

общероссийская
еженедельная
газета

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КУРЬЕР

ВПК

www.vpk-news.ru

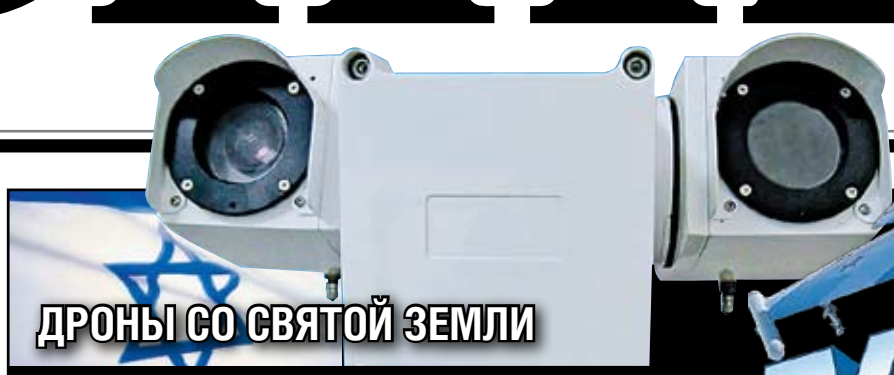
№ 32 (398)

17–23 августа 2011 года
выходит по средам



ВМФ ЗАТЯЯЛ
ГРАНДИОЗНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

09 Но готовы ли корабелы спроектировать новую атомную лодку



ДРОНЫ СО СВЯТОЙ ЗЕМЛИ

11 Израильские беспилотники прорываются на российский рынок



МАКС
2011



ТЕМА

ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ



Продолжение на стр. 03

НА МИРОВОМ ОРУЖЕЙНОМ РЫНКЕ

ВЫСТАВКА ОБЪЕДИНЯЕТ УЧЕНЫХ

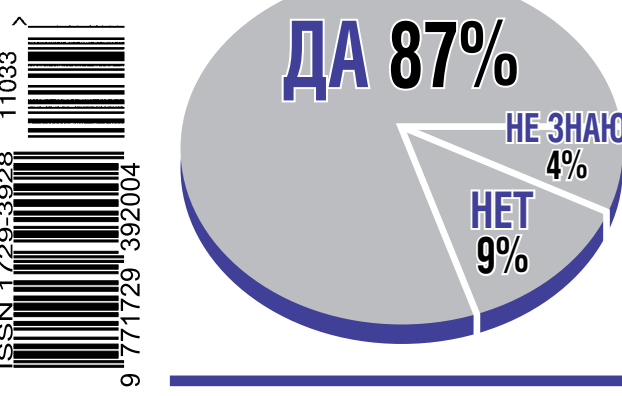
На салоне «МАКС-2011» Центральный аэрогидродинамический институт им. профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) выступит организатором объединенной экспозиции центров авиационной науки России.

На единой выставочной площадке размером 400 квадратных метров свои научные и технологические достижения представят восемь организаций: ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «ВИИМ», ФГУП «ЦИАМ им. П. И. Баранова», ЛИИ им. М. М. Громова, ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина», ФГУП «ГосНИИАС», ФКП «ГК НИПАС» и ФГУП «ОНПП «Технология». По словам генерального директора ЦАГИ Бориса Алешина, целью данного объединения является не только аккумуляция и демонстрация наиболее выдающихся и взаимосвязанных между собой разработок отечественных ученых, но и напоминание о том, что только совместными научными усилиями можно достичь существенных сдвигов в развитии авиационной России. «ЦАГИ как головному институту будущего Национального исследовательского центра удалось консолидировать на одной площадке ресурсы восьми крупнейших авиационных центров страны, благодаря чему посетителям и участникам международного салона будет представлен реальный срез возможностей и потенциала российских научных организаций. Главная идея объединенной экспозиции воплотится в ее центральной части, где комплексные подходы к решению приоритетных направлений развития авиационной промышленности будут представлены как в виде технологий (например, подробной структуры крыла из композиционного материала), так и в форме созданного на их основе готового продукта – перспективного самолета XXI века и летательного аппарата будущего», — отметил Алешин.

В рамках МАКСа-2011 ЦАГИ также организует международный научно-технический симпозиум «Авиационные технологии XXI века», 11-ю российско-китайскую конференцию «Фундаментальные проблемы аэродинамики, динамики полета, прочности ЛА и аэроакустики», а также международный семинар ЦАГИ – DLR «Перспективные направления авиационных исследований». Кроме того, специалисты института примут участие в других мероприятиях симпозиума: в IV Международном конгрессе по транспортной авиации, в секции «Проблемы двигателестроения», в международном семинаре «Применение композитов для вертолетных конструкций» и в российско-европейском семинаре по разработке системы управления безопасностью полетов на предприятиях – разработчиках и производителях авиационной техники.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Окажет ли долговременное негативное влияние на выполнение гособоронзаказа резкое падение индексов российского фондового рынка и курса рубля?



ТЕНДЕНЦИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРЕЩИНА В ОТНОШЕНИЯХ МЕЖДУ ОПК И МИНОБОРОНЫ ДОЛЖНА БЫТЬ ЛИКВИДИРОВАНА



Читайте материал на стр. 06–07

СТОИТ ДОРОГО

ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ГОСОБОРОНЗАКАЗУ-2011 ПОД КОНТРОЛЕМ



Федеральное агентство по поставкам вооружения, военной, специальной техники и материальных средств (Рособоронпоставка) в ходе размещения гособоронзаказа на 2011 год выявляет значительное количество нарушений в документации к торгам, сообщила руководитель ведомства Надежда Синикова.

разом, нарушения установлены в отношении 61 процента торгов», — отметила Синикова. Наиболее распространенными являются нарушения в документации по участию торгов (53% всех выявленных нарушений), в том числе завышение лицензионных требований, предоставление определенным предприятиям преимуществ путем ограничений технических требований к закупаемой продукции в целях ограничения круга участников. Кроме того, выявлены случаи завышения (занижения) начальной (максимальной) цены контракта (28%), а также установления неправильных технических, функциональных требований к предмету закупки (19%). Во всех случаях обнаружения нарушений Рособоронпоставка направляет заказчикам письма с предложениями осуществить корректировку требований заявки и (или) предоставить необходимые разъяснения. Получены ответы от государственных заказчиков по устранению замечаний по 80 лотам, выявленные нарушения устранились. Анализ проверки обоснованности установления начальной (максимальной)

цены контракта показывает наличие ряда проблем в системе ценообразования на продукцию ОПК. «Действующее законодательство ориентировано на два типа рынка или конкурентной среды — рынок единственных поставщиков, для которых регулирование цен осуществляет Федеральная служба по тарифам России, и функционирующий рынок, для которого цены устанавливает сам рынок. Между тем в силу специфики гособоронзаказа характерно наличие рынка несовершенной конкуренции, при котором соответствующие образцы производятся двумя-тремя производителями, давно действующими на рынке и, как правило, закрепившими за собой сбыт. А это означает отсутствие реальных источников информации о ценах», — сказала руководитель Рособоронпоставки. По словам Надежды Синиковой, ситуация требует создания системы ценообразования для рынка несовершенной конкуренции, а также системы учета такой продукции и ее производителей, ведения реестров доминирующих производителей по видам продукции.

ДОЛГОЖДАННЫЙ МАКС

Свыше 790 участников авиасалона «МАКС-2011» разместят свои экспонаты на выставочной площадке 36 тысяч квадратных метров.

Самым крупным по числу участников и занимаемой площади, как ожидается, станет юбилейный, 10-й МАКС-2011. Об этом сообщил генеральный директор компании «Авиасалон» Владимир Борисов. В целом территория МАКСа-2011, включая закрытые экспозиции и открытые стоянки, шале и взлетно-посадочную полосу, места питания и торговли, займет площадь размером 50 гектаров. В работе салона примут участие представители 40 стран.

Как отметил Борисов, авиасалон все более востребован для делового общения: «В его рамках пройдет 70 конгрессных мероприятий, гораздо больше, чем на предыдущих МАКСах. Салон также становится инновационным — на нем запускаются эксклюзивные инновационные проекты, один из которых не имеет мировых аналогов». Речь идет, в частности, об интерактивном «Информационно-навигационном приложении для смартфонов МАКСа-2011», который поможет посетителям ориентироваться при поиске необходимых экспонатов и информации, а также о проекте «Виртуальный авиасалон «МАКС-2011» в 3D», позволяющем наблюдать за событиями тем, кто не смог посетить выставку. Кроме того, впервые вместе с каталогом и путеводителем участники и гости получат электронный справочник «Машиностроение и ОПК в России» (на DVD и/или USB).

«СУХОЙ» В СПИСКЕ ЛУЧШИХ

Холдинг «Сухой» вновь вошел в число 100 крупнейших мировых производителей вооружения.

Согласно опубликованным итогам ежегодного исследования мирового рынка вооружения за 2010 год компания «Сухой» заняла 52-ю строчку списка. Кроме того, в TOP-100 включен еще один российский производитель боевой авиационной техники — корпорация «Иркут».

Из отечественных компаний наивысшую позицию в рейтинге занимает Концерн ПВО «Алмаз-Антей» — 21-е место. За ним следуют холдинг «Вертолеты России» (44), Объединенная двигателестроительная корпорация (55), корпорация «Тактическое ракетное вооружение» (62), тульское КБ приборостроения (94) и концерн «Радиотехнические и информационные системы» (100).

Первое место в TOP-100 занимает американская корпорация Lockheed Martin, за ней следует английская BAE Systems, третьей стала Northrop Grumman (США). Рейтинг рассчитывался по объемам продаж.

ПРЕМИИ — ПО ЗАСЛУГАМ

Руководитель Федерального космического агентства Владимир Поповкин своим решением сократил примерно в два раза размер должностного оклада директоров предприятий ракетно-космической отрасли, подведомственных Роскосмосу.

В настоящее время распоряжением главы Роскосмоса разработан типовый контракт, в котором кратность должностного оклада руководителя к средней месячной заработной плате на предприятии устанавливается в пределах пяти, а размер вознаграждения не превышает пяти процентов от чистой прибыли.

Ранее должностной оклад руководителя был в 8–10 раз выше, чем среднемесячная зарплата работника, а премия по итогам года составляла примерно 15 процентов от чистой прибыли предприятия. Кроме того, теперь решением главы Роскосмоса премия руководителей ФГУП по итогам года может быть уменьшена наполовину, если предприятие не выполнит госконтракт.

«ВЕКТОР» – ПОБЕДИТЕЛЬ

ВЫБОР СДЕЛАН В ПОЛЬЗУ РОССИЙСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова занимается практической тщательной проверкой новейших технологий в области эксплуатации воздушного и околокосмического пространства человеком. Именно поэтому руководство ЛИИ, оснащая аэродром центральной испытательной базы России, с глубоким удовлетворением приняло результаты конкурсного отбора, победителем которого стал отечественный комплекс средств руководства полетами «ВИСП-97», отвечающий самым современным мировым требованиям к аппаратуре данного назначения.

Александр МИХАЙЛОВСКИЙ

Этот комплекс серийно производится уникальным во всех отношениях Санкт-Петербургским предприятием – ЗАО «НТПО «Вектор». Оно хорошо известно как российским, так и зарубежным специалистам своими разработками в области конструирования и создания сверхнадежной авиационной техники, воплощенной в новейших методах автоматизации и программирования.

Как совпало желаемое с действительным – на верное, впервые за два последних десятилетия?

Такое стало возможным только благодаря тому, что с 2011 года все конкурсы и аукционы проводятся по новым правилам. В электронной форме и через электронные площадки. Процедура выбора необходимого оборудования предполагает, что заказчик рассматривает технические характеристики предложенного без указания поставщика. И только затем, когда выбор сделан, узнает, кто именно создал это изделие.

В августе 2011 года начинается работа очередного Международного авиационно-космического салона. Традиционно МАКС проводится в городе Жуковском – общей столице авиационной науки и техники Содружества Независимых Государств, на аэродроме центральной испытательной базы России, где старшим авиационным начальником является высокопрофессиональный специалист экспериментальной авиации, директор Летно-исследовательского института имени М. М. Громова, Герой Российской Федерации, заслуженный летчик-испытатель РФ П. Н. Власов.

Можно представить, как переживали Павел Николаевич и другие руководители экспериментальной, гражданской и государственной авиации, когда

в марте 2011 года был объявлен открытый аукцион (электронные торги) на изготовление, поставку, монтаж и ввод в эксплуатацию новейшего комплекса средств автоматизации управления воздушным движением, который должен был учитывать требования всех видов авиации. Ведь на аэродроме одновременно базируются воздушные суда и экспериментальной, и государственной, и гражданской авиации. К тому же средства выделялись для реконструкции и технического перевооружения экспериментальной аэродромной базы в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года».

Но все прошло успешно!

По результатам открытого аукциона победителем оказалось российское предприятие ЗАО «НТПО «Вектор», разработавшее и создавшее комплекс средств руководства полетами на базе новейших эксклюзивных и исключительно отечественных технологий. Всеобщее вдохновение пришло тогда, когда выяснилось, что предприятие не только освоило его серийное производство, но и имеет большой опыт по поставкам этого оборудования на различные аэродромы как ближнего, так и дальнего зарубежья (включая ввод в эксплуатацию, технологическое сопровождение и сервисное обслуживание). Такие возможности предприятия стали реальны потому, что руководителям и коллективу ЗАО «НТПО «Вектор» удалось, сохранив консервативно-надежную школу конструирования авиационной техники (основу предприятия составляют специалисты завода «Россия» – изготовителя широко известных и эксплуатируемых до настоящего времени комплексов «ВИСП-751»), совместить ее с прогрессивной нововведенческой устремленностью молодых конструкторов и других специалистов нового поколения.

Несмотря на то, что комплекс СРП «ВИСП-97» принят на снабжение Министерством обороны Российской Федерации еще в 2004 году, ЗАО «НТПО «Вектор», серийно изготавливая комплексы, опираясь на военно-научное сопровождение Липецкого центра ВВС Минобороны России, постоянно совершенствует его тактико-технические характеристики.

Так, в августе 2009 года комиссией 929 Главного летно-испытательного центра Минобороны России были закончены специальные летные испытания усовершенствованного комплекса СРП «ВИСП-97».

Испытания показали, что заложенные в комплекс СРП «ВИСП-97» потенциально перспективные возможности при определенной доработке процессов автоматизации и программного управления позволили по тактико-техническим характеристикам без изменения конструкции преобразить его в новое качество, которое некоторые невысокопрофессиональные заказчики стали воспринимать как новое изделие.

Что их удивило? Казалось бы, отечественное изделие с российской начинкой образца 2004 года, однако в нем впервые в мировой практике управления воздушным движением реализованы системы поддержки принятия решений лицами группы руководства полетами, позволяющие существенно повысить эффективность руководства полетами при возрастании уровня надежности в сфере обеспечения безопасности полетов.

В чем ноу-хау? ЗАО «НТПО «Вектор» придумало, разработало, сконструировало, применило и опробовало на практике как для высокоманевренных истребителей, так и для дальнемагистральных лайнеров:

- автоматическую информационную поддержку руководителя полетами по оказанию помощи экипажам летательных аппаратов при возникновении еще не считываемой в кабине экипажем информации об особом случае в полете, в том числе по информации от информационно-аналитической системы в режиме реального времени (ИААС РВ);
- оказание помощи в заходе на посадку летательного аппарата при возникновении отклонений от линии заданного пути путем автоматического построения оптимальной траектории захода на посадку из любой точки нахождения судна в зоне, разрешенной для посадки;
- своевременно и абсолютно достоверно определяемое лицами группы руководства полетами в режиме реального времени:

- а) прогноз и предупреждение о потенциально конфликтных ситуациях между воздушными судами;
- б) прогноз и предупреждение о снижении летательного аппарата ниже минимальной безопасной высоты;
- в) прогноз и предупреждение о нарушении летательными аппаратами норм продольного эшелонирования в зоне посадки;
- г) прогноз, формирование и отображение информации по фактическим и расчетным параметрам предпосадочного маневрирования летательного аппарата по всей траектории захода на посадку, включая место его касания ВПП;
- д) прогноз и отображение дальности между летательными аппаратами, включая запас времени, оставшегося до нарушения ими установленных интервалов эшелонирования, и т. д.

Иной подумает – фантастика! Но нет. По результатам специальных испытаний 2009 года комиссией 929 ГЛИЦ Минобороны России комплексу СРП «ВИСП-97» дана оценка, в соот-

ветствии с которой он превышает перспективные требования ТТЗ на «создание комплексов средств руководства полетами для оснащения КДП аэродромов государственной авиации и аэродромов совместного базирования», утвержденного главнокомандующим ВВС 29.12.2004 года. А также он существенно опережает по своим характеристикам все находящиеся на снабжении авиации Вооруженных Сил Российской Федерации комплексы средств руководства полетами.

Комплекс СРП «ВИСП-97» обеспечивает полную реализацию требований к руководству и управлению полетами, изложенных в Федеральных авиационных правилах Российской Федерации, ОТТ ВВС и других нормативных документах, регламентирующих порядок и правила эксплуатации комплексов СРП на аэродромах государственной авиации, аэродромах совместного базирования и использования.

Кроме того, комплекс позволяет сопрягаться с любыми источниками информации (отечественных и зарубежных разработчиков), находящимися в эксплуатации на аэродромах государственной, экспериментальной или гражданской авиации, а при одновременном подключении не менее восьми источников он надежно обеспечивает высокий уровень автоматизации существующих, прогнозируемых и перспективных задач руководства и управления полетами.

ЗАО «НТПО «Вектор»
195279, Россия, Санкт-Петербург,
шоссе Революции, д. 69, лит. Д
Тел.: (812) 458-56-27 (28, 29)
Факс: (812) 458-56-27
e-mail: spb@ntpo-vektor.ru
www.ntpo-vektor.ru

НОВОСТИ

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МОДЕЛИ ЦАГИ

Пять новых разработок продемонстрирует Центральный аэрогидродинамический институт на международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2011».

В частности, будет представлена дистанционно управляемая модель перспективного ближнесреднемагистрального самолета XXI века. С помощью этой модели в вертикальной аэродинамической трубе отрабатываются мероприятия, обеспечивающие безопасность проведения летных испытаний и эксплуатации самолета (изучаются и определяются характеристики штурмана). Кроме того, ЦАГИ продемонстрирует аэродинамическую модель беспилотника и сам БПЛА вертикальных взлета-посадки, предназначенный для наблюдения за объектами и территориями, обеспечения связи, обследования сооружений, газо- и нефтепроводов, мониторинга окружающей среды. Данный аппарат обладает рядом преимуществ перед другими беспилотниками, поскольку представляет собой по сути летящий вентилятор, не требующий для старта дополнительных пусковых устройств.

Участники авиасалона смогут также ознакомиться с высокоточной многофункциональной моделью консоли крыла большого удлинения перспективного магистрального самолета, используемой для исследования опасных явлений (флаттера, бафтинга), а также характеристик статической аэроупругости в аэродинамических трубах ЦАГИ.

В объединенной экспозиции государственных авиационных научных центров будет демонстрироваться еще одна разработка ЦАГИ – модель перспективного ближнесреднемагистрального самолета XXI века с механизированным крылом и отклоняемыми органами управления. Именно на ней в настоящее время не только отрабатывается аэродинамическая компоновка взлетно-посадочной механизации и органов управления, но и определяются ее эффективность и актуальность в рамках современных международных авиационных тенденций.

«ЯРС» ИДЕТ НА СМЕНУ

В Тейковской дивизии, дислоцированной в Ивановской области, заступил на боевое дежурство третий по счету дивизион, получивший на вооружение новейшие ракетные комплексы.

Таким образом, первый в Вооруженных Силах ракетный полк, оснащенный новейшими подвижными грунтовыми ракетными комплексами «Ярс», теперь в полном штатном составе осуществляет выполнение боевых задач.

Ранее здесь были задействованы два первых ракетных дивизиона, имеющих на вооружении «Ярс» с межконтинентальной баллистической ракетой (МБР) РС-24. В течение прошлого года они выполняли задачи опытно-боевого дежурства. Подтверждены все заявленные тактико-технические характеристики ракетного комплекса, отработаны задачи, позволившие сделать заключение о надежности нового вооружения.

МБР РС-24 с разделяющейся головной частью разработана Московским институтом теплотехники под руководством генерального конструктора, академика РАН Юрия Соломонова. При создании ракеты использовались научно-технические и технологические решения, реализованные в комплексе «Тополь-М», что существенно сократило сроки и затраты.

В Тейковской дивизии продолжается освоение комплекса «Ярс» личным составом второго ракетного полка. С июля военнослужащие проходят переподготовку на базе учебного центра, дислоцированного на космодроме Плесецк (Архангельская область). Принятие на вооружение МБР РС-24 усилит боевые возможности ударной группировки РВСН по преодолению систем противоракетной обороны, тем самым укрепив потенциал сдерживания российских стратегических ядерных сил. Произойдет смена уступающих многозарядных МБР РС-18 и РС-20 по мере истечения их продленных сроков эксплуатации. В будущем вместе с моноблочной МБР РС-12М2 (ракетный комплекс «Тополь-М») МБР РС-24 составит основу ударной группировки РВСН.

ИНТРИГИ ТЕНДЕРА

НАТО рекомендовало Турции не закупать ракетные комплексы у РФ или КНР, чтобы не создавать угрозы утечки секретных данных.

Как отмечает военный еженедельник «Дифенс ньюс», ранее руководство альянса не настаивало так твердо на том, чтобы Анкара не приобретала вооружение, изготовленное не в странах Запада.

Турецкие чиновники должны до конца текущего или в начале будущего года принять решение, чьи системы ПРО и ПВО они в итоге приобретут. Пока же российское или китайское предложения не сбрасываются со счетов.



В Североатлантическом альянсе опасаются, указывает «Дифенс ньюс» со ссылкой на аналитиков, что закупленное Турцией вооружение начнет взаимодействовать – прямо или косвенно – с разведывательными системами НАТО и это может привести к утечке важной информации. Однако не все эксперты склонны преувеличивать степень подобной потенциальной опасности. Как отметил один из них, российские С-300 или китайские HQ-9 (FT-2000), если победят в турецком тендере, могут функционировать без привязки к натовским информационным сетям. Между тем некоторые специалисты высказывают мнение, что Анкара в принципе не собирается закупать противоракетные комплексы у Москвы или Пекина, однако их не исключают из предварительного списка участников тендера для оказания давления на американских и европейских производителей вооружения.

РЕШЕНИЕ АКЦИОНЕРОВ

Корпорация «Иркут» выплатила дивиденды за 2010 год. Расчеты осуществлены по обыкновенным акциям. Прибыль по ценным бумагам эмитента после удержания налогов составила 432 940 389,64 рубля. Решение о начислении 0,38 рубля на одну обыкновенную акцию было принято по рекомендации совета директоров годовым собранием акционеров 8 июня 2011 года.

ДЕМОНСТРАЦИЯ НОВЕЙШИХ ВИНТОКРЫЛОВ

Днем холдинга «Вертолеты России», входящего в объединенную промышленную корпорацию «Оборонпром», откроется МАКС-2011.

На статической стоянке холдинга и в небе над аэродромом в подмосковном Жуковском посетители авиасалона смогут увидеть новейшие легкие винтокрылые машины: Ми-34С1, Ка-226Т и «Ансат», средний вертолет Ка-32А11ВС, новый модернизированный супертяжелый Ми-26Т2, а также боевые Ка-52 «Аллигатор», Ми-28Н «Ночной охотник» и другую современную вертолетную технику.

«Холдинг «Вертолеты России» завершил консолидацию вертолетостроительных активов в 2010 году и теперь демонстрирует полный модельный ряд машин российского производства, – заявил генеральный директор компании Дмитрий Петров. – Завершается создание Ми-34С1, Ми-38, Ка-226Т, некоторые машины глубоко модернизируются. За два года, прошедших после предыдущего МАКСа,

мы многое сделали для организации современной многоуровневой системы послепродажного обслуживания: созданы и продолжают создаваться сервисные центры в странах СНГ, Индии, Китае, Южной Америке, других регионах мира».

Ожидается, что особое внимание на МАКСе будет уделено новинкам российского вертолетостроения. Среди них легкий Ми-34С1, предназначенный для обучения гражданских и военных летчиков и позволяющий существенно экономить расходы на пилотную подготовку. Планируется, что серийное производство новинки начнется в 2012 году. А первым заказчиком может стать крупнейший российский вертолетный оператор – авиакомпания «ЮТэйр», которая весной разместила заказ на десять машин этого типа. Часть их планируется использовать для выполнения авиационных работ по обслуживанию нефтегазового сектора. Другие предназначаются для тренировочных полетов при подготовке летного персонала авиакомпании.

Еще одна новинка авиасалона «МАКС-2011» – легкий вертолет с соосной схемой несущих винтов Ка-226Т и медицинским модулем американского производства. Он впервые появился перед широкой публикой в мае на выставке Helirussia, где стал центром объединенной экспозиции ОПК «Оборонпром».

Новый Ка-226Т создан «Вертолетами России» для существенного расширения возможностей экстренной медицинской эвакуации по воздуху спасательными службами, которые уже проявляют интерес к новинке наряду с российскими страховыми компаниями, заинтересованными в использовании вертолетной скорой помощи в рамках пакетов услуг по страхованию жизни. Винтокрыл оснащен двумя газотурбинными двигателями Agrius 2G французской компании Turbomeca, впервые установленными на вертолет соосной схемы, и российским редуктором ВР-226Н.

Ка-226Т стал уникальным примером успешной международной кооперации, предоставивший потенциальным заказчикам расширенный диапазон возможностей по точности маневрирования, скороподъемности и высоте полета. Удачные технические решения обеспечивают Ка-226Т беспрецедентную безопасность полетов: даже при одном работающем двигателе он обладает необходимым для маневров запасом мощности (до 750 л. с.).

Другая новинка авиасалона – транспортно-пассажирский Ми-38, представленный в двух опытных образцах: ОП-1 с двигателями ТВ7-117В и ОП-2 с силовыми установками Pratt&Whitney.

Ми-38, который посетители авиасалона и авиационные эксперты смогут увидеть на статической стоянке и в полете, – вертолет нового поколения, способный обеспечить самый высокий уровень стандартов безопасности и комфорта среди машин своего класса. Сертификация Ми-38 запланирована на 2014 год.

В экспозиции холдинга «Вертолеты России» также можно будет ознакомиться с экспериментальным образцом тяжелого транспортного Ми-26Т2, проходящего летные испытания. Он оборудован новым бортовым комплексом авионики БРЗО-26 разработки Раменского ПКБ. «Стеклопанельная кабина» Ми-26Т2 оснащена пятью многофункциональными ЖК-дисплеями, новыми цифровыми автопилотом и навигационным комплексом с поддержкой NAVSTAR/ГЛОНАСС. Для визуального контроля над грузом на внешней подвеске в ночное время установлен дополнительный прожектор TSL-1600 разработки компании «Транзас». Он имеет режимы стандартного свечения, а также ИК-свечения для работы с очками ночного видения.

На Ми-26Т2 планируется установить модернизированные двигатели Д-136-2, которые отличаются от базовых цифровой системой управления (FADEC), наличием чрезвычайного режима мощности (12 500 л. с.) и увеличенной на 250 л. с. мощностью на максимальном взлетном режиме.

Новое бортовое оборудование Ми-26Т2 обеспечивает работу в любой точке земного шара и дает возможность выполнять полеты по приборам в соответствии с международными правилами. Применение современной авионики также позволило уменьшить состав экипажа с пяти до двух человек или до трех – когда для работы с внешней подвеской дополнительно требуется бортопilot. Освободившееся место в кабине вертолета оборудовано под салон для сопровождающих груз.

За время, прошедшее после авиасалона «МАКС-2009», в российском вертолетостроении произошли качественные изменения. Холдинг «Вертолеты России» консолидировал всю отрасль, продемонстрировав мощный рывок в своем развитии.

Сегодня на МАКСе-2011 российская вертолетостроительная промышленность будет представлена единой консолидированной структурой. Холдинг открыт для взаимодействия с компаниями-операторами и готов выстраивать с ними конструктивные партнерские отношения на всех этапах жизненного цикла вертолетов – начиная с проектирования и заканчивая сервисным обслуживанием.



1 июня текущего года с аэродрома Казанского авиационного завода впервые в воздух поднялся Ту-214ОН. Это первый авиалайнер, разработанный и собранный в рамках проекта «Открытое небо». Принятый в 1992 году в Хельсинки договор по проекту «Открытое небо» ратифицировали 27 государств – участников ОБСЕ. Позднее – в 2001-м к их числу присоединилась и Россия. Выполнение инспекционных полетов над территориями других стран ранее проводилось самолетами Ту-154 и Ан-30.

Сегодня в сборочных цехах КАПО им. С. П. Горбунова находится уже второй самолет Ту-214ОН. Первый еще до конца текущего года будет передан заказчику – ОАО «Концерн радиостроения «Вега» и заменит на боевом посту выработавшие свой ресурс лайнеры. Кстати говоря, главное преимущество Ту-214ОН в том, что он был разработан под определенные цели изначально, а не дорабатывался после производства продукта, как это случилось с его предшественниками, выполняющими полеты по существующим соглашениям. К тому же Ту-214ОН стал первым самолетом, у которого еще на этапе создания были сняты ограничения по использованию аппаратуры иностранного производства в бортовом комплексе наблюдения. На международном авиакосмическом салоне «МАКС-2011» эта машина впервые будет представлена широкой публике, в том числе журналистам.

В преддверии пресс-показа еженедельник «ВПК» взял эксклюзивное интервью у генерального директора ОАО «КАПО им. С. П. Горбунова» Васи́ла КАЮ́МОВА. Это даже не интервью, а разговор-размышление, поиск ответов на вопросы и поиск пути, по которому будет идти одно из крупнейших авиационных предприятий России – Казанское авиационное объединение.

СПЕЦАВИАЦИЯ. ПРЕДЫСТОРИЯ

Так сложилось, что Казанский авиационный завод, существующий и выпускающий самолеты уже более восьми десятиков лет, изначально был ориентирован на производство военной продукции. К заказам Министерства обороны слегка «примешивалась» доля специальных самолетов (Ту-104, Ил-62М), создававшихся для первых лиц государства, а значит, требовавших особого внимания и отработки. В различные годы здесь выпускались Ту-4, Ту-16, Ту-22... А в производстве и ремонте стратегических бомбардировщиков Ту-160 предприятие по-прежнему остается единственным заводом, имеющим мощности и компетенции для реализации подобных заказов.

Что и говорить, с такими возможностями и задачами производство гражданских лайнеров всегда было, так скажем, «прибавочным» направлением для нашего завода, которое не перешло в создание серийных машин. И в настоящее время кривая выпуска гражданских авиалайнеров продолжает «стремиться к нулю». К тому же еще в перестроечные годы процесс внедрения на рынок гражданской продукции отечественного производства резко сбавил темпы. Если в советское время летали и на Ту-114, и на Ту-154, то сегодня «балом правят» «Боинги» и «Аэрбасы», практически вытеснившие российских производителей с рынка. Причем развитие финансовых схем, в частности операционного лизинга, позволяет авиакомпаниям приобретать не только поддержанные самолеты.

Еще одним определяющим моментом для КАПО при освоении сегмента специальной авиации стало развитие дальней авиации страны, на которой перестроечные времена тоже сказались не лучшим образом: программа производства Ту-160 была практически закрыта, а существующие бомбардировщики после распада СССР оказались на территории бывшей союзной республики – в Прилуках.

Именно в те годы, годы освоения и внедрения Ту-214, правда, тогда еще ориентированного на серийное производ-

КАПО НА СЛУЖБЕ У ГОСУДАРСТВА БОЛЕЕ 80 ЛЕТ АВИАСТРОИТЕЛИ ВЫПУСКАЮТ БОМБАРДИРОВЩИКИ И ЛАЙНЕРЫ. СЕГОДНЯ ОСВАИВАЮТ И ДРУГИЕ НАПРАВЛЕНИЯ



Экспозиция ОАО «Туполев» >> Павильон F1

ство в качестве гражданского продукта и проявившего лучшие эксплуатационные и летные характеристики, появились первые движения в развитии сегмента спецавиации, куда «пускать» западного производителя определено невозможно.

Позднее, когда стало ясно, что «серия» Ту-214 не состоялась, совместно с разработчиком – ОАО «Туполев» была спроектирована целая линейка самолетов специального назначения на базе Ту-214, которые впоследствии были реализованы. Сегодня Ту-214 осуществляют полеты, выполняя задачи различных госструктур, в том числе в обслуживании перелетов первых лиц государства.

«МАССОВЫЙ» ЭКСКЛЮЗИВ

Создание спецбортов – наукоемкий и сложный процесс как для разработчика, так и для нас – производителей. И не только. Поставщики и создатели новых систем и оборудования практически всегда в процессе производства продукта идут бок о бок с заводом. В самолетах специального назначения в зависимости от направления его использования устанавливаются радио- и электронная аппаратура, средства обеспечения коммуникаций и контроля, то есть дополнительная комплектация, поставляемая заводами-смежниками, такими как НПП «Кросна» (Москва), Солнечногорский электро-

механический завод, ФГУП «НИИ Автоматики», Омский радиотехнический завод, для которых поставка узлов и комплектующих включает этапы их разработки, освоения, испытания. В конечном итоге, несомненно, получается товар штучный, единственный в своем роде.

Но несмотря на то, что товар штучный, мы должны, как бы парадоксально это ни звучало, максимально его унифицировать. Самолет должен состоять из определенных стандартизированных вещей, а специализированность машины обеспечиваться установкой необходимого оборудования и различной компоновкой салона. Все вариации и возможности нам надо сначала проработать, максимально сократить сроки и затраты на изготовление пусть даже штучных самолетов.

Сегодня в сегменте спецавиации эксплуатируются самолеты, практически полностью выработавшие свой ресурс. Еще пара-тройка лет и лайнеры постепенно начнут выходить из строя. Поэтому если сейчас начать процесс замены авиапарка спецбортов, то еще есть надежда на полноценное обеспечение выполнения стратегически важных для государства задач.

Подчеркну, замена парка специальных самолетов не может произойти одномоментно. Предприятие неспособно, впрочем, как и вся авиационная промышленность, не имея должного финансирования, в один миг обеспечить всю страну самолетами и в

том количестве, в котором возникнет необходимость. Это нужно проводить планомерно и последовательно. Тогда, имея портфель твердо финансируемых заказов, мы сможем аккумулировать собственные средства на техпереворужение предприятия.

В настоящее время в процесс обновления авиапарка спецбортов уже включились и Управление делами президента России, и Министерство обороны, заказавшие самолеты Ту-214 для реализации различных проектов. Мы готовы продолжить формирование «портфеля». Дело только за заказчиками.

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ БЫТЬ УСПЕШНЫМИ...

Логично, что будущее формируется на базе достигнутого. Это прежде всего направление стратегической авиации, традиционное для КАПО. Стратегический бомбардировщик Ту-160 в постперестроечные годы лишь чудом удалось сохранить, и его по-прежнему обслуживают и поддерживают в состоянии летной годности на нашем заводе. Причем предприятие также остается единственным заводом, выполняющим весь комплекс работ в этом направлении.

Сегодня есть необходимость ремонта другого бомбардировщика – Ту-22МЗ, производившегося Казанским авиационным заводом в течение двух десятков лет и находящегося на вооружении дальней авиации. Необходимость проведения восстановления, ремонта, обслуживания этих машин также дает нам необходимый объем работ, контракты на который должны подтвердить заказчики.

Да, несомненно, многое придется восстанавливать заново: производственные мощности, кадровый ресурс... Нужно готовить новый персонал, смотреть тех людей, которые увольняются из армии, и привлекать их. Что мы, кстати, и пытаемся сейчас делать, чтобы воссоздать этот костяк заново.

К сожалению, молодежь на промышленных предприятия идет работать с небольшой охотой. Оно и понятно: вокруг много предложений в самых различных направлениях деятельности, где можно получить все и сразу. Авиационное же – та отрасль, где чтобы стать хорошим специалистом, нужно проработать не один год. Но ведь самолеты нам нужно строить уже сейчас... Поэтому вопрос престижности профессии авиастроителя – вопрос политический, государственный, если хотите. Но это тема отдельного разговора.

Нельзя не сказать еще об одном секторе развития, который мы осваиваем: о кооперации, о распределении объемов производства составляющих самолета по всем предприятиям страны. Работа по развитию кооперации в производстве воздушных судов была начата в ОАО «ОАК» одновременно с его созданием. С приходом нового руководства в лице М. Погосяна она получила новый импульс развития и стала одним из ключевых направлений корпорации.

Мы уже включились в этот процесс: сейчас на заводе ведется работа по подготовке крыльцевого производства. В частности, это касается изготовления оперения для Ил-476 и крыльев для таких самолетов, как Ту-204СМ, SSJ и MC-21. Начиная с 2011 года мы формируем группы специалистов, которые направляются в Ульяновск, Комсомольск-на-Амуре для выполнения работ по производству воздушных судов и освоения того нового, что можно перенять для улучшения своего предприятия. На этих специалистов у нас большие надежды. Мы рассчитываем, что они станут тем кадровым потенциалом, который будет определять будущее КАПО в 30–50-е годы XXI века.

Да, мы должны не просто сидеть и ждать заказов, но искать перспективные направления, добиваться возможности дополнительного финансирования. Нам нужно не бояться меняться самим в этом переменчивом мире. Тогда и придет успех.

ОАО «КАПО им. С. П. Горбунова»
420036, Республика Татарстан,
г. Казань, ул. Деметьева, 1
Тел./факс: (843) 533-41-73,
e-mail: orgkapo@mail.ru
www.oakapo.ru

Военно-морские системы

Super-Dvora Mk-III FAC

Средство береговой обороны, проверенное в бою



Super-Dvora Mk-III класса МРК от IAI-RAMTA Быстроходный патрульный боевой катер для ВМС, не имеющих себе равных

Характеристики: Высокая маневренность • Способность ведения боевых действий в любое время дня и ночи и в любых погодных условиях • Высокоточные системы ракетного вооружения и стабилизированные пушки • Максимальный уровень эргономики • Полная операционная совместимость с другими военно-воздушными и военно-морскими средствами

Выполняемые задачи: Охрана рубежей • Противодействие военно-морским целям • Боевые действия в прибрежных водах • Операции по оказанию гуманитарной помощи • Поисково-спасательные операции

ПОСЕТИТЕ НАС НА
МАКС-2011
Павильон "F-3", стенд А-18

IAI ПАРТНЕРСТВО
ВО ИМЯ
УСПЕХА