

УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ ЗАКАЗАЛО ОБНОВЛЕННЫЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-8МТВ-1С С УЗЛОМ СВЯЗИ

ИА «Военный информатор», 10 апреля

Управление делами Президента Российской Федерации и Казанский вертолетный завод 23 марта 2015г. подписали контракт на поставку одного вертолета Ми-8МТВ-1С с узлом связи. Стоимость соглашения – 413,9 млн.руб. (цена авиадвигателей и ВСУ в цену не включена), срок поставки определен до конца текущего года. Данный тип вертолетов претендует на звание самого дорогого из построенных на «Казанском вертолетном заводе» VIP-бортов. Сегодня, по данным портала russianplanes.net, в СЛЮ работают 15 различных модификаций Ми-8, причем 8 из них были поставлены в последние 6 лет. Любопытно, что цена поставленных за это время двух партий по четыре Ми-8МТВ-1С отличается почти в два раза. Одна четверка ушла за 799,9 млн. рублей, вторая – за 1,5 млрд. рублей. Крайний заказ на 2013 - 2014 годы на строительство для УДП четырех транспортных Ми-8МТВ-1 оценен в 857 млн. рублей. Известно, что первые два Ми-8МТВ-1С для Владимира Путина были заложены на КВЗ еще в 2001 году. Закупка вертолета для УДП предусмотрена непрограммной частью Федеральной адресной инвестиционной программы. Авиационные двигатели ТВ3-117ВМ серии 02 «специального назначения» вероятнее всего будут приобретены у ОАО «Климов» (г. Санкт-Петербург). В ценах 2014г. стоимость одного двигателя для УДП РФ составляла порядка 43 млн.руб., ВСУ Safir 5 – около 10 млн.руб. Стоит отметить, что цена аналогичных Ми-8МТВ-1С, поставленных УДП в 2011г., составляла 376 млн.руб.

Портал Aviaport.ru, 14 апреля

14-17 апреля 2015 года Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в выставке авиакосмических и оборонных технологий LAAD-2015. Мероприятие проходит каждые два года в Рио-де-Жанейро и является одним из ключевых отраслевых событий в Латинской Америке. "Мы рассчитываем, что участие Объединенной двигателестроительной корпорации в выставке позволит нам установить более тесные контакты и начать взаимовыгодное сотрудничество с рядом латиноамериканских компаний, существующими и потенциальными заказчиками нашей продукции и услуг, - отметил генеральный директор ОДК Владислав Масалов. - В настоящее время в этом регионе эксплуатируется более 900 двигателей разработки и производства нашей корпорации, и мы заинтересованы в создании комплексной системы сервиса, соответствующей

мировым стандартам качества, которая будет включать техническое обслуживание, ремонт, поставку запасных частей и документации, обучение технических специалистов. Несмотря на географическую удаленность России и стран Латинской Америки, мы проводим политику максимального приближения к нашим клиентам для полного удовлетворения их потребностей по поддержке и эксплуатации российских двигателей". На стенде ОДК посетителям выставки представлены актуальные для стран Латинской Америки двигатели, а также новинки, предлагаемые заказчикам региона. В сегменте военной авиации будет продемонстрировано семейство турбореактивных двигателей АЛ-31Ф, а также двигатель АИ-222-25, предназначенный для современных и перспективных учебно-тренировочных, учебно-боевых и легких боевых самолетов.

Кроме того, в рамках экспозиции ОДК посетители смогут ознакомиться с новинкой российского двигателестроения - перспективным двигателем ПД-14, предназначенным для пассажирского самолета МС-21. Турбореактивный двухконтурный двухвальный двигатель (ТРДД) ПД-14 - это значительно превосходящая лучшие современные российские аналоги силовая установка, предназначенная для ближне- и среднемагистральных самолетов. Для обеспечения конкурентоспособности двигателя при его проектировании применены самые передовые конструктивные решения и технологии, прежде всего - компактный высокоэффективный газогенератор и вентилятор с легкими широкохордными лопатками.

Еще один экспонат в "гражданском" сегменте - двигатель SaM146, предназначенный для применения на новом поколении региональных и ближнемагистральных самолетов SSI100.

Вертолетную тематику поддержат двигатели разработки ОАО "Климов" ВК-2500, ТВ7-117В, ВК-800В и ТВ-3-117. Также в рамках экспозиции ОДК будут экспонироваться двигатели для космических программ (НК-33 и РД-107/108).

Латинская Америка становится важным стратегическим регионом для продвижения продукции по ряду бизнес-направлений ОДК. Ключевыми рынками для холдинга являются Мексика, Бразилия, Перу, Венесуэла, Аргентина, Куба, Колумбия и др. Это те страны, где уже эксплуатируется техника, в составе которой работают двигатели ОДК.

В рамках лицензии ФС ВТС от 31 декабря 2014 года, ОДК получила право самостоятельно осуществлять внешнеторговую деятельность, связанную с обслуживанием продукции военного назначения. Это важный шаг в повышении эффективности сотрудничества корпорации с зарубежными клиентами и партнерами, который в перспективе позволит реализовать

стратегию формирования единой глобальной сервисной сети по ремонту авиационных и вертолетных двигателей и обеспечит увеличение объемов поставок и повышение скорости и качества послепродажного обслуживания двигателей. В настоящее время в военно-воздушных силах региона эксплуатируются такие модели двигателей, как АЛ-31Ф, РД-33, Р-195, ТВЗ-117/ВК-2500 и др.

КЛИМОВ ЗАПЛАНИРОВАЛ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ БЕЗ УКРАИНСКИХ ДЕТАЛЕЙ НА 2016 – 2017 Г.

Деловая газета «Взгляд.ру», 23 апреля

Компания «Климов» приступит к серийному производству двигателей для вертолетов серии Ми без деталей украинского предприятия «Мотор Сич» в 2016-2017 годах, сообщил председатель комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга Максим Мейксин.

«Если говорить конкретно о локализации производства вертолетных двигателей ВК-2500, то сейчас стоит задача перейти к серийному производству, до 350 штук в 2017 году. В 2014 году «Климов» собрал первые 10 двигателей полностью из российских комплектующих. Поэтому можно говорить, что производство российских двигателей освоено, стоит вопрос об уменьшении их себестоимости», - сказал Мейксин ТАСС.

«В программе импортозамещения вертолетных двигателей, помимо «Климова», участвуют два московских завода – «НПЦ газотурбостроения «Салют» и «ММП им. В.В.Чернышева», а также уфимское предприятие ОАО «УМПО» и другие предприятия», - добавил он.

Ранее исполнительный директор компании «Климов» Александр Ватагин сообщал, что производство, с которым она работает на Украине, не закрылось («Мотор-Сич»), но стоит задача в 2015 году освоить всю номенклатуру, которая там закупалась. По его оценкам, иностранные комплектующие составляли от 5 до 50% в зависимости от типа двигателя.

Напомним также, в июне 2014 года президент Украины Петр Порошенко запретил любое военно-техническое сотрудничество с Россией.

Но еще за месяц до этого президент России Владимир Путин заявил, что все, в чем нуждается оборонно-промышленный комплекс, должно производиться на российской территории. По его словам, Россия не должна ни от кого не зависеть в этой сфере, поэтому вопрос импортозамещения – «это процесс правильный», несмотря на дополнительные затраты.

ОАО «Климов» - ведущий российский разработчик газотурбинных двигателей для авиации. Входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации (ОАО «ОДК»). Располагает собственным конструкторским бюро, производственной и экспериментальной базами.

ДВИГАТЕЛИ ПОБЕДЫ: НА ЗАВОДЕ «КЛИМОВ» РАССКАЗАЛИ О РАБОТЕ ПРОИЗВОДСТВА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Телеканал «Санкт-Петербург», 28 апреля

Дни войны сегодня вспоминали на заводе «Климов». К 70-летию Победы там провели конференцию «Всё для Победы. Ленинград. Уфа». Молодым специалистам рассказали, как в режиме большой секретности предприятие эвакуировали на Урал, наладили там работу и как в осаждённом Ленинграде начали выпускать «Катюши». Историю слушали, что называется, из первых уст - ветеран и ровесник завода говорил о том, что видел в те годы сам. Александр Чуев продолжит.

Закрытый музей завода «Климов». Двери открывают только к большим датам. Историю тут пишут уже сто лет. Моторы ковали Победу и дошли до 70-летней годовщины в полной боеготовности. На юбилейном Параде они отвечают чуть ли не за всю авиацию.

Алексей Григорьев, генеральный конструктор завода «Климов»: «Черная Акула», «Алигатор», «Ночной охотник» Ми-28, Ми-24, Ми-17, который несет флаги обычно - везде стоят двигатели «Климов». И Миг-29, известный фронтовой истребитель, на нем летает пилотажная группа «Стрижи».

Гурген Аванесов - ровесник завода. Во время войны работал начальником конструкторской группы. Здесь делали легендарные авиадвигатели М-105. Впоследствии их назвали «ВК», по инициалам главного разработчика Владимира Климова. Для немцев завод имел особое значение. В самом начале войны фашисты и не собирались его уничтожить, а только кружили над территорией, разведывали, хотели взять цеха целыми.

Гурген Аванесов, ветеран предприятия: «Завод они знали исключительно хорошо. Они бывали на нем неоднократно, и мотор их BMW-6 у нас назывался М-17, делался на заводе. Много немцев работали, руководили отделами».

В начале декабря 1941 года информбюро нацистской Германии сделало объявление: в Ленинграде разбомбили завод-26, разрушены цеха, убиты рабочие. Советское информбюро ответило через две недели.

Гурген Аванесов, ветеран предприятия: «Вот немецкое информбюро сказало, что бомбили завод и уничтожили то и то. Да! Бомбили. Да! Три цеха побиты здорово. Но никто не погиб, никакого оборудования там уже не было. И людей не было. А все они уже в тылу спокойно работают».

Эвакуация завода проходила летом 1941 года. Это была настоящая спецоперация. Оборудование вывозили исключительно ночью, а днем в цехах паковали станки, все до последнего винтика. Менялись в штатном режиме, ведь с утра в небе над территорией снова и снова появлялись немецкие самолеты. Если бы они распознали эвакуацию, то стерли бы предприятие с лица земли.

Лариса Янушанец, специалист по музейной экспозиции завода «Климов»: «В первом пуле уехали порядка 1000 специалистов, ехали, как сельди в бочке,

но все вспоминают, что круто повезло - все видели, какое месиво вокруг, а они успели все проскочить. Без потерь дошли».

На следующий же день приступили к работе. Дисциплина была жесткая, по законам военного времени даже в туалет нельзя было отойти без команды. Зато уже зимой изготовили первые двигатели. За год Советский Союз выпустил 25 000 боевых самолетов - на 10 000 больше, чем враги. Сегодня в своем музее «Климов» показывает не только авиационные и, конечно, вертолетные моторы. Здесь есть «движки» и танков, и ракет, и даже мотоциклов.

Александр Чуев, корреспондент: «Это L-300 - прародитель известного мотоцикла «Иж». Именно на такой машине гоняли герои фильма «Тимур и его команда» 1941 года. А во время войны на L-300 фронтовые корреспонденты выполняли свои редакционные задания и даже заезжали в тыл к врагу. Сюда еще крепились коляска, на руль - пулемет Дегтярева, и вал с дополнительными колесами, чтобы передвигаться по железнодорожному полотну».

Перед конструкторами стояла задача разработать всепроходимый мотоцикл. И они его сделали. За 15 минут он трансформировался как под нашу, так и под европейскую, зауженную железнодорожную колею. И ездил со скоростью современных электричек. Так во всем. Госпремии - почти за каждую разработку.

ОАО "КЛИМОВ" ПРОВЕДЕТ КОНФЕРЕНЦИЮ К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Портал Авиапорт. ру, 28 апреля

28 апреля 2015 г. на ОАО "Климов" (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) состоится конференция "Все для Победы. Ленинград. Уфа" в рамках праздничных мероприятий, посвященных 70-летию Победы в Великой Отечественной войне. Конференцию откроет генеральный конструктор двигателестроительного предприятия Алексей Григорьев. В материалах конференции будут представлены история эвакуации завода №234 (ныне ОАО "Климов"), опыт развертывания двигателестроительного производства на Урале, а также участие коллектива оставшейся части завода №234 в промышленности и обороне блокадного Ленинграда.

Почетный участник конференции - ветеран предприятия Гурген Миначович Аванесов. С 1941-го по 1946 гг. он - молодой инженер из Рыбинска работал начальником конструкторской группы в ОКБ завода №26 Министерства авиационной промышленности (г. Уфа). С 1947 года - на заводе №117 МАП (ныне ОАО "Климов") начальником конструкторской группы, с 1951 года - ведущим конструктором. С 1960-го по 1984 гг. занимал должность заместителя главного конструктора по экспериментальным и

исследовательским работам. В прошлом году Г.М. Аванесов отметил свой столетний юбилей. В своем выступлении ветеран предприятия расскажет об организации объединенного завода №26 МАП в городе Черниковске, (ныне – район Черниковка

г. Уфа) и серийном выпуске легендарного мотора М-105, который был самым массовым двигателем для боевой авиации периода Великой Отечественной войны, поделится воспоминаниями о совместной работе с легендарным конструктором авиационных двигателей Владимиром Яковлевичем Климовым.

Также участники мероприятия узнают об опыте эвакуации и развертывании промышленного производства "Московского машиностроительного предприятия имени В.В. Чернышева" (авиационное двигателестроение), ОАО "Ижорские заводы" (тяжелое машиностроение, Санкт-Петербург).

Вторая часть программы посвящена блокадному периоду завода №234 (ныне ОАО "Климов"), в рамках которой выступит известный петербургский историк С.К.Бернев с докладом о работе по рассекречиванию архивных материалов и ранее неизвестных фактов промышленности блокадного Ленинграда.

Участники и гости конференции смогут ознакомиться с тематической выставкой из фондов музея ОАО "Климов". Конференция направлена на молодежную аудиторию. Цель мероприятия - популяризация истории военной промышленности, увековечивание памяти инженеров и конструкторов, работавших на укрепление военной мощи страны в период Великой Отечественной войны.

ОАО "Климов" - ведущий российский разработчик газотурбинных двигателей полного цикла: от осевой линии до сертификации. С 2007 года ОАО "Климов" входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации.

АО "Объединенная двигателестроительная корпорация" (входит в Госкорпорацию Ростех) - интегрированная структура, специализирующаяся на разработке, серийном изготовлении и сервисном обслуживании двигателей для военной и гражданской авиации, космических программ и военно-морского флота, а также нефтегазовой промышленности и энергетики. Одним из приоритетных направлений деятельности ОДК является реализация комплексных программ развития предприятий отрасли с внедрением новых технологий, соответствующих международным стандартам. Выручка холдинга в 2013 году составила 158,9 млрд рублей.

Государственная корпорация Ростех- российская корпорация, созданная в 2007 году для содействия разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции гражданского и военного назначения. В ее состав входит более 700 организаций, из которых в настоящее время сформировано 9 холдинговых компаний в оборонно-промышленном комплексе и 5 - в гражданских отраслях промышленности, а

также 22 организации прямого управления. В портфель Ростеха входят такие известные бренды, как АВТОВАЗ, КАМАЗ, Вертолеты России, ВСМПО-АВИСМА и т.д. Организации Ростеха расположены на территории 60 субъектов РФ и поставляют продукцию на рынки более 70 стран. Выручка Ростеха в 2013 году составила 1,04 трлн рублей. Налоговые отчисления в бюджеты всех уровней превысили 138 млрд рублей.