы планируем сделать это в 2012 г.

— Как развивается проект гражданской транспортной версии самолета — Ан-70Т?

— С самого начала разработки Ан-70 рассматривалась возможность применения его в дальнейшем в качестве гражданского транспортного средства. Для этого необходимо демонтировать с Ан-70 системы, определяющие его военное назначение и обеспечивающие выполнение боевых задач, упростить пилотажно-навигационный комплекс. Чтобы обеспечить поступление Ан-70 в гражданскую авиацию, сертификация самолета проводится не только по утвержденной военной программе, но и по гражданским нормам АП-25. Это выгодно и для военных, поскольку они получают самолет, на котором с полным правом смогут выполнять и коммерческие перевозки. Кроме того, военное "происхождение" самолета обеспечивает ему ряд преимуществ при эксплуатации в гражданской авиации. Прежде всего это возможность базироваться на расширенной сети аэродромов, в том числе на грунтовых, малая зависимость от аэродромных средств технического обслуживания и способность длительное время находиться вдали от базового аэропорта. От базового варианта гражданского самолет отличается уменьшенным до трех человек составом экипажа, частью бортового оборудования. Излишние аварийные выходы и дублирование систем ликвидированы, в фюзеляже предусмотрено помещение для отдыха экипажа. В августе этого года с президентом группы компаний "Волга-Днепр" мы подписали соглашение о совместном выведении на рынок среднего транспортного самолета Ан-70Т. "Волга-Днепр" выступит заказчиком первой серийной партии самолетов Ан-70Т.

В заключение хотел бы поздравить наших российских партнеров, всех читателей журнала "АвиаСоюз" с новым, 2010 годом, пожелать здоровья и успехов!

Илья ВАЙСБЕРГ

*источник: журнал «АвиаСоюз»
15.12.09*

"ИРКУТ" СОВЕРШЕНСТВУЕТ СИСТЕМУ ПОСЛЕПРОДАЖНОЙ ПОДДЕРЖКИ

Интервью с директором дирекции интегрированной логистической поддержки корпорации "Иркут" Михаилом Цециновским.

Этап эксплуатации авиационной техники имеет, пожалуй, наибольший удельный вес в жизненном цикле изделия. Этапы проектирования, разработки и поставки авиационной техники занимают в совокупности 5–15 лет, а этап эксплуатации превышает 25–30 лет. При этом численность трудовых ресурсов, вовлеченных в процессы поддержки жизненного цикла авиационного изделия, также наиболее велика именно в период эксплуатации авиатехники. Система послепродажного обслуживания авиатехники входит сегодня в обязательные услуги, предоставляемые производителем. И от ее уровня зависит принятие потенциальным покупателем решения о приобретении продукции авиапредприятия. В число факторов, определяющих уровень сервисного обслуживания, входит также информационное обеспечение покупателя данными об изделии.

О том, что нового предлагает своим заказчикам корпорация "Иркут" в области послепродажного обслуживания авиатехники, "АвиаПорту" рассказал директор дирекции интегрированной логистической поддержки корпорации "Иркут" Михаил Цециновский на конференции, посвященной 20-летию Научно-производственного предприятия "Эрлан".

— В чем сущность интегрированной логистической поддержки (ИЛП) и какова стратегия корпорации "Иркут" в этой области?

— ИЛП — это совокупность организационных, инженерных и информационных технологий, направленных на повышение готовности воздушного парка, если говорить о гражданской авиации, или боеготовности авиационной техники, если говорить о военной авиации, при условии сокращения затрат на обеспечение готовности этого парка.

При этом ИЛП способна нормально существовать и функционировать только при условии создания единого информационного пространства, связывающего разработчика, изготовителя, поставщика и эксплуатанта. Обмен информацией в обоих направлениях необходим для того, чтобы реализовать задачи интегрированной поддержки для достижения максимального уровня готовности при минимизации затрат на решение этой задачи.

Сегодня мы занимаемся одним из элементов единого информационного пространства — информационно-управляющей системой (ИУС) поддержки эксплуатанта. Это то самое звено, которое связывает эксплуатанта с одной стороны с ремонтным предприятием, а с другой стороны — с изготовителем. Информация о состоянии конкретного борта, которая поступает в случае проведения работ в сервисном центре или на ремонтном предприятии, может автоматизированно передаваться для формирования

наряда на выполнение работ. С другой стороны, изготовитель получает объективную достоверную информацию о надежности и комплектации борта, что позволяет вырабатывать соответствующие мероприятия опять же с целью повышения готовности воздушного парка.

— Корпорация "Иркут" включила ИСУ "Эрлан-2" в качестве информационной системы, предлагаемой покупателям самолета Як-130?

— Тактико-техническое задание (ТТЗ) на создание учебно-боевого самолета Як-130 российские ВВС выпустили достаточно давно. В те годы такого интегрального подхода к обеспечению эксплуатации авиационной техники просто не было, поэтому никаких соответствующих требований в ТТЗ на этот самолет тоже нет.

Однако время многое меняет, и корпорация "Иркут" в части обеспечения эксплуатации авиационной техники старается не отставать от этого движения. Поэтому сегодня мы предлагаем систему поддержки эксплуатации самолета Як-130, в которой предусматривается применение ИУС "Эрлан-2" или аналогичной системы.

— Такая система сегодня необходима для продвижения продукта на рынок?

— В настоящее время доля затрат на эксплуатацию в жизненном цикле изделия, в частности самолета, очень велика. Цикл довольно большой — 25 лет по военным машинам и порядка 40 лет по гражданским машинам. Поэтому предложение современных систем, еще раз повторюсь, поскольку это очень важно, обеспечивающих максимальную готовность парка при оптимизации затрат на его эксплуатацию, — это одна из главных задач корпорации "Иркут". Задача, которая должна быть реализована и является основополагающим фактором для продвижения продукта. Это снижение эксплуатационных издержек. Существенное снижение затрат возможно, это совершенно реально при применении информационных систем.

Можно привести конкретный пример, о котором говорили на конференции: борт авиакомпании "Газпромавиа", который поступил на 400-й авиаремонтный завод во Внуково. По существующей технологии необходимо описать состояние этого воздушного судна для составления наряда на все необходимые работы. Этим занимается достаточно много людей и достаточно длительное время. При применении согласованных по форматам передачи информации информационных систем процесс сокращается в разы, а иногда и в десятки раз. Вот экономия. Одно дело, когда самолет стоит на ремонте полтора месяца, и совсем другое — когда он стоит неделю. Совершенно очевидная экономия. В этом суть информационных систем.

И такие системы корпорация "Иркут" готова предложить заказчикам вместе со своей авиационной техникой. И российским заказчикам, и иностранным.

— Для перспективного самолета МС-21 также будет предложена информационная система?

— Естественно, и в ИЛП для МС-21 все это найдет свое отражение. Больше того, поскольку мы планируем обслуживание этого перспективного самолета по техническому состоянию, решение этой задачи просто невозможно без применения информационных систем.

— "Эрлан-2" станет единственной системой, которую предлагает "Иркут" своим заказчикам?

— Сейчас мы находимся в процессе выбора. Главное не в названии, главное в принципе работы системы и в информативности, в формах представления информации. Мы не можем навязывать эксплуатанту какую-то определенную систему. Сегодня отмечалось, что из 177 авиакомпаний только в 60 применяется ИУС "Эрлан". В других применяются другие системы. По сути своей эти системы одинаковы, а по исполнению, по информативности — разные.

Мы не можем навязывать какие-то определенные системы, но они должны быть обязательно, чтобы реализовать принцип единого информационного пространства.

— Для работы с такими системами изготовитель и разработчик авиационной техники должен, вероятно, провести определенную работу?

— Безусловно. Хотя ИУС не летает вместе с самолетом, а находится на земле, конкретный борт может быть подготовлен к передаче информации именно в эту систему, а может быть нет. Существуют бортовые накопители информации, и мы автоматизированно сопрягли бортовой накопитель и ИУС таким образом, чтобы информация о состоянии борта, о наработках агрегатов могла передаваться в ИУС. В частности, такую систему мы предложили и заказчикам самолета Як-130. Она не прописана в контракте, но при определенных условиях заказчик сможет ее применять.

Более того, возможно и дальнейшее развитие этих систем. Передавать информацию с борта можно не только после посадки, но и во время полета, поставив на самолет информационную систему реального времени, которая будет автоматически "сбрасывать" информацию на землю.

— Заказчики уже знакомы с такой системой?

— Пока мы вынуждены развертывать систему у себя на базе, потому что мы можем управлять только нашими опытными образцами, которые нам подчинены. Но даже на примере этого количества самолетов совершенно очевидно можно показать преимущества системы и ее работу.

Предложение сделано. Оно прописано в контракте, но поставка системы ИЛП контрактом не предусмотрена. Мы запланировали определенный ряд мероприятий, которые позволят эту систему показать заказчику после поставки самолетов, используя те средства, которые будут в распоряжении гарантийной бригады. На живом примере это будет более наглядно.

При выходе самолетов с завода корпорация "Иркут" сформирует необходимые базы данных, которые будут введены в определенные аппаратные средства. Мы будем делать это по своей инициативе. Это не только состояние борта, это и электронная документация. Мы уверены, что такого предметного показа заказчику будет совершенно достаточно, чтобы сделать определенные выводы. Цена тут, конечно, тоже имеет смысл, но это вопрос вторичный.

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
21.12.09*

ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР ПИНКОВ: "УЛЬЯНОВСК ВПРАВЕ СТАТЬ АВИАЦИОННОЙ СТОЛИЦЕЙ"

Интервью с первым заместителем губернатора Ульяновской области Александром Пинковым.

Руководство Ульяновской области надеется, что в ближайшее время Ульяновск, где производят самолеты и готовят пилотов, получит статус национального центра гражданской авиации — пока в РФ таковым является только подмосковный Жуковский. Одним из крупных проектов следующего года в регионе может стать возобновление выпуска модернизированного "Руслана" — самого большого в мире серийного грузового самолета.

О планах и перспективах в ульяновском самолетостроении корреспонденту РИА "Новости" Любви Чиликовой рассказал первый заместитель губернатора области Александр Пинков.

— В последние два года город Ульяновск на различных авиационных и экономических форумах

позиционирует себя как авиационная столица России. На чем основано столь громкое заявление?

— Сегодня мы можем с уверенностью говорить о том, что такая новая экономическая модель, как авиационный кластер, действительно создана на территории Ульяновской области. Здесь имеется вся необходимая инфраструктура. Прежде всего это авиационный завод "Авиастар" — самолетное производство (СП), который является основной самолетостроительной площадкой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) по производству магистральных самолетов Ту-204 и их модификаций, а в ближайшей перспективе — транспортных самолетов Ил-476 и Ан-124 "Руслан". В регионе базируются два аэропорта, из них один имеет международный статус — это Ульяновск-Восточный. Второй аэропорт, Центральный, указом Президента РФ в 2009 году передан в государственную собственность Ульяновской области.

Кроме того, в этом году мы создали научно-образовательно-производственный консорциум "Ульяновск-авиа", в состав которого вошли девятнадцать научных, образовательных, промышленных предприятий. Одновременно с консорциумом учреждена управляющая компания авиакластера в виде областного государственного учреждения. Сформирован авиационный совет.

В июне 2008 года Ульяновская область стала одним из трех регионов России, победивших в конкурсе на создание портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ). Мы ожидаем, что до нового года выйдет постановление Правительства Российской Федерации по созданию ПОЭЗ в Ульяновске. Я уже не говорю о том, что у нас находится единственное в России училище гражданской авиации, которое сегодня должно стать центром подготовки и переподготовки пилотов гражданской авиации с привлечением иностранных компаний. Все это дает нам право реализовывать проект "Ульяновск — авиационная столица" и говорить о сформированном авиационном кластере.

— Ульяновск также претендует на статус национального центра гражданской авиации — второго после Жуковского в Московской области. Нашла ли поддержку эта идея у федеральных властей?

— На заседании Госсовета, проходившего в Ульяновске 24 ноября, руководство страны поддержало предложение правительства Ульяновской области о том, чтобы город Ульяновск стал национальным центром авиастроения. Мы ожидаем, что скоро должен выйти соответствующий документ на уровне руководства РФ. Такой центр, действительно, есть в Жуковском. Но Жуковский — это фундаментальная наука, исследования, испытания. А в Ульяновске будет расположено производство самолетов, центры по сертификации летных образцов, образовательные учреждения по подготовке и переподготовке кадров.

— "Авиастар-СП" в данное время занимается изготовлением самолетов Ту-204 различных модификаций. Сколько лайнеров изготовили в этом году? Какова производственная программа на следующий год?

— В этом году изготовили шесть лайнеров Ту-204, а передали заказчикам порядка девяти — у нас были переходящие самолеты из производственной программы 2008 года. На Кубу передали два самолета, в Китай, в российскую авиакомпанию Red Wings. В соответствии с программой, разработанной в ОАК, в 2010 году в Ульяновске планируется построить десять самолетов. Производственная программа "Авиастара" сформирована до 2015 года. Всего за этот период предусматривается производство порядка 145 самолетов Ту-204 разных модификаций. С 2011 года программа будет основана на производстве нового, модернизированного самолета Ту-204СМ.

Сейчас идет очень серьезная подготовка к производству данного воздушного судна. Летный образец для сертификации будет готов в марте 2010 года. Он пройдет все необходимые сертификационные испытания, и в четвертом квартале 2010 года завод приступит к серийному производству данного воздушного судна. У нас уже есть заключенные контракты на производство 25 самолетов Ту-204СМ до 2011–2012 годов. Пятнадцать самолетов намерена приобрести компания "Союз-Атлант" и десять самолетов — лизинговая компания "Ильюшин Финанс". А в еще более отдаленной перспективе мы надеемся, что Ульяновск

станет площадкой для производства магистрального самолета 21 века — МС-21, который к 2016 году должен прийти на смену Ту-204. Сейчас в КБ "Иркут" идет разработка конструкторской и технологической части этого самолета. Я встречался 18 декабря с президентом корпорации "Иркут" Олегом Демченко. Он склоняется к тому, что этот самолет должен производиться на "Авиастаре".

— Известно, что в Ульяновске скоро будет производиться транспортный самолет Ил-476 — принципиально новая версия самолета семейства "Ильюшин". Что делается в данном направлении?

— Будущее "Авиастара" — это производство транспортных самолетов Ил-476 и Ан-124 "Руслан". Летный образец Ил-476 будет готов к первому кварталу 2011 года, и в конце 2011 года завод приступает к серийному производству. Есть уже определенный портфель заказов на данное воздушное судно. В основном это заказы индийских компаний.

Нужно сказать, что в рамках развития авиационного кластера под программу модернизации Ту-204СМ и подготовки производства Ил-476 мы привлекли свыше тридцати предприятий Ульяновской области, которые приступили к производству инструмента, штамповой и мерительной оснастки — всего, что связано с подготовкой к производству данных типов самолетов.

— В течение последних лет эксплуатанты "Руслана", самого большого серийного грузового самолета в мире, говорят о необходимости возрождения на заводе производства этого уникального воздушного судна. Когда план начнет внедряться в жизнь?

— Во время визита в Ульяновск в ноябре президент России поддержал планы по возрождению производства "Русланов". Министерство обороны готово сделать стартовый заказ на 17 миллиардов рублей — это стоимость трех самолетов. Срок изготовления первого самолета зависит от того, когда будет открыт стартовый заказ. Тогда у нас появится представление о сроках. Время изготовления одного самолета — примерно 18–20 месяцев. Я думаю, в первом полугодии 2010 года стартовый заказ будет открыт и завод приступит к производству "Русланов". Также открывает заказ компания "Волга-Днепр" — крупнейший в мире эксплуатант "Русланов". И, надеемся, откроет компания "Полет". Мы ожидаем, что до 2030 года портфель заказов на "Русланы" составит порядка 40 самолетов.

— Это будет тот же "Руслан", что и раньше?

— Нет, это будет глубоко модернизированный самолет. С новой авионикой, новой системой навигации, новыми модернизированными двигателями. Там будет очень много введено конструктивных изменений и значительно улучшатся экономические параметры. Взлетная масса самолета будет увеличена со 130 до 150 тонн.

— Серийное производство "Русланов" в Ульяновске было остановлено в 1992 году. Готов ли "Авиастар" спустя столько лет возобновить производство уникального лайнера?

— На заводе сохранена вся стапельная оснастка. Сохранены кадры. Сейчас на "Авиастаре" идет перевод всего производства на так называемую "цифру", когда по всей вертикали — от разработки конструкторской документации до изготовления штампов, инструмента, мерителя — все идет в едином цифровом отображении, исчислении. Начиная от

конструктора и заканчивая производственными цехами. Это позволяет вносить соответствующие коррективы в режиме онлайн. Не нужно будет бегать, как раньше, с огромными картами, чертежами. Сейчас при внедрении так называемого "безбумажного производства" производство значительно сокращается во времени и, самое важное, значительно повышается в качестве.

— Есть ли в регионе профессиональные рабочие кадры для работы на всех перечисленных направлениях?

— Мы выстраиваем вертикаль подготовки и переподготовки кадров для "Авиастара". Я говорю о начальном и среднем профессиональном образовании и высшей школе. Программу подготовки кадров утвердили президент ОАК Алексей Федоров и губернатор Сергей Морозов. Программа расписана по годам "в разрезе" всех специальностей. После внедрения производства самолетов семейств "Ильюшин" и "Антонов" количество промышленного персонала возрастет примерно на пять тысяч человек — с шести до одиннадцати тысяч.

— Первые "Русланы" изготавливались в Ульяновске и в Киеве. Там же располагалось конструкторское бюро. Где теперь будет находиться КБ?

— Конструкторские бюро по разработке названных типов самолетов будут располагаться в Ульяновске. У нас уже есть филиал КБ Туполева, которое ведет самолеты серии "Ту". Мы создали в Ульяновске филиал Межгосударственного авиационного комплекса (МАК) "Ильюшин", когда начали подготовку к производству Ил-476. В нем работает свыше 200 конструкторов, технологов, программистов, инженеров.

Что касается "Руслана", то также будет создано КБ для конструкторского сопровождения самолета, а другому просто не бывает и быть не может. Жизнь продукта начинается всегда с конструктора. Даже если речь идет о возобновлении производства или модернизации, в любом случае в этой цепочке первым стоит конструктор. По "Руслану" у нас есть вся необходимая конструкторская документация, все лицензии на производство этого самолета.

— Какие еще новые авиационные проекты пла-

нируется реализовать в ближайшем будущем в Ульяновске?

— Недавно принято решение о создании в ПОЭЗ предприятия по конвертации пассажирских воздушных судов компании Airbus в грузовую версию. В мировой практике так принято: мировые компании не производят грузовые воздушные суда. После определенного налета пассажирские воздушные суда переоборудуют в грузовые. Уже создано юридическое лицо, идет подготовка производственных площадей, формирование рабочих мест, участков. Все в работе.

— Почему компания Airbus остановила свой выбор на Ульяновске?

— Потому что конструктивно все элементы двери, фюзеляжа аэробусов и Ту-204 однотипные. А это очень важно. В Ульяновске есть производство и люди, которые способны все это делать. Не нужно тратить средства на подготовку производства и так далее. Это тоже имело определенное значение, почему был выбран Ульяновск, а не, допустим, Самара или Казань. Ульяновцы имеют богатый опыт в строительстве грузовых лайнеров. Мы выпускаем грузовую версию Ту-204.

— Из каких источников будут финансироваться проекты Ту-204СМ, Ил-476, Ан-124 "Руслан"?

— Все три проекта будут финансироваться ОАК за счет бюджета Российской Федерации. Есть несколько форм финансирования. Одна — за счет увеличения уставного капитала государственной компании. Сейчас уже известно, что на 64 миллиарда будет увеличен уставной капитал ОАК. Вторая форма финансирования — за счет Федеральной целевой программы "Развитие оборонной промышленности России на период 2010–2015 годов". Ну и третий источник — за счет прибыли ОАК.

Правительство напрямую не участвует в финансировании этих проектов. Кроме того, правительство Ульяновской области оказывает помощь "Авиастару". До 2015 года реструктурировано свыше 250 миллионов рублей долгов завода по налогам. Ежегодно мы предоставляем почти по 90 миллионов рублей льготы по налогу на землю и налогу на имущество. Плюс подготовка кадров за счет регионального бюджета.

— Какую еще помощь оказывает правительство региона "Авиастару"?

— В пятницу, 18 декабря, мы сдали первый этап так называемого Дома молодежи. Это шесть тысяч квадратных метров современного жилья для молодых семей авиастроителей. Первые 50 новоселов получили ключи от новых двухкомнатных квартир. Это благоустроенные, готовые к заселению квартиры. Мы там были, видели, как люди воспринимают со слезами радости. То есть люди верили в свой авиационный завод, в возможности правительства области, и, конечно, они будут настоящими патриотами своего завода. Я уверен, что их дети и внуки — это будущие специалисты нашего "Авиастара". В этом тоже есть элемент стратегии.

Любовь ЧИЛИКОВА

источник: РИА «Новости»
24.12.09



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

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

WWW.KSAN.RU

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ALSTOM: ПАРОВАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ В СЛОВЕНИИ

Компания Alstom заключила контракт на строительство паровой угольной электростанции мощностью 600 МВ на северо-востоке Словении.

Alstom предоставит энергоблок, состоящий из паротурбинной генераторной установки, систему пароводяного цикла, котел и систему управления.

Новая станция, запуск которой намечен на конец 2014 года, удвоит мощности заказчика и будет производить примерно треть потребляемого в Словении электричества, что позволит стране уменьшить зависимость от импорта энергоресурсов. Проект окажет существенное воздействие на развитие

региона, позволив вывести разработку расположенного неподалеку месторождения угля на полную мощность и создав для местных жителей рабочие места на электростанции, угольной шахте и сопутствующих предприятиях.

Ранее компания Alstom Power установила в Словении две газовые турбины мощностью 114 МВ каждая и несколько паровых турбин. Это оборудование используется как для производства электроэнергии, так и для коммунального теплоснабжения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.alstom.com
14.12.09*

КОМПРЕССОРЫ ELLIOTT ДЛЯ МЕКСИКАНСКОЙ НЕФТЯНОЙ КОМПАНИИ REMEX

Elliott Company получила от мексиканской нефтяной компании Petroleos Mexicanos, принадлежащей государству, заказ на поставку двух компрессорных агрегатов для новой установки каталитического реформинга в Коцакоалькосе, штат Веракруз (Мексика).

Elliott осуществит поставку рециркуляционного компрессорного агрегата, состоящего из цилиндрического компрессора 60MBL5 с моторным приводом и газоконпрессорного агрегата из двух компрессо-

ров, 32MBL8 и 25MBL8, приводимых в движение двусторонней конденсационной паровой турбиной. Компания Elliott также предоставит заказчику системы буферного газа, смазки и систему управления обоими агрегатами.

Станция, построенная компанией Grupo Dragados S.A., будет использовать технологию UOP, позволяющую увеличить производство бензол-толуол-ксилольных ароматизаторов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.alstom.com
30.11.09*

MHI СОЗДАЕТ ПРОФИЛЬНУЮ КОМПАНИЮ ПО ПРОИЗВОДСТВУ КОМПРЕССОРОВ

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) объявила о планах с 1 апреля 2010 создать новую дочернюю компанию по производству компрессоров.

Она будет работать совместно с подразделением MHI Turbo-Techno Co., осуществляющим послепродажное обслуживание продуктов MHI. Компания будет заниматься конструированием компрессоров,

а также маркетингом и послепродажной поддержкой оборудования. Производство и сборка будут осуществляться в другом подразделении MHI - MHI Industrial Machinery Business. Головной офис новой компании будет расположен на электростанции "Кан-он" в Хиросиме.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi.co.jp/en
16.12.09*

ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ GE КЛАССА F ДЛЯ ЛИТВЫ И КИПРА

Турбинная технология комбинированного цикла 109FB компании GE будет использована при расширении работающей на газе электростанции мощностью 450 МВ в литовском городе Электренай.

Компания также сообщила о поставке двух газовых турбин типа Frame 6FA греческой подрядной компании J&P-Avax S.A. для расширения станции "Василикос" на Кипре.

"Несмотря на экономически нестабильное время, критически важной является реализация проектов по модернизации энергетической инфраструктуры как во всем мире, так и здесь, в Европе, - говорит Рикардо Кордоба (Ricardo Cordoba), президент GE Energy в Западной Европе и Северной Африке. - Мы очень рады тому, что клиенты, ориентированные на соответствие европейским стандартам по допустимому воздействию на окружающую среду, выбирают нашу современную технологию F".

Электростанция в Электренай будет введена в эксплуатацию во второй половине 2012 года и помо-

жет Литве выполнить взятые в 2003 году, перед приемом в ЕС, обязательства по модернизации ключевых элементов своей энергетики.

Новые турбины типа Frame 6FA для проекта "Василикос" дополнят две идентичные установки, уже установленные компанией GE на станции. Предназначенные для обоих проектов машины F-класса будут произведены в Бельфоре, Франция. Расположенный в этом городе завод играет важную роль в развитии бизнеса компании по производству силовых машин. В европейской штаб-квартире работает более 2000 сотрудников. Она является международным центром подготовки и переподготовки кадров, связанных с производством турбин повышенной мощности. При штаб-квартире функционирует новый технологический центр, призванный помогать клиентам в разработке и внедрении решений, повышающих энергетическую эффективность и снижающих вредное воздействие на окружающую среду.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
01.12.09*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ ПО ДВИГАТЕЛЯМ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ ПРОВЕЛ СЕРИЮ ЗАСЕДАНИЙ

Международный совет по двигателям внутреннего сгорания (CIMAC) провел серию заседаний на торговой выставке "Маринтек", проходившей в Шанхае (Китай).

Серия заседаний с общей темой "Расходы на эксплуатацию: зависимость от вида топлива и размера выбросов" прошла под председательством Ясиширо Ито (Yasuhiro Itoh), управляющего директора Niigata Power Systems. Форум дал представителям всех заинтересованных сторон возможность рассказать об актуальном положении дел и затратах на содержание моторов в условиях ужесточающихся норм, регулирующих выбросы силовых установок на морских судах. Кьелд Або (Kjeld Aabo) из MAN Diesel и Микаэл Троберг (Mikael Troberg) из Wartsila сообщили о разрабатываемых технологиях в области машиностроения, которые позволят соответствовать строгим ограничениям на выбросы оксидов азота.

От имени представителей нефтяной и газовой промышленности выступил Джерри Хэмметт (Jerry Hammett) из Shell Global Solutions GmbH. Он рассказал о способах снижения выбросов оксидов серы, в

частности осветив вопросы использования низкосернистого тяжелого топлива, а также дистиллятов и технологии мокрой очистки газов как методов, ведущих к снижению выбросов оксидов серы в атмосферу.

Алан Ван (Allan Wang) из китайской компании ABB Jiangjin Turbo Systems представил доклад об оснаждающих новых разработках в области одно- и двухступенчатого турбонаддува высокого давления. Этот комплекс технологий позволяет контролировать выбросы оксидов азота, удерживая размер выбросов на уровне, не облагаемом штрафными санкциями. Он также может использоваться для уменьшения потребления топлива и эффективного повышения удельной мощности двигателя.

Круглый стол Международного совета уже в третий раз проходит в Китае. Выставка, посвященная морскому судоходству, предоставила прекрасную возможность для обмена знаниями и опытом между профессионалами как из стран с интенсивно развивающимся судоходством, так и из развитых центров силового машиностроения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.cimac.com
14.12.09*

WARTSILA ОБЪЯВИЛА О НОВОМ НАЗНАЧЕНИИ В ШАНХАЙСКОМ ОФИСЕ

Wartsila объявила о новом назначении в китайском менеджменте компании.

С 1 января 2010 года Цао Чжитэн (Cao Zhiteng) начнет работу в должности вице-президента и генерального менеджера подразделения Ship Power, входящего в Wartsila China. Ранее Цао Чжитэн занимал ряд ключевых постов в судостроительных китайских

компаниях. Принимая на работу местных профессионалов, Wartsila стремится к усилению своего присутствия на китайском рынке силового оборудования для судостроения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
02.12.09*

ЕРА ОБ УГРОЗАХ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ

Окончательное решение американского Федерального агентства по защите окружающей среды (U.S. Environmental Protection Agency, EPA) подтверждает, что парниковые газы представляют угрозу здоровью населения и качеству окружающей среды.

Решение, ставшее следствием постановления Верховного суда в 2007 году, о том, что парниковые газы подпадают под определение загрязняющих веществ, сформулированное в Законе о чистоте воздуха, не предусматривает дополнительных регулирующих мер по снижению выбросов.

По словам представителей EPA, настораживающее заключение "относится к шести ключевым парниковым газам - углекислому газу, метану, оксидам азота, гидрофторуглеродам, перфторуглеродам и фтористой сере, которые были предметом внимательного изучения и глубокого анализа специалистов США и всего мира на протяжении десятилетий".

"Научный анализ показывает, что вследствие человеческой деятельности концентрация парниковых газов в атмосфере достигла рекордно высоких

значений, а результаты измерений свидетельствуют о потеплении Земли на протяжении 100 последних лет, которое резко увеличилось в последние десятилетия, - говорится в заявлении агентства. - Свидетельства антропогенного изменения климата выходят за рамки измерений средней температуры на поверхности и включают таяние льдов в Арктике и ледников по всему миру, повышение температуры океана и уровня моря, подкисление океанской воды вследствие избытка углекислого газа, изменение характера атмосферных осадков и моделей поведения экосистем, флоры и фауны".

В апреле 2009 года агентством были опубликованы предварительные результаты исследования и объявлено о 60-дневном сроке, в течение которого представители общественности могли внести в него свой вклад. Агентство получило более 380 тыс. комментариев, которые, по словам его представителей, были тщательно изучены и приняты во внимание при подготовке финального заключения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
08.12.09*

MAN ENGINES: "ЗЕЛЕНАЯ" ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ЛОНДОНА

Английская энергетическая компания Blue-NG разместила заказ на два мотора MAN B&W 7K60MC-S, которые будут приводить в движение экологичные электростанции в Лондоне.

Каждая из станций-близнецов будет оснащена одним мотором, произведенным по лицензии MAN польской компанией H. Cegielski - Poznan S.A. Станции будут расположены в городских округах Саутхолл и Бектон. Каждый из моторов сопряжен с турби-

ной Рэнкина и системой турбокомпаундирования для увеличения производительности. Тепловая энергия обеих электростанций будет использоваться для предварительного подогрева сжиженного природного газа, необходимого для получения возобновляемого электричества в объеме, соответствующем потреблению 100 тыс. домохозяйств.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mandiesel.com
02.12.09*

CHROMALLOY МОДЕРНИЗИРУЕТ ТУРБИНЫ НА СТАНЦИИ В ТЕХАСЕ

Компания Chromalloy объявила о заключении сделки с Signal Hill Wichita Falls Power LP на модернизацию и техобслуживание промышленной установки на базе газовой турбины типа LM2500.

Контракт включает в себя установку лопастей для высоконапорных турбин с воздушно-плазменным монокристаллическим платино-алюминидным напылением производства Chromalloy, а также сопел и кожухов. Это первый контракт на модернизацию генератора LM2500, которая будет осуществлена на новой станции технического обслуживания Chromalloy в Сан-Диего, штат Калифорния (США).

Турбины LM2500, принадлежащие компании Signal Hill, установлены на электростанции в населен-

ном пункте Вичита-Фолс, штат Техас. Один из трех моторов электростанции - промышленная газотурбинная установка на базе авиационного двигателя.

Компания Chromalloy более 20 лет осуществляет поставку и сервисное обслуживание компонентов для модификации турбин LM2500 операторам по всему миру. Никелевые монокристаллические сплавы компании обеспечивают большую прочность и повышают эффективность работы газовых турбин типов LM2500 и LM6000, сообщает компания. В сентябре 2009 года Chromalloy открыла новый сервисный центр в Сан-Диего, оснащенный собственным испытательным стендом.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.chromalloy.com
14.12.09*

НА ВЫСТАВКЕ В ЛАС-ВЕГАСЕ ПРЕДСТАВЛЕН САЙТ GLOBALGENERATORSETS.COM

Компания Diesel & Gas Turbine Publications анонсировала новый метод маркетинга энергетического оборудования, представив сайт GlobalGeneratorSets.Com на Международной выставке силового оборудования в Лас-Вегасе. Сайт будет работать с 1 июня 2010 года.

"GlobalGeneratorSets.com является универсальным инструментом для поиска информации о генерирующих установках, системах и компонентах, - говорит Майк Осенга (Mike Osenga), президент Diesel & Gas Turbine Publications. - У сайта нет печатной версии - это будет поисковая машина в Интернете, позволяющая искать генераторы всех размеров, от киловаттной до мегаваттной мощности".

Благодаря широкому спектру поисковых возможностей и различных опций, а также использован-

ными техниками поисковой оптимизации, частично заимствованным у успешного интернет-проекта компании - сайта GSGnet.net, GlobalGeneratorSets.com позволит пользователям находить подходящие силовые установки путем выбора серии нужных параметров и сравнивать отдельные модели между собой при помощи специальной программы сравнения, размещенной на этом же сайте.

Издателем GlobalGeneratorSets.com является Кэти Эванс (Katie Evans), управляющая отделом рекламы Diesel Progress. Подробная информация о проекте доступна по адресу: www.globalgeneratorsets.com.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
09.12.09*

GE OIL & GAS СОВМЕСТНО С ROCKSON ENGINEERING ПОСТРОИТ СТАНЦИЮ В НИГЕРИИ

Компания GE Oil & Gas в консорциуме с Rockson Engineering Nigeria заключила контракт стоимостью 230 млн долларов с Федеральным правительством Нигерии на постройку и ввод в эксплуатацию электростанции в городе Кадуна.

Электростанция мощностью 150-200 МВ сможет работать на двух видах топлива - масле с низкой температурой застывания и газе.

Контракт включает в себя работы по конструированию, производству, поставке и тестированию 8 газовых турбин GE мощностью 15-20 МВ каждая. Rockson Engineering Nigeria осуществит строительные работы и установку оборудования, а также возведет подстанцию мощностью 132 кВ.

Контракт был заключен в рамках соглашения, подписанного ранее между компанией GE и прави-

тельством Нигерии. Соглашение подразумевает активное сотрудничество между бизнесом и правительством в модернизации критически важной инфраструктуры страны, реализуя стратегический план развития до 2020 года. Нигерийская государственная программа "Страна - бизнесу" нацелена на поддержку инфраструктурных проектов в области добычи нефти и газа, развития и модернизации железных дорог, сетей распределения и транспорта, производства электроэнергии, очистки сточных вод, здравоохранения, авиации и систем безопасности.

В офисе GE, расположенном в столице Нигерии Лагосе, работает 200 сотрудников. Кроме того, компания располагает сервисным центром в г. Порт-Харкорт и фабрикой в Онне-Порт.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
01.12.09*

DRESSER-RAND: СИЛОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НЕФТЕКОМПЛЕКСА У БЕРЕГОВ АФРИКИ

Компания Dresser-Rand осуществит поставку газокompрессорного и силового оборудования для плавучей системы добычи, хранения и выгрузки нефти, принадлежащей Noble Energy и расположенной на морской платформе у берегов Экваториальной Гвинеи.

Объем поставки включает 4 турбокомпрессорных агрегата DATUM на электромоторах и 3 газотурбинные генераторные установки типа DR-61G (LM2500). Компрессорные агрегаты будут произведены в Орлеане, штат Нью-Йорк (США). Газовые турбины построит компания Dresser-Rand Kongsberg,

финальная сборка состоится на заводе Samsung Techwin в южнокорейском городе Чангвон.

Заказ был принят в октябре 2009 г. В мае 2009 г. компания Dresser-Rand подписала соглашение о стратегическом партнерстве с Samsung Techwin, по условиям которого последний будет осуществлять финальную сборку турбокомпрессоров и газовых турбин. Соглашение также включает в себя обслуживание клиентов в рыночной нише плавучих систем нефтедобычи и плавучих комплексов СПГ.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dresser-rand.com
30.11.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА — 2010 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ "ПРОРЫВ"



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

17 декабря 2009 года в Москве прошел первый Всероссийский форум победителей "Прорыв".

Подобное мероприятие проходит впервые. В столицу из разных уголков страны съехались почти 20 тысяч талантливых юношей и девушек. Все они — победители научных олимпиад, соревнований и конкурсов. Лучшие из лучших получили премии из рук президента.

"Суперфинал Года молодежи" — так называют этот форум. В спорткомплексе "Олимпийский" собрались победители школьных и студенческих олимпиад, спортивных соревнований, молодые ученые, изобретатели, предприниматели и просто активные молодые люди, которые проявили себя в своей профессии. Кульминацией форума стала церемония вручения премии "Прорыв". 20 тысяч человек в зале. На сцене — импровизированный старт ракеты. Церемония началась.

Премия "Прорыв" вручили самым талантливым и активным молодым людям. В номинации "Туризм" победила команда "Семеро смелых". В апреле эти ребята дошли до Северного полюса на лыжах. В номинации "Арт" лауреатом стал режиссер Мариинского театра Василий Бархатов, а в номинации "Доблесть" — старший сержант милиции Герой России Вячеслав Воробьев. Он принимал участие в уничтожении бандгруппы в Ингушетии. Гран-при — премию "Открытие" — получили программисты из Санкт-Петербурга, авторы и разработчики коммуникатора WiMax, который обеспечивает высокую скорость работы в беспроводном Интернете, Федор Царев, Александр Штучкин и Евгений Южаков.

Самые интересные работы участников форума были представлены на выставке. Один из экспонатов — "робот-барабанщик". Его изобретателю всего 14 лет. Другой прибор способен следить за активностью головного мозга. Для этого достаточно приложить к датчикам устройства пальцы. Государство и бизнес будут персонально поддерживать молодые таланты. Декларация "О поддержке инициатив талантливой молодежи" была подписана на форуме в "Олимпийском".

Форум может помочь многим молодым людям добиться успеха. Информация о достижениях каждого из 20 тысяч участников попадет в специальный "банк кадров", и эти данные будут доступны всем организациям, которые будут готовы к сотрудничеству с молодыми победителями.

источник: Первый канал
17.12.09

ПОБЕДИТЕЛИ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ НА ФОРУМЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Участники и победители Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания приняли участие в первом Всероссийском форуме победителей. Ниже мы публикуем отзывы ребят об участии в форуме.

Анна ДЕДНЕВА, участница IV ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, член Клуба авиастроителей:

Выражаю огромную благодарность Клубу авиастроителей за предоставленную мне возможность присутствовать на форуме победителей "Прорыв" в "Олимпийском" 17 декабря 2009 года.

Очень сложно выразить словами все те эмоции, впечатления, чувства, которые испытала я, а вместе со мной еще 20 тысяч победителей различных конкурсов, олимпиад, которые приехали в Москву, чтобы стать участниками этого потрясающего, запоминающегося праздника, который организовало для нас Федеральное агентство по делам молодежи. Форум доказал всем присутствующим, что несмотря на все те проблемы, в том числе и мировой экономический кризис, с которыми сталкивается наша страна, россияне не останавливаются и продолжают творить и воплощать в жизнь свои самые нереальные идеи и проекты, очень часто не имеющие финансовой и моральной поддержки. Но география участников от Владивостока до Калининградской области показала мне, насколько богата наша Россия на таланты, на победителей, которые зажглись в этот вечер. И этим победителем может стать каждый из нас, главное – верить в себя и не останавливаться ни перед чем, и удача обязательно улыбнется.

По окончании форума я вышла окрыленной и наполненной новой энергией, чтобы создать свой проект и воплотить его в жизнь. Еще раз большое спасибо Клубу авиастроителей!

Евгений МЕНКИДЖАНОВ, призер V и VI ежегодных Олимпиад по истории авиации и воздухоплавания, студент ФГОУ СПО "МКУИИТ", член Клуба авиастроителей:

17 декабря в СК "Олимпийский" состоялся первый Всероссийский форум победителей, на котором присутствовали Дорошко Венедикт, мой приятель из Клуба авиастроителей, и я, Менкиджанов Евгений.

Организация форума была на высочайшем уровне, поражали воображение его масштабность и значимость. Никогда прежде Президент Российской Федерации и другие политические деятели, министры и руководители не оказывали талантливой молодежи столько внимания и заботы.

Больше всего меня тронул момент, когда в номинации "Доблесть" наградили Героя России старшего сержанта ОМОН УВД по Белгородской области Вячеслава Воро-

бьева, который в феврале 2009 года в ходе операции по ликвидации бандгруппы в Назрани проник на базу террористов, вышел на связь и корректировал огонь. Находясь под шквальным огнем, он докладывал обо всех перемещениях боевиков до полного разгрома банды. В ходе этой операции был уничтожен главарь малгобекской бандгруппы "Мустафа". Зрители аплодировали стоя этому мужественному и волевому человеку – мне бы очень хотелось, чтобы в нашей армии и милиции было больше таких людей.

Когда перечисляли заслуги победителей в номинации "Наука", мне стало немного неловко, поскольку я понял в этот момент, что мне самому предстоит очень и очень большая работа над собой, чтобы когда-нибудь я смог сравняться с этими людьми (я подавал заявку в данной номинации).

Приятной оказалась и культурная программа форума – на сцене "отжигали" известные русские артисты, такие как Дима Билан и "Мумий Троль".

Я хочу поблагодарить Клуб авиастроителей, который организует для нас Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, которые в свою очередь дали нам допуск на участие в форуме победителей. Лично я получил огромное удовольствие от этого мероприятия.

Венедикт ДОРОШКО, победитель VI ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, член Клуба авиастроителей:

День 17 декабря выдался для меня очень напряженным. Перелет из Ростова в Москву и обратно, московские "пробки", встреча с Президентом России Д. А. Медведевым, торжественная церемония награждения, праздничный концерт – и все это вместились в 20 часов! Как здорово, что мне довелось пережить такое! Я впервые побывал в СК "Олимпийский". Меня восхитил размах форума и количество его участников.

Попал я на форум победителей благодаря своему участию в Олимпиадах по истории авиации и воздухоплавания, а значит, благодаря Клубу авиастроителей, который проводит эти Олимпиады.

Поразительно, но я и Женя Менкиджанов, с которым я познакомился, участвуя в Олимпиадах, смогли встретиться на этом форуме, несмотря на такое огромное количество участников, но, к сожалению, потом разминулись, из-за того что у нас были разные места.

Во время церемонии награждения победителей форума я думал о том, что мне нужно еще очень много работать, чтобы приблизиться к тем достижениям, которые имеют лауреаты премии "Прорыв".

Я горжусь тем, что оказался участником форума победителей "Прорыв". Я горжусь тем, что я – россиянин.

Спасибо организаторам Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания и Клубу авиастроителей!

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

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.olymp.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 уча-

стию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

Контактные телефоны:

+7 (495) 685-19-30,

+7 (495) 685-26-30



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

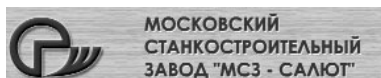
СПОНСОРЫ СЕДЬМОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "САЛЮТ"
www.salut.ru

СПОНСОРЫ



ЗАО "Московский станкостроительный завод "САЛЮТ"
www.msz-salut.ru



Московское региональное отделение общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России"
www.soyuzmash.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



Журнал "Двигатель"
www.engine.aviaport.ru



Журнал "Авиация и спорт"
www.avia-s.ru



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"

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

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

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

Крымов Валентин Владимирович,
директор по науке ФГУП "ММП "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

СЕДЬМУЮ ОЛИМПИАДУ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ ПОДДЕРЖИВАЮТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ АДМИНИСТРАЦИИ

Седьмую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания поддержали:

Министр по делам молодежи Удмуртской Республики Соловьев Владимир Михайлович. Информация об Олимпиаде доведена до сведения молодежных и детских общественных объединений, учреждений, ведущих работу с подростками и молодежью.

Министр образования и науки Республики Адыгея Беданов Рамазан Асланович поддержал седьмую ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания. Информация о проведении Олимпиады направлена в органы управления образованием муниципальных районов и городских округов республики.

Правительство Архангельской области благодарит за приглашение молодых людей Архангельской

области к участию в седьмой ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

Министерство промышленности и транспорта Ульяновской области поддержало проведение седьмой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания. В состав оргкомитета Олимпиады направлена Алферова Надежда Владимировна, заместитель начальника отдела профориентации, адаптации и развития персонала ЗАО "Авиастар-СП" (г. Ульяновск).

*источник: Клуб авиастроителей
23.12.09*

В РЕСПУБЛИКЕ БАШКОРТОСТАН СОЗДАН РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР ОЛИМПИАДЫ

В Республике Башкортостан на базе Уфимского государственного авиационного технического университета создан региональный центр Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

Активное содействие в организации регионального центра Олимпиады оказали ректор Уфимского

государственного авиационного технического университета Гузаиров Мурат Бакеевич и начальник отдела ДП Каменев Сергей Иванович.

*источник: Клуб авиастроителей
23.12.09*

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ПРОЕКТ НА РОЖДЕСТВЕНСКОМ ФЕСТИВАЛЕ

Член Клуба авиастроителей Александр Семенов, победитель пятой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, стал участником Рождественского фестиваля интерактивных мультимедийных инсталляций, который состоялся 24 декабря 2009 года в Большом выставочном зале РГГУ.

На фестивале были представлены лучшие исследовательские работы и проекты для образования, выполненные учащимися школ и студентами столичных вузов с использованием современных интерактивных технологий.

Александр Семенов представил мультимедийный проект на тему "Роботы среди нас" и победил в номинации "За лучшее аудиовизуальное решение". Он был награжден ценным призом и подарками.

Цель фестиваля – привлечь внимание широкой общественности и государственных организаций к успехам учащихся, эффективно использующих интерактивные устройства в инновационном учебном процессе и творчестве.

Организаторы конкурса – компания Polymedia, компания SMART Technologies, Лига образования РФ, Российский государственный гуманитарный университет.

Конкурс проходил при участии компаний Intel, Panasonic, AverMedia, Microsoft. Информационную поддержку конкурса обеспечивали пресс-центр РГГУ, журналы InAVate и PC Week, интернет-портал Pedsovet.org.

*источник: Клуб авиастроителей
26.12.09*

МОЕ ПРЕБЫВАНИЕ В ЛИЦЕЕ № 1550

О своем пребывании в Лицее № 1550 г. Москвы рассказывает победитель шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Венедикт Дорожко.

Я живу в городе Волгодонске Ростовской области и обучаюсь в гимназии "Юридическая". Но с 16 по 23 ноября 2009 года я стал учащимся Лицея № 1550 г. Москвы по программе обмена между учебными заведениями. Как это стало возможно? Наверное, нужно рассказать обо всем с самого начала.

Три года назад (мне тогда было 14 лет) я узнал об Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания, проводимой Клубом авиастроителей, из Интернета. Олимпиада меня заинтересовала, и я решил принять в ней участие. С 2007 года я стал членом Клуба авиастроителей благодаря победе в Олимпиаде. Лицей № 1550 г. Москвы является подшефным Клубу авиастроителей учебным заведением. Поэтому в августе 2009 года вице-президент Клуба авиастроителей С. В. Гвоздев предложил мне приехать осенью в Лицей № 1550. Мне было интересно узнать, как учатся мои московские сверстники, познакомиться и пообщаться с ними. Я учусь в гуманитарной гимназии, а Лицей № 1550 имеет физико-технический профиль. Конечно, я понимал, что программы обучения отличаются и мне будет трудно. Но интерес и любопытство пересилили все страхи. Тем более что перед моим отъездом между гимназией и лицеем состоялся телемост, где ребята из классов, в котором я учусь и должен буду учиться, смогли познакомиться и пообщаться. Так что я приехал в Москву к друзьям, которых узнал по интернет-общению.

Все мои страхи оказались напрасными. Лицейские ребята из 11-1 встретили меня как старого знакомого.

В первый день Сергей Валентинович Гвоздев любезно довел меня до школы, кстати, за день до этого мы специально приехали, он мне показал школу и познакомил с некоторыми учителями. Сергей Валентинович представил меня Саше Лукину, с которым мы уже месяц как переписывались по ICQ. Саша познакомил меня с Любовью Витальевной – моим классным руководителем, учителем русского языка и литературы. А Любовь Витальевна отправила меня с Витей Мясниковым на уроки. Первым уроком была геометрия, на которой я познакомился с ребятами из своей подгруппы, ну а потом постепенно узнал весь класс.

С первого дня моими очень хорошими друзьями стали Игорь Сулько, Миша Буянов, Маша Чижикова, Кирилл Дорофеев. Все они – прекраснейшие ребята. На второй день я уже адаптировался, так сказать влился в коллектив, и уже чувствовал себя более уверенно. Игорь Сулько показал мне мастерскую Лицея, где они с Кириллом Дорофеевым перебирают скутер, и я остался им помогать. В мастерской мне понравилось, и я регулярно оставался там вместе с ребятами. У нас в гимназии нет такого помещения.

Третий день был просто прекрасен, потому что был мой любимый урок физкультуры и я поознако-

мился с физруком Вангели Дмитриевичем, которого обожают все ребята. И сразу заметил столы для настольного тенниса, поэтому остался после уроков и начал играть в настольный теннис. Жаль, что не успел поучаствовать в соревнованиях. На уроках я уже не боялся, что не смогу что-то сделать, потому что все учителя относились ко мне очень внимательно, но работать я старался, как все ребята.

19 ноября в Лицее был особенным днем. Там состоялась историко-публицистическая конференция, посвященная 100-летию выдающегося авиаконструктора Михаила Леонтьевича Миля. Ребята к ней тщательно готовились. Я также принял участие в этой конференции. А затем в классе было чаепитие, где мы разговаривали о наших школах. Мы говорили о том, что есть общего и какие есть различия в учебе и досуге. Я подарил ребятам значки гимназистов и книгу о своем родном городе Волгодонске.

И вот настал мой последний день пребывания в Лицее. После уроков я сидел со своими новыми друзьями Мишей Буяновым и Машей Чижиковой и с грустью думал, что уже привык к Лицею и к своим одноклассникам и мне не хочется с ними расставаться. А потом мне подарили "набор лицеиста", куда входили ручка, шоколадка, майка и значок. Все с символикой Лицея. Я осознал, что стал настоящим лицеистом.

А еще была замечательная культурная программа. Сергей Валентинович Гвоздев устроил мне пешую экскурсию по вечерней Москве, где я узнал много нового, до этого мне неизвестного, об архитектуре московских зданий и истории этого замечательного города. Мы побывали в Московском художественном академическом театре имени М. Горького на постановке "Мастера и Маргариты". Мне просто безумно понравилось, особенно игра актеров и их мастерство. В нашем городе театра такого уровня нет, и я очень рад, что смог побывать в таком театре.

Теперь, когда прошло некоторое время, я могу подвести итоги.

Во-первых, в Лицее на всех профильных предметах класс делится на две подгруппы. У нас гимназия тоже профильное учебное заведение, но на группы мы делимся только по тем же предметам, что и в обычной школе.

Во-вторых, элективные курсы в наших школах различаются. В Лицее это курсы технической направленности (курс информатики с инженерной графикой), а в гимназии – правовой ("Основы криминалистики", "Юный правовед" и т. д.). Но есть и похожие элективы, например, в гимназии – ОПЗ (основы потребительских знаний), а в Лицее – ОПД (основы предпринимательской деятельности).

А еще в нашей гимназии есть собственный президент и процедура его выборов совпадает с настоящей вплоть до мелочей. Даже избирательные урны у нас настоящие, нам их предоставляет Городская избирательная комиссия. Есть и научное общество гимназистов (НОГ), где каждый может выбрать себе направление деятельности по интересам. Также в нашей

гимназии есть организация "Перспектива XXI века", которая помогает ребятам почувствовать себя молодежными лидерами.

Мне кажется, что нашим школам есть чему поучиться друг у друга и если они воспользуются этим преимуществом, то и Лицей № 1550, и гимназия "Юридическая" выйдут на новый уровень. И я очень рад тому, что смогу принять в этом участие.

Я так подробно описываю свое пребывание в Лицее, потому что хочу показать, что не нужно бояться ничего нового. Если сидеть на месте, то ничего не получится. Думаю, что стал первым, но не последним, кто приедет по программе Клуба авиастроителей на обучение в Лицей № 1550.

Мне бы хотелось предложить Клубу авиастроителей, чтобы победителя, занявшего первое место на Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания, награждали вот такой поездкой в Лицей № 1550 г. Москвы.

*Венедикт ДОРОЖКО,
г. Волгодонск Ростовской области*

*источник: Клуб авиастроителей
20.12.09*

ВЕНЕДИКТ ДОРОЖКО: Я САМ СЕБЕ УМЕЮ "НАСТРАИВАТЬ НАСТРОЕНИЕ"

Беседа вице-президента Клуба авиастроителей Сергея Валентиновича Гвоздева с победителем шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Венедиктом Дорожкой.

С. В. Гвоздев: Венедикт, мы с тобой познакомились потому, что ты стал участвовать и участвуешь уже не первый раз в Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания. Расскажи, почему и как ты попал на этот проект.

Венедикт Дорожка: Я попал именно на эту Олимпиаду при помощи Интернета. Мама случайно нашла сайт Олимпиады и предложила участвовать. Я уже давно интересуюсь авиацией, я очень люблю это дело. Находясь в Интернете, я посмотрел сайт Олимпиады и мне понравилось. Решил в ней участвовать.

С. В. Гвоздев: Три года назад, когда ты ехал на Олимпиаду в первый раз, каковы были твои ощущения, ты можешь вспомнить? Что ты чувствовал? Волновался или нет?

Венедикт Дорожка: Было волнение и страшно было. Не знал, как буду выступать. Боялся забыть свою работу, если у меня что-то спросят — не ответить. Было и волнение, и страх был.

С. В. Гвоздев: Когда ты приехал и познакомился с ребятами, у тебя возникло ощущение, что они твои единомышленники?

Венедикт Дорожка: С некоторыми ребятами такое ощущение возникло, показалось, что они мои единомышленники, поддерживают мою точку зрения, а с некоторыми участниками — ощущение конкуренции, не нашли общего языка, просто мало общались.

С. В. Гвоздев: Началась Олимпиада, ты увидел жюри. Ты понимал, что это известные люди? Или в этот момент не осознавал этого, был поглощен подготовкой?

Венедикт Дорожка: Конечно, нет! Я не осознавал, что это. Я и не предполагал, что люди такого класса могут быть в жюри на детской олимпиаде!

С. В. Гвоздев: Ты можешь себя вспомнить до пер-

вого участия в Олимпиаде и после него? Что-то в тебе изменилось? Что-то изменилось в окружающем тебя мире?

Венедикт Дорожка: Конечно! Я вырос в своих глазах и на людях стал выступать лучше. Олимпиада помогла мне в этом. Была тренировка.

С. В. Гвоздев: Говоришь, что ты стал увереннее в себе, а что тебе сказал, например, твой папа, узнав, что его сын стал победителем Олимпиады? Ведь он, насколько мне известно, имеет непосредственное отношение к авиации. Он летчик?

Венедикт Дорожка: Да, он гражданский летчик. Но папа свои чувства обычно прямо не выражает. Мне мама рассказала, что он за меня очень радовался. А уж мама меня расхвалила, как мне кажется, не совсем заслуженно.

С. В. Гвоздев: Когда ты приехал участвовать в Олимпиаде во второй раз, какие ощущения тогда ты испытывал?

Венедикт Дорожка: Я не занял никакого места. Очень переволновался. Сначала был очень расстроен. Моя работа была посвящена моему отцу, точнее самолету, на котором отец летает всю свою жизнь, — заслуженному Ан-2. Было сильное разочарование, обида на себя за то, что не смог рассказать о своей работе, достойно ее представить. Я был очень расстроен!

С. В. Гвоздев: Что тебе помогло не сломаться? Ведь довольно часто бывает так, что после случившейся неудачи опускаются руки и уже не хочется идти дальше, бороться. Я очень хорошо помню тот момент, когда ты подошел ко мне и в присутствии моих коллег сказал, что приедешь в следующий раз и займешь первое место. Ты это сказал в тот момент, когда узнал, что не стал победителем. Что помогло тебе не сломаться?

Венедикт Дорожка: Первое — это мама. Смогла успокоить, потом поругала. Сказала: "С кем не бывает". Да и у меня самого такая натура: я сам себе умею "настраивать настроение".

С. В. Гвоздев: В тот момент, когда ты подошел ко мне (поверь, я это очень хорошо запомнил), я поду-

мал, что ты просто не хочешь выглядеть подавленным, играешь, но когда ты приехал в третий раз и занял первое место — это говорит о многом! В первую очередь о твоей способности упорно стремиться к цели. Сейчас ты вновь, уже в четвертый раз, участвуешь в Олимпиаде, теперь у тебя большой опыт. Но ты не можешь не понимать, что к тебе будет уже иное отношение: если кому-то ошибки и простят, то тебе — опытному — вряд ли. Не бойшься?

Венедикт Дорожко: Самое главное — хорошо представить свою работу. А оценивать мою работу будут все равно объективно. Я уже хорошо знаю членов жюри и очень верю им.

С. В. Гвоздев: Ты собираешься поступать в МАИ. Олимпиада каким-то образом сыграла роль в выборе вуза, будущей профессии? Или это решение всецело связано с традициями в семье? Ты считаешь себя последователем отца?

Венедикт Дорожко: Нет, я не считаю себя последователем папы, он летчик, а летчиком я уже не стану. Я раньше даже не имел представления о существовании МАИ. Мне все рассказали о МАИ уже в Москве. Потом стал интересоваться другими вузами, сравнивал. А потом понял, что МАИ — это самое лучшее решение.

С. В. Гвоздев: Ты когда-нибудь задумывался над тем, что в результате победы в Олимпиаде ты получил приглашение стать членом настоящего профессионального клуба? Я имею в виду наш клуб — Клуб авиастроителей. Дав свое согласие, ты стал членом Клуба наряду с президентом Академии наук авиации и воздухоплавания, руководителями крупнейших компаний, известными авиаконструкторами и даже министром. Как ты к этому тогда отнесся? Как теперь относишься?

Венедикт Дорожко: Мне кажется, что надо разделить Клуб на две части: на известных и уже заслуженных людей и тех, кто только начинает. Я счастлив, что нахожусь среди таких людей, как Генрих Васильевич Новожилов или Владимир Николаевич Кондауров. Я очень-очень благодарен им, но чувствую какую-то несправедливость — они такие заслуженные, а я еще ничего не достиг. С другой стороны, и они, и я увлекаемся авиацией. Не знаю, может быть, и не надо делить Клуб...

С. В. Гвоздев: На данный момент ты один из самых молодых членов Клуба. На одном из клубных заседаний я видел, как ты беседовал с Львом Павловичем Берне — главным редактором журнала "Крылья Родины", который по возрасту — самый старший член Клуба. Судя по вашим заинтересованным друг другом лицам, разница в возрасте (более семидесяти лет!) совсем не мешала вам в общении. Ты задумывался над этим?

Венедикт Дорожко: Честно? Нет, не задумывался. А надо было?

С. В. Гвоздев: Я просто спросил. Теперь наверняка задумаешься. Давай о другом: сейчас ты стал главным участником нового проекта Клуба — проекта по обмену школьниками. Ты — гимназист из Волгодонска — приехал поучиться в подшефный Клубу лицей. Лицей № 1550 города Москвы. Когда ты впервые от меня услышал об этом проекте, как ты к этому отнесся?

Венедикт Дорожко: Сначала подумал, что это шутка. Да и сейчас не очень верится, что это происходит на самом деле.

С. В. Гвоздев: Как к этому отнеслись в гимназии твои друзья, твои педагоги?

Венедикт Дорожко: По-моему, так же. Тоже как-то не понимают, что это все на самом деле. Я про друзей. А про учителей, честно, пока не знаю.

С. В. Гвоздев: Вот ты приехал в Лицей, проучился целую неделю, сейчас собираешься домой. Какие теперь впечатления?

Венедикт Дорожко: Масса впечатлений. Все безумно понравилось: методика образования, новые для меня предметы, техническое оснащение Лицея, сами учителя. Очень понравились ребята. Как они меня сразу приняли! Я совсем не ожидал такого: у меня ощущение, что я всех очень давно знаю! Я не могу сразу все выразить, мне еще надо это понять.

С. В. Гвоздев: Как ты считаешь, Клуб должен продолжать этот проект?

Венедикт Дорожко: Конечно, обязательно нужно!

С. В. Гвоздев: Задумка не только в том, чтобы кому-то понравилось, а чтобы по возвращении вы рассказали о том, что интересного есть в Лицее. Клуб там — непосредственный участник многих мероприятий. Наверное, что-то хорошее воспримут в других школах. Когда ты был в Лицее, ты рассказывал о своей гимназии, привез материалы. Эти материалы внимательно изучал директор Лицея Виктор Михайлович Жиляков, и наверняка не только он. Мы уже обсуждали новую для нас систему самоуправления в вашей гимназии, знаем теперь о том, что у вас есть президент и что он избирается путем открытых выборов из самих гимназистов. Все это, безусловно, будет изучаться. Конечно, гимназия юридическая, а Лицей технический, есть какие-то нюансы, но элементы вашей системы могут быть использованы.

Венедикт Дорожко: Наша система называется "Перспектива XXI века". Я рад, что смог рассказать о нашей гимназии и об этой системе, но, думаю, подробнее о ней смогут рассказать наши учителя.

С. В. Гвоздев: Последняя тема разговора. Сейчас много прессы пишет о тебе. Ты говорил, что даже несколько смущен своей популярностью. Нет ли у тебя в связи с этим сложностей? Как к твоей популярности относятся твои друзья?

Венедикт Дорожко: Я не показываю им те издания, которые пишут обо мне. Зачем? А если и покажу, то ничего не изменится. Мои друзья отнесутся к этому спокойно.

С. В. Гвоздев: Я бы хотел, чтобы ты понимал, что Клуб должен популяризировать свою деятельность, свои проекты, достижения. Ты сегодня — носитель этих достижений, один из самых активных членов Клуба. Рассказывая о своих успехах, Клуб неизбежно рассказывает о своих членах, и о самых активных — в первую очередь. Мне бы не хотелось, чтобы у тебя в связи с этим возникали какие-либо сложности. Надеюсь, ты это понимаешь.

Венедикт Дорожко: Спасибо, но все в порядке. Не волнуйтесь!

*источник: Клуб авиастроителей
22.11.09*

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2010

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2009 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2010 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2010 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) – 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) – 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты. НДС не облагается на основании статьи 145 Налогового кодекса РФ.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



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



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"