

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 4(16), апрель 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода -
1 раз в месяц
Тираж: 1100 экз.

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

моб. тел. в Москве:
8-903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru
web-страница:
www.as-club.ru/bull

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| ОБЗОР НОВОСТЕЙ | 3 |
| Новости отечественного авиастроения | 3 |
| Новости мирового авиастроения | 39 |
| ОБЗОР ПРЕССЫ | 51 |
| ИНТЕРВЬЮ | 84 |
| ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ | 90 |
| МАТЕРИАЛЫ КЛУБА | 94 |

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

Бюллетень получают руководители Торгово-промышленных палат, промышленных Союзов и Ассоциаций, профильных комитетов Государственной Думы РФ, Совета Федераций, Московской городской Думы, Администрации субъектов Федерации, Правительство Москвы, Правительство РФ, Министерства РФ, Администрация Президента РФ, Полномочные представители Президента в федеральных округах.

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните **ЗАЯВКУ**, и мы Вам оформим подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей.

подробности
на **93**
стр.



XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАНИИ»

28-29 июня 2006 года в рамках Конгресса «Информационные технологии в образовании» состоится XVII Международная конференция «Применение новых технологий в образовании».

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

| | | | |
|--|----|---|----|
| "Объединенная авиастроительная корпорация" в 2007 году перейдет на единую акцию | 3 | Новосибирский завод им. Чкалова начинает выпуск серийных самолетов | 12 |
| Черномырдин подтвердил отказ России от Ан-70 | 3 | "Полет" даст людям "Шанс" | 13 |
| ВВС: Четкая программа развития | 4 | ИФК поставит Илы в Африку | 13 |
| Исхаков лоббирует интересы приморских строителей вертолетов | 4 | ИФК не сошла с самолета | 14 |
| МИД не исключает попытку решения с РФ проблем, связанных с Ан-70 | 4 | "Авиастар" до 2030 г. построит 80-85 самолетов Ан-124 | 14 |
| Министр транспорта РФ И. Левитин встретился с Президентом Boeing Джеймсом Макнири | 5 | Построен первый самолет по "китайскому" контракту | 15 |
| Boeing 787 не состоится без помощи российской промышленности | 5 | ОАО "Туполев" приступило к оснащению своих самолетов бортовыми регистраторами речевой и параметрической информации нового поколения | 15 |
| Реструктуризацию авиапрома РФ следует вести с учетом потенциала других стран СНГ | 6 | "МиГ" акционируется | 15 |
| Россия и Франция совместно разрабатывают новые самолеты | 6 | ИАПО поставит в 2006 году МЧС два самолета-амфибии Бе-200 | 15 |
| Портфель заказов ММП им. В.В.Чернышева достиг 2,3 млрд долларов | 6 | Семейство самолетов RRJ может пополниться модификацией с двигателями Д-436 | 16 |
| Россия - Италия: сотрудничество в области высоких технологий | 7 | НПК "Иркут" начнет поставки УТС Як-130 в Алжир в 2008 году | 16 |
| РФ изучает возможность создания СП с Бразилией по сборке малопассажирских самолетов | 7 | В Бурятии пикет работников авиазавода станет предметом судебного разбирательства | 16 |
| "Теплообменник" примет участие в международной авиавыставке ILA в Берлине | 7 | Первым делом самолеты... | 17 |
| Президент Boeing совершил в Москве плановую посадку | 8 | В апреле планируется подписание контракта на создание самолета Ту-414 | 17 |
| "Сухой" развивает современную систему поддержки эксплуатации самолетов, ранее проданных инозаказчику | 8 | "ВСМПО-Ависма" выдержала проверку | 17 |
| Мировой авиарынок остро нуждается в новых "Русланах" | 9 | Без сотрудничества с Россией у украинской авиапромышленности нет будущего | 18 |
| Информационное сообщение | 9 | Бразилия привлекла внимание российской стороны к возможности совместного создания регионального самолета | 18 |
| Як-130 не будет иметь конкурентов в ближайшие годы | 10 | АМЕ: Россия и Иордания будут совместно производить гражданские вертолеты | 18 |
| В мае текущего года в воздух поднимется новый Т-419 | 10 | Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" и Boeing подписали меморандум о создании СП | 18 |
| Индия списывает в утиль российские "МиГи" | 10 | Бесстрашный Boeing | 19 |
| Объем поставок запчастей, оборудования и услуг АХК "Сухой" по итогам 2005 года составил более 240 млн. долл. | 11 | ФСБ проводит выемку документов на Уральском заводе гражданской авиации | 19 |
| Предложения итальянской стороны по Ту-334 весьма серьезны | 11 | Pratt & Whitney Canada и ОАО "Русполимет" подписали долгосрочный договор о поставке колец для авиадвигателей | 20 |
| РСК "МиГ" строит альтернативный истребитель пятого поколения | 12 | Самарские моторостроители планируют в июне начать летные испытания двигателя НК-93 | 20 |
| Грузовой Боинг. Сделано в России | 12 | | |

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за апрель 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

"ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ" В 2007 ГОДУ ПЕРЕЙДЕТ НА ЕДИНУЮ АКЦИЮ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в 2007 г. переведет на единую акцию предприятия, вошедшие в состав ОАК. Об этом агентству "ИФ-Регион" сообщили в нижегородском филиале компании "Тройка диалог".

Предполагается, что создание ОАК завершится в конце I квартала 2007 г., а на единую акцию будут переведены ООО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (Иркутск), ОАО "ОКБ "Компания "Сухой" (Москва), "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (Москва), "Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова" (КАПО, Казань, Татарстан), ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (Нижегород), ОКБ им. Ильюшина (Москва) и ОКБ им. Туполева (Москва).

После перевода на единую акцию и первичного размещения, намеченного на 2007 г., государство сохранит за собой контрольный пакет акций холдинга.

Как уже сообщалось, президент России Владимир Путин 21 февраля текущего года подписал указ "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация".

Корпорация создается в целях сохранения и развития научно-производственного потенциала авиастроительного комплекса России, обеспечения

безопасности и обороноспособности государства, концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ создания авиационной техники.

Одновременно президент России своим указом преобразовал федеральные государственные унитарные предприятия "РСК "МиГ" и "Казанское авиационное производственное объединение им. С.П.Горбунова" в ОАО, 100% акций которых находится в федеральной собственности, с последующим внесением 100% акций каждого из них в качестве вклада Российской Федерации в уставный капитал ОАК.

Приоритетными направлениями деятельности корпорации являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения. Доля государства в уставном капитале корпорации будет составлять не менее 75%.

*источник:
сайт "Агентство Бизнес Мониторинга"
14.04.06*

ЧЕРНОМЫРДИН ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ РОССИИ ОТ АН-70

Российский посол на Украине Виктор Черномырдин подтвердил намерение России отказаться от участия в российско-украинской программе по созданию самолета Ан-70. Об этом Черномырдин заявил журналистам в Киеве.

"Сегодня, мне кажется, склонились к тому, что для российских ВВС он вышел на класс Ил-76, а получать еще один такой же самолет и ставить его на вооружение нет смысла", - сказал он.

Черномырдин напомнил, что в 1994 г. он в статусе премьер-министра подписал соглашение с тогдашним премьером Леонидом Кучмой о реализации проекта по созданию АН-70. Однако в дальнейшем российские военные признали АН-70 бесперспективным.

Черномырдин подтвердил, что отказ от участия в проекте принесет убытки российской стороне.

"Однако еще большими убытками будет, если поставят на вооружение нецелесообразный проект", - заключил посол.

Напомним, что 5 апреля главнокомандующий ВВС РФ генерал Владимир Михайлов заявил, что Россия может отказаться от участия в совместной украинско-российской программе создания самолета Ан-70.

По словам главнокомандующего ВВС России, Ан-70 вышел за рамки среднего самолета, стал тяжелым, при этом демонстрирует низкую эффективность в этом качестве. Российская сторона заявляет о выходе из проекта при условии возвращения Украиной вложенных россиянами средств и предоставлении Украине права стать единственным оператором проекта.

Самолет Ан-70 предназначен для транспортировки грузов массой до 47 тонн, десантирования парашютистов и техники. Среди военно-транспортных самолетов только Ан-70 садится на грунтовые площадки длиной 600-900 м и может перевозить всю номенклатуру военных грузов стран СНГ и НАТО.

*источник: ИА "Новый регион"
12.04.06*

ВВС: ЧЕТКАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ

В Культурном центре Вооруженных Сил РФ прошла встреча главнокомандующего Военно-воздушными силами генерала армии Владимира Михайлова с представителями военно-дипломатического корпуса зарубежных стран в России. Отвечая на вопросы военных атташе, главком ВВС подвел краткие итоги 2005 г., осветил основные приоритеты и направления развития современной российской авиации в ближайшем будущем.

"ВВС вплоть до 2010 г. имеют четкую программу оснащения авиационной техникой и вооружением", - заявил В. Михайлов. В настоящее время модернизируются такие самолеты, как Су-24М, Су-27, МиГ-29, Ту-95МС, Ту-160 и вертолет Ми-24. А уже в этом году отечественная авиапромышленность приступила к серийному производству Су-34, Як-130 и Ми-28Н. Более подробно главком остановился на учебно-боевом самолете Як-130.

Поделившись положительными эмоциями от полета на этой машине, Михайлов сообщил, что самолет фирмы "Яковлева" изначально создавался совместно с итальянцами, потом пути конструкторов разошлись и Россия дорабатывала самолет уже самостоятельно. Авиастроители так хорошо спроектировали Як-130, что практически любой летчик без подготовки может в одиночку разобраться в управлении машиной. Вдобавок этот учебно-боевой самолет позволяет размещать на подвесках 3 т. боеприпасов.

В очередной раз генерал армии В. Михайлов затронул вопрос, касающийся истребителя-бомбардировщика Су-34 (Су-27ИБ). Он отметил, что этими машинами будут оснащены не только ВВС, но и авиация Военно-морского флота, так как самолет имеет

очень широкие возможности, которые обеспечивают авионику, конструкция борта, прекрасные взлетно-посадочные характеристики.

Главком сообщил также, что конструкторы активно занимаются разработкой ПАК-ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации). А технологии "Стелс" обеспечат хорошую маскировку "невидимки". "Самолет пятого поколения будет иметь минимальную радиолокационную заметность", - заявил В. Михайлов военным дипломатам.

В скором времени самолетный парк военнотранспортной авиации пополнит новый тяжелый самолет Ил-76МФ, испытания которого завершились в апреле прошлого года. ВТА получит машину с расширенным фюзеляжем и повышенной грузоподъемностью. Помимо этого, авиастроители разрабатывают легкий транспортный самолет Ил-112 и средний транспортный самолет, сообщил главком военным атташе.

На встрече с главкомом представители зарубежных дипмиссий не обошли вниманием вопрос о стратегическом ракетноносце Ту-160. В. Михайлов заявил, что данный самолет поступит в Военно-воздушные силы России буквально на днях. Ракетноносец прошел полную модернизацию, необходимую ВВС.

Говоря о перспективах развития беспилотных летательных аппаратов, главком ВВС сообщил иностранным атташе, что вскоре российские авиастроители покажут миру новейшие БПЛА. На данный момент этой тематикой занимается одна фирма - РСК "МиГ", в которой сосредоточен весь научный потенциал по этому вопросу.

источник: газета "Красная звезда"
03.04.06

ИСХАКОВ ЛОББИРУЕТ ИНТЕРЕСЫ ПРИМОРСКИХ СТРОИТЕЛЕЙ ВЕРТОЛЕТОВ

Дальневосточный полпред намерен выбить из российского правительства объемный пакет гособоронзаказа для арсеньевского авиазавода "Прогресс". Свои соображения по этому поводу г-н Исхаков изложил в обращении к премьер-министру Михаилу Фрадкову после посещения целого ряда предприятий оборонного комплекса.

Как сообщает газета "Конкурент", полпред считает, что увеличение производства боевого армейского вертолета "Черная акула" и освоение его усовершенствованной модели "Аллигатор", а также стабильный выпуск противокорабельных ракет "Москит" не только

ко поднимет статус авиапредприятия, но и обеспечит армию современным вооружением.

Также Исхаков предлагает правительству подумать о закреплении за "Прогрессом" серийного изготовления вертолетов Ка-60 и Ка-62 и включении арсеньевского предприятия в государственную программу вооружений до 2015 г. Если предложение полпреда удовлетворят, то в ближайшие 2 года объемы государственного оборонного заказа в арсеньевской авиакомпани могут достигнуть 2 млрд руб.

источник: сайт "PrimaMedia"
04.04.06

МИД НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ПОПЫТКУ РЕШЕНИЯ С РФ ПРОБЛЕМ, СВЯЗАННЫХ С АН-70

Руководитель пресс-службы МИД Украины Василий Филипчук считает, что пока рано ставить точку в вопросе о намерении России отказаться от участия в проекте по созданию самолета Ан-70. Об этом, как передает корреспондент ForUm'a, Филипчук заявил сегодня на пресс-конференции.

"Давайтеждемся результатов переговоров", - сказал Филипчук и выразил надежду, что российская сторона подойдет со всей ответственностью к谈判кам по созданию самолета Ан-70.

Филипчук также отметил, что вывод, который напрашивается в этом вопросе, и "который нужно сделать давно" - "Украине следовало бы полагаться на собственные силы". При этом Филипчук заметил, что все же следует пытаться решить с российской стороной "в доброжелательном и конструктивном духе все проблемы, связанные с Ан-70".

источник: сайт "ForUm"
13.04.06

МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ И. ЛЕВИТИН ВСТРЕТИЛСЯ С ПРЕЗИДЕНТОМ BOEING ДЖЕЙМСОМ МАКНИРНИ

10 апреля Министр транспорта РФ Игорь Левитин встретился с председателем Совета директоров, Президентом компании Boeing Джеймсом У. Макнирни. На встрече обсуждались перспективы сотрудничества Boeing с российскими авиакомпаниями и реализации совместного проекта по созданию регионального самолета RRJ.

И. Левитин с сожалением констатировал, что сегодня в России немногие авиакомпании способны приобретать новую авиатехнику. Он сообщил, что, в соответствии с концепцией развития отрасли, основной задачей этого года является разделение имущества авиакомпаний и аэропортов. Это даст возможность сформировать условия для консолидации авиакомпаний, в результате чего в стране должно появиться 3-5 мощных авиаперевозчика, способных регулярно обновлять свой парк.

"Именно такие компании могут стать крупными заказчиками новой техники", - отметил И. Левитин. Он также выразил надежду, что разрабатываемый в настоящее время региональный самолет RRJ будет конкурентоспособным в своей нише не только в России, но и на мировом рынке.

В ходе встречи была затронута тема регламента технического обслуживания самолетов. И. Левитин высказал озабоченность тем, что на одни и те же типы машин Boeing, эксплуатируемых в России, перевозчи-

кам предъявляются разные требования. Д. У. Макнирни заявил, что в компании уже идет работа над этим вопросом и уже в ближайшее время для всех перевозчиков будут действовать единые требования. Президент Boeing также выразил готовность рассмотреть вопрос о создании сети сервисных центров по обслуживанию самолетов Boeing на территории России.

Особое внимание И. Левитин и Д. У. Макнирни уделили вопросам обеспечения безопасности полетов. С 2000 г. в России произошло 166 инцидентов с самолетами Boeing. Это не превышает числа происшествий, случившихся на самолетах российского и европейского производства.

Однако в течение последнего месяца одна из крупнейших российских авиакомпаний дважды столкнулась с проблемой надежности одного из агрегатов самолета. И. Левитин выразил обеспокоенность повторяемостью аварий.

Д. У. Макнирни сообщил, что в настоящее время российские и американские специалисты уже проводят расследование этого инцидента. "Если в результате расследования выяснится, что необходимо внести изменения в конструкцию самолета, мы будем готовы это сделать", - заверил Президент Boeing.

*источник:
организация "Министерство транспорта РФ"
10.04.06*

BOEING 787 НЕ СОСТОИТСЯ БЕЗ ПОМОЩИ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Виктор Христенко на встрече с Президентом, Председателем Совета директоров компании Boeing Джеймсом Макнирни обсудил проекты компании в России.

В течение последнего десятилетия Boeing активно сотрудничает с российскими авиакомпаниями. Совместная деятельность охватывает ряд инициатив в области новейших технологий в гражданской авиации.

Доля российских инженерных разработок в последних проектах гражданских самолетов Boeing доходит до 35%. Как заявил Джеймс Макнирни: "Мы все теперь понимаем, что самолет 787 не состоится без помощи российской промышленности".

Виктор Христенко обратил внимание Джеймса Макнирни на то, что в марте подписан Указ Президента о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По словам министра, это сложный корпоративный процесс, который займет около 1,5-2 лет. Но уже сейчас понятно, что это важный шаг, направленный на консолидацию и развитие российской авиационной промышленности.

В свою очередь, Джеймс Макнирни заявил, что его компания уже ведет работу с ОАК, а российский региональный самолет (RRJ) - только начало сотрудничества с российским авиапромом.

Специалисты Boeing работают с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" по основным направлениям программы создания семейства российских региональных самолетов - в области маркетинга, проектирования и разработки, сертификации и системы каче-

ства на предприятии, работы с поставщиками, послепродажной поддержки.

Виктор Христенко подчеркнул, что проект RRJ во многом инновационный и государство поддерживает его, в том числе за счет участия в финансировании научно-исследовательских работ. Министр также отметил, что авиакомпания "Аэрофлот" приняла решение о приобретении партии RRJ. Схема продаж самолетов, которые находятся еще в чертежах, является обычной для западного рынка, для российского авиапрома - это хороший прецедент.

В ходе встречи был также рассмотрен опыт сотрудничества компании Boeing с Верхнесалдинским металлургическим производственным объединением (ВСМПО), который г-н Макнирни оценил как очень успешный. Сегодня для новых композиционных самолетов Boeing требуется гораздо больше титана, чем для самолетов прошлых поколений. Boeing является одним из основных партнеров ВСМПО, получая от компании уже не просто слитки и сырье, а практически окончательные детали.

Виктор Христенко отметил, что такое успешное развитие отношений в какой-то степени демонстрирует стратегическое видение сотрудничества, которое, "безусловно, будет связано с дальнейшей передачей и освоением технологий в России".

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
12.04.06*

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ АВИАПРОМА РФ СЛЕДУЕТ ВЕСТИ С УЧЕТОМ ПОТЕНЦИАЛА ДРУГИХ СТРАН СНГ

России следует вести реструктуризацию своей авиационной промышленности с учетом потенциала других стран СНГ, сообщил на салоне "Двигатели 2006" директор по авиационным программам ОАО "Мотор Сич" Анатолий Ситнов.

По его оценке, для сохранения и развития авиационного комплекса, который существовал в бывшем СССР, необходимо формировать не сугубо российскую, а "межгосударственную авиационную корпорацию". Ситнов отметил, что необходимые обоснования на этот счет были разработаны еще в 1996 г. В работе принимали участие 46 научных организаций Минобороны РФ и 123 учреждения гражданских ведомств. В частности, из 1846 предприятий авиационной промышленности предполагалось сформировать 117 интегрированных структур, сообщил Ситнов. Однако после ухода в отставку правительства Евгения Примакова эта работа замедлилась, а после 2004 г. - полностью прекратилась.

Анатолий Ситнов считает неоправданным для России становиться "производителем запчастей и вспомогательного оборудования" для авиатехники,

создаваемой "Боингом" и "Эрбасом". По его оценке, в интересах этих двух крупных мировых авиационных центров российские предприятия производят продукцию на сумму 2,5 млрд. долл., украинские - на сумму 700 млн. долл. "Переход на производство запчастей означает потерю собственного инжиниринга, как это имело место в автомобилестроении и электронике, - подчеркнул А. Ситнов. - А это отбрасывает Россию в разряд развивающихся стран".

Он также обеспокоен тем, что в ходе проводимой ныне в России реструктуризации авиапрома не определено место научному сектору, "имеющему огромный интеллектуальный потенциал". Это приводит к утечке научных кадров. По оценке Ситнова, в Китае работает 16 тыс. отечественных ученых, в Иране - 3,5 тыс., в США - 75 тыс. "Если дело и дальше пойдет таким образом, то мы потеряем все", - подчеркнул представитель "Мотор Сич", бывший в свое время начальником вооружения ВС РФ.

*источник: АРМС-ТАСС
14.04.06*

РОССИЯ И ФРАНЦИЯ СОВМЕСТНО РАЗРАБАТЫВАЮТ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Возможность совместной разработки истребителя пятого поколения и запуска в серийное производство учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ обсудили во вторник начальник Генерального штаба Вооруженных Сил РФ генерал армии Юрий Балухевский и находящийся с визитом в Москве генеральный уполномоченный по вооружению Минобороны Французской Республики Франсуа Люро. Во встрече также принял участие начальник вооружения ВС РФ - заместитель министра обороны генерал армии Алексей Московский.

В ходе переговоров стороны также рассмотрели вопросы сотрудничества в сфере модернизации вертолетной техники, взаимодействия предприятий российского оборонно-промышленного комплекса с французскими военно-промышленными корпорациями. И все же основное внимание было уделено самолетам, и прежде всего базовому учебно-тренировочному самолету МиГ-АТ. В связи с тем, что он создается как для потребностей российских ВВС, так и для поставок на экспорт, предусмотрено создание двух вариантов радиоэлектронного оборудования. Причем для экспортного варианта это оборудование

разрабатывает французская фирма Sextant Avionics, а сам самолет оснащается двигателями Larzac фирмы Snecma и авионикой фирмы Thales.

Необходимо указать и то, что МиГ-АТ позволяет эффективно готовить летчиков всех современных истребителей как российского, так и зарубежного производства, в частности МиГ-29, Су-27, F-16, Mirage 2000, Eurofighter и других. Экипаж самолета состоит из двух человек, его максимальная взлетная масса - около 6 тонн, максимальная скорость - 900 км/час, дальность полета - примерно 3 тысячи километров, а потолок - около 16 тыс. м. МиГ-АТ входит в состав учебно-тренировочного комплекса, который включает в себя автоматизированную обучающую систему и тренажеры. Возможность использовать его на всех этапах обучения экономит летно-эксплуатационные средства до 30%. При этом МиГ-АТ может быть модифицирован в учебно-боевой или боевой самолет с установкой РЛС, управляемого оружия класса "воздух-воздух", "воздух-поверхность" как российского производства, так и стран НАТО.

*источник: газета "Красная звезда"
12.04.06*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ММП ИМ. В.В.ЧЕРНЫШЕВА ДОСТИГ 2,3 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Портфель заказов Московского машиностроительного предприятия (ММП) им. В.В.Чернышева достиг 2,3 млрд дол. Это обеспечит ему устойчивую работу на ближайшие 5 лет. Ежегодно завод будет выполнять экспортные контракты на сумму около 260-300 млн дол, сообщил на 9-м международном салоне "Двигатели 2006" генеральный директор предприятия Александр Новиков. По его словам, формирование такого портфеля заказов стало возможным

благодаря последовательной реализации стратегии развития предприятия. С учетом перспективных контрактов на поставку российской авиационной техники, портфель экспортных заказов может быть увеличен. Реализация экспортных контрактов позволяет развивать производство и внедрять новые технологии, подчеркнул А.Новиков.

*источник: АРМС-ТАСС
12.04.06*

РОССИЯ – ИТАЛИЯ: СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Глава Минпромэнерго Виктор Христенко и министр производственной деятельности Италии Клаудио Скайола подписали Протокол о намерениях. Министры подтвердили намерение способствовать реализации двух перспективных проектов:

- в сегменте гражданской авиации - проекта по участию компании "Финмекканика" в реализации Программы создания российского регионального самолета (RRJ);

- в области радиоэлектронной промышленности - проекта по участию компании "Финмекканика" в производстве систем связи стандарта ТЕТРА на территории России для российской федеральной сети профессиональной мобильной связи "ТЕТРАРУС".

"Два этих проекта представляют серьезный взаимный интерес", - подтвердил в ходе подписания Протокола Виктор Христенко.

Как отметил глава Минпромэнерго, строительство самолета RRJ предполагает вхождение в этот проект компании "Алениа Аэронаутика" с объемом 25% плюс одна акция. Конечно, надо будет сделать еще один шаг, связанный с необходимостью ратификации нормы по блокирующему пакету. В целом, проект предполагает производство 800-1000 самолетов, которые рассчитаны на поставку на международ-

ные рынки. И здесь нужны надежные партнеры не только на фазе конструирования самолета, но и на фазе реализации, послепродажного обслуживания. "И в этом плане компания "Финмекканика", обладая значительным опытом, технологиями и ноу-хау сопровождения проектов в этой сфере, может дать России возможность достаточно активно продвигать свою продукцию в авиастроении на международные рынки", - добавил российский министр.

Виктор Христенко также отметил хорошие перспективы проекта по разворачиванию производства систем связи стандарта ТЕТРА для профессиональных мобильных сетей для пользователей как России, так и других стран.

"Речь идет о сотрудничестве между нашими странами в области высоких технологий", - подчеркнул в свою очередь Клаудио Скайола, - "Вклад Италии довольно значителен - он оценивается примерно в триста миллионов евро. Это говорит о нашем твердом намерении делать крупные инвестиции в инновационные проекты".

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
21.04.06*

РФ ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ СП С БРАЗИЛИЕЙ ПО СБОРКЕ МАЛОПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ

Россия изучает вопрос о возможном создании в РФ совместного с Бразилией совместного предприятия по сборке малопассажирских самолетов ERJ (на 37-50 пассажирских мест). Об этом сообщил РБК источник в правительстве РФ в преддверие визита премьер-министра РФ Михаила Фрадкова в Бразилию, который пройдет с 4 по 6 апреля 2006г.

По его словам, в 2005 г. бразильская авиационная компания Embraer начала переговоры с Роспромом о создании в России такого СП. Реализацию проекта предполагается осуществить в два этапа. На первом этапе самолеты в России будут собираться из узлов и компонентов, импортированных из Бразилии, а на втором - производство целиком предполагается осуществлять в РФ.

По настоянию бразильской стороны, 51% в СП должен принадлежать бразильцам, а 49% - российским авиастроителям. Однако, согласно российскому законодательству, зарубежные инвесторы не могут владеть более 25% акций российских авиастроительных предприятий. Источник отметил, что глава Роспрома Борис Алешин, который одновременно

является сопредседателем российско-бразильской комиссии высокого уровня, считает, что выход из "тупика может быть найден путем подписания межправительственного соглашения".

Источник отметил, что по стоянию на март 2006-г. существенных сдвигов в переговорах с Embraer не произошло. Но эта тема обсуждается Б. Алешиним с бразильскими коллегами в преддверие визита М.Фрадкова в Бразилию. В рамках визита будет обсуждаться вопрос о поставках российской авиатехники в Бразилию.

Источник сообщил, что самолеты-амфибии Бе-103 уже прошли в Бразилии сертификацию, а Бе-200 - проходят ее. Что касается военного авиационного сотрудничества, то, по словам источника, "складывается оно не очень удачно". Вместе с тем, как отметил источник, когда бразильская сторона примет решение об обновлении своего парка военных самолетов, Россия будет готова участвовать в тендерах

*источник: РосБизнесКонсалтинг
04.04.06*

"ТЕПЛООБМЕННИК" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАВЫСТАВКЕ ILA В БЕРЛИНЕ

ОАО "Нижегородское производственное объединение "Теплообменник" примет участие в международной авиационной выставке ILA, которая пройдет с 16 по 21 мая в Берлине. Об этом агентству "ИФ-Регион" сообщили на предприятии.

"Теплообменник" представит на выставке гражданскую продукцию для российских региональных самолетов. Выставка пройдет под эгидой партнерства

России и Германии. На ней будут представлены экспонаты ведущих авиационных предприятий мира.

Как сообщил на предприятии, ожидается, что выставку посетит президент РФ Владимир Путин.

*источник:
сайт "Агентство Бизнес Мониторинга"
21.04.06*

ПРЕЗИДЕНТ BOEING СОВЕРШИЛ В МОСКВЕ ПЛАНОВУЮ ПОСАДКУ

Завершился двухдневный визит в Россию президента американской авиастроительной компании Boeing Джеймса Макнирни. Подводя его итоги, топ-менеджер заявил журналистам, что у Boeing большие шансы выиграть тендер "Аэрофлота", крупнейшей авиакомпания России, на поставку 22 дальнемагистральных Boeing 787 Dreamliner. Между тем гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов заявил, что компания продолжает переговоры и с Boeing, и с Airbus, добиваясь улучшения условий сделки, сумма которой может составить около \$3 млрд, и подведет итоги тендера не раньше конца апреля.

Основной целью плановой поездки господина Макнирни, по его словам, было личное знакомство с программой Boeing в России и СНГ. В понедельник он провел встречи с главами Минтранса, Минэкономразвития и Минпромэнерго Игорем Левитиным, Германом Грефом и Виктором Христенко, а также с представителями девяти крупнейших авиакомпаний России и СНГ.

Комментируя тендер "Аэрофлота" по выбору поставщика дальнемагистральных самолетов, в котором участвуют Boeing с самолетом Boeing 787 и европейский Airbus с A350, глава Boeing заявил вчера журналистам: "Я с большим оптимизмом смотрю (на шансы выиграть тендер.-Ъ) после встречи с руководством авиакомпании. Мне кажется, у нас есть хорошие шансы в течение нескольких недель или месяцев достичь с "Аэрофлотом" соглашения. Во-первых, потому, что у нас совершенно точно лучший самолет для этой ниши. Кроме этого у нас великолепные программы по сотрудничеству с аэрокосмической промышленностью в России. И я не думаю, что у Airbus и EADS (основной акционер Airbus.-Ъ) есть нечто похожее по значению и масштабам".

С 1992 г. Boeing работает в России по проектам "Международная космическая станция" и "Морской старт", является одним из крупнейших потребителей титана корпорации "ВСМПО-Ависма", в 1998 г. в Москве открыт конструкторский центр Boeing. Объем финансирования программ Boeing в России не разгла-

шается. Два года назад Минпромэнерго оценивало планируемые инвестиции Boeing до 2010 г. в \$2,5 млрд.

Тендер "Аэрофлота" по выбору поставщика 22 дальнемагистральных самолетов был объявлен летом 2005 г. Модели Boeing 787 и A350, участвующие в тендере, являются перспективными разработками Boeing и Airbus, серийное производство которых начнется в 2008 и 2010 годах соответственно. Каталожная стоимость Boeing 787 в зависимости от модификации варьируется от \$132 млн до \$150 млн, A350, по неофициальным данным, стоит от \$150 млн.

"Предложения, которые мы получили от Boeing и Airbus, достаточно близки по своим ценовым и эксплуатационным параметрам,- заявил вчера Ъ гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов.- Есть плюсы и минусы у того и у другого предложения, но всегда хочется их улучшить. Окончательное решение будет приниматься до конца этого месяца или к середине мая". Источник Ъ в компании утверждает, что условия контракта до сих пор не зафиксированы, и "Аэрофлот" до последнего будет выторговывать скидки. Согласно бытующей на рынке версии, менеджмент ждет одобрения выбора со стороны госсобственника, контролирующего более 50% акций перевозчика.

Руководитель представительства Airbus в России и СНГ Сергей Ермолаев так прокомментировал вчерашнее заявление менеджмента Boeing: "Мы продолжаем активно участвовать в тендере "Аэрофлота".

Сделанное и уточненное нами предложение с экономической точки зрения уникально. Что касается характеристик самолета, то, к примеру, большая вместимость A350 лучше подходит под развивающиеся рынки. Наконец, я не думаю, что кооперационные планы Airbus в России сопоставимы с программами Boeing по объемам и качеству". Напомним, оборот предложенных в феврале российскому авиапрому долгосрочных программ Airbus оценивается в \$25 млрд.

*источник: газета "Коммерсантъ"
12.04.06*

"СУХОЙ" РАЗВИВАЕТ СОВРЕМЕННУЮ СИСТЕМУ ПОДДЕРЖКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ, РАНЕЕ ПРОДАННЫХ ИНОЗАКАЗЧИКУ

Авиационная холдинговая компания "Сухой" продолжает развивать новые перспективные направления своей деятельности, уделяя большое внимание фирменному обслуживанию своих самолетов. Создание современной системы интегрированной логистической поддержки - на уровне мировых рыночных требований - рассматривается Компанией в качестве приоритетной задачи: с целью повышения привлекательности предлагаемых для экспорта самолетов марки "Су", а также для увеличения коммерческой эффективности своей работы.

В 2005 г. объем зарубежных поставок запасных частей, оборудования и услуг АХК "Сухой" достиг более чем 240 млн. долл. Эта цифра делает Компанию признанным лидером среди российских экспортеров продукции военного назначения. В планах на 2006 г. предусматривается превышение ука-

занного объема, а также расширение географии поставок. Ведутся работы по созданию сервисных центров на территории стран инозаказчиков. Это позволит на протяжении ближайших 3-5 лет обеспечить охват практически всех зарубежных партнеров, которые продолжают эксплуатировать самолеты марки "Су", в том числе поставленные бывшим СССР. При этом большое внимание уделяется не только объемам поставки ЗИП, но и ремонту оборудования на территории России.

Уже имеющийся портфель заказов Компании позволяет с уверенностью говорить о том, что план 2006 г. в области эксплуатации ранее поставленной авиатехники будет выполнен.

*источник: компания "АХК "Сухой"
05.04.06*

МИРОВОЙ АВИАРЫНОК ОСТРО НУЖДАЕТСЯ В НОВЫХ "РУСЛАНАХ"

Несмотря на бедственное положение отечественной авиационной промышленности, она не торопится занять буквально созданные для нее ниши на рынке, которые просто некому занять. В первую очередь, речь идет о тяжелых транспортных самолетах Ан-124 "Руслан".

Авиакомпания "Волга-Днепр", эксплуатирующая самые грузоподъемные в мире на сегодняшний день самолеты Ан-124 "Руслан", обратилась с предложением срочно возобновить их серийное производство. Без этого уже в 2008 г. удовлетворять растущий спрос на них станет невозможно. По словам президента компании Алексея Исайкина, которые приводит Flight Global, к 2010 г. его компании понадобится 6 новых "Русланов", а к 2030 только для удовлетворения спроса на коммерческие грузоперевозки только этой компании понадобится 30 новых машин.

В настоящее время "Волга-Днепр" эксплуатирует 10 самолетов Ан-124-100, а также два Ил-76 и три Boeing 747-200F/300SF. Компания за период 2003 - 2005 гг. фактически удвоила оборот, достигший \$480 млн.

Новые самолеты этого класса нужны также российским ВВС и их коллегам из НАТО - договор на грузоперевозки в интересах альянса продлен до 2012 г.

По словам г-на Исайкина, для возобновления производства "Русланов" на Ульяновском авиационном заводе требуются инвестиции в размере \$400 млн. Из них \$200 - 250 млн. может предоставить государство, остальное - зарубежные инвесторы или банки. Если такое решение будет принято, первый новый самолет "Руслан" может покинуть завод уже в 2010 - 2011 гг. Проектом предусматривается производство в общей сложности 50 машин, 10 из которых

приобретет "Волга-Днепр", еще по 5 - две другие компании-операторы. Треть самолетов потребуются ВВС, остальные покроют убыль машин, выработавших свой ресурс.

Стратегический военно-транспортный самолет Ан-124 "Руслан" был создан в советском КБ им. О. К. Антонова в 1982 году, выпуск его модификаций Ан-124-100 и Ан-124-100М-150 продолжался в Киеве и Ульяновске до 1995 года. При взлетном весе 402 т (Ан-124-100М-150) самолет может перевозить груз весом до 150 т на расстояние 3200 км со скоростью 850 км/ч. Потолок - 11600 м. Самолет может совершать посадку на взлетно-посадочные полосы длиной до 3 тыс. м, обеспечена полная механизация погрузки и выгрузки.

Ан-124 "Руслан" - далеко не единственный удачный самолет бывшего советского КБ им. О.К. Антонова, специализировавшегося на создании транспортных самолетов. Средний транспортный самолет Ан-74 разработки 70-х годов минувшего века компания Boeing собирается предложить Пентагону в качестве перспективного самолета этого класса, более чем соответствующего реалиям XXI века. Правда, руководство ВВС нынешней России скептически отнеслось к новому самолету, разработанному совместно российскими и украинскими конструкторами - транспортному самолету Ан-72.

В настоящее время авиационный научно-технический комплекс им.О.К.Антонова серийно производит региональные пассажирские самолеты Ан-140 и Ан-148, компания обеспечена заказами по 2010 г. включительно.

*источник: сайт "CNews"
12.04.06*

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

10 апреля 2006 г. в Гаване (Республика Куба) между российской лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК), внешнеторговым предприятием Республики Куба Aviaimport S.A. и кубинской государственной авиакомпанией Cubana de Aviación в присутствии руководителя Федерального Агентства по промышленности РФ и председателя совета директоров ИФК Бориса Алешина подписан договор о поставке на Кубу 5 авиалайнеров российского производства.

Согласно подписанному документу, в 2006-2007 гг. кубинская авиакомпания получит от ИФК 2 дальнемагистральных самолета Ил-96-300, 2 среднемагистральных Ту-204-100 и 1 грузовой Ту-204С. Первый Ил-96-300 и Ту 204С должны поступить заказчику до конца 2006 г.

Договор подразумевает, что поставщиком российских самолетов выступает лизинговая компания ИФК, организующая финансирование строительства авиатехники на воронежском авиазаводе "ВАСО" и ульяновском - "Авиастар СП". Поставка авиатехники осуществляется в рамках программы Правительства РФ о финансовой (гарантийной) поддержке экспорта промышленной продукции, на реализацию которой, согласно ст. №93 Бюджета РФ на 2006 г. выделяются госгарантии на сумму \$500 млн. Эти гарантии предо-

ставляются Правительством России банкам, обеспечивающим долгосрочное кредитование покупателей российской продукции. Под контракт поставки на Кубу 5 самолетов российского производства предусмотрены гарантии на \$325 млн., включая процентные ставки по 12-летнему кредиту.

Основные условия настоящего контракта были согласованы в марте текущего года на встрече Генерального директора ИФК Александра Рубцова и ОАО "ИЛ" Виктора Ливанова с Президентом Республики Куба Фиделем Кастро Руз.

В марте 2006 г. "Ильюшин Финанс" передала в эксплуатацию авиакомпании Cubana de Aviación второй самолет Ил-96-300 производства воронежского авиазавода "ВАСО". Первый самолет был поставлен на Кубу в декабре 2005 г. Таким образом, поставкой двух Ил-96-300 было положено начало созданию в России системы экспортного финансирования поставок авиационной техники, организованной компанией ИФК и синдикатом российских банков: Росэксимбанком, Внешэкономбанком и Внешторгбанком.

*источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
10.04.06*

ЯК-130 НЕ БУДЕТ ИМЕТЬ КОНКУРЕНТОВ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Учебно-боевой самолет (УБС) Як-130 производства Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (НАЗ "Сокол") не имеет и не будет иметь в ближайшие годы конкурентов в мире. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в области военно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По мнению собеседника, примерно с 1998 г. на мировом авиационном рынке учебно-тренировочных самолетов (УТС) и УБС образовался некий "вакуум" современных и перспективных машин. Именно поэтому в объединенной Европе, Италии, Китае создаются перспективные УТС и УБС.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о потенциале создаваемого в Италии УТС М346, созданного на базе научного и производственного задела по Як-130Д (Д- демонстратор), собеседник сказал, что М346 не является конкурентом УБС Як-130, он еще не испытан в полном объеме, он не заказан итальянскими ВВС. Кроме того, М346 создается под европейскую программу Евротренер, а это предполагает "натовский стандарт", и Россия не будет участвовать в этой программе.

Относительно создания новых модификаций Як-130, собеседник сказал, что пока такие модификации проработаны, но не заказываются главным заказчиком. В частности, для создания, например, ударного беспилотного летательного аппарата (БЛА) надо затратить примерно 500 млн. долл. Облик БЛА принципиально определен, но денег на реализацию проекта Минобороны не выделяется, поэтому такого рода проработки находятся в научно-техническом заделе разработчика.

По данным источника, на сегодня в летном состоянии находится 3 самолета Як-130. Построенный в декабре прошлого года самолет ("тройка") совершил 4 полета. Сейчас проводится заводской этап подготовки самолета перед передачей заказчику. Первая машина находится на летно-прочностных, флаттерных испытаниях и определении основных летно-технических характеристик. Вторая машина готовится к летным испытаниям по двигательной программе испытаний.

источник: AVIAPORT.RU
04.04.06

В МАЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА В ВОЗДУХ ПОДНИМЕТСЯ НОВЫЙ Т-419

В мае текущего года планируется поднять в воздух новый легкий сельскохозяйственный самолет Т-419. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник на фирме "Авиационный научно-производственный комплекс" (АНПК), входящей в состав предприятия ФГУП "Государственный космический научно-производственный Центр (ГКНПЦ) имени Хруничева".

"Самолет в настоящее время находится в завершающей стадии постройки на производственной площадке АНПК. Перед сертификацией должны пройти летные испытания нового самолета, в том числе и в полевых условиях. Потом самолет будет дорабатываться и сертифицироваться", - отметил собеседник.

По его сведениям, объем сертификационных летных испытаний самолета специального применения Т-419 будет не очень большим, так как к таким самолетам не предъявляется целый ряд требований, таких например, как безопасность полетов над городом. Отвечая

на вопрос "АвиаПорт.Ру" о различиях проектов Т-411СХ и Т-419, собеседник сказал, что Т-419 является независимым от Т-411 направлением - это разные самолеты. Однако принцип унификации соблюден и в данном случае, например, по крылу, оперению.

Цена самолета Т-419 на авиарынке пока не просчитывалась. Однако стоимость комплектующих и готовых изделий, устанавливаемых на самолет, растет каждый год. Например, если 4 года назад двигатель М-14Х стоил всего 16 тыс. долл., то всего 1,5 года назад этот двигатель продавался уже по цене 590 тыс. руб., а на сегодня его стоимость приближается к 1 млн. руб., уточнил источник. По его сведениям, разработчик считает, что стоимость самолета Т-419 на авиарынке не должна превысить "планку" в 100 тыс. долл.

источник: AVIAPORT.RU
04.04.06

ИНДИЯ СПИСЫВАЕТ В УТИЛЬ РОССИЙСКИЕ "МИГИ"

Вчера телекомпания ВВС сообщила, что военно-воздушные силы Индии решили отказаться от дальнейшего использования сверхзвуковых самолетов-разведчиков МиГ-25Р и созданной на их базе учебной версии МиГ-25РУ. Последние 4 машины этой марки из 4, купленных у СССР в 1979-1981 гг., будут сняты с вооружения 1 мая этого года.

"Для нас это будет печальное событие", - заявил официальный представитель индийских военно-воздушных сил. Впрочем, как стало известно Ъ, списание индийских МиГ-25 закономерно: машины не только полностью выработали заложенный в них 25-летний

технический ресурс, но и морально устарели. А от предложенной в свое время Московской программы модернизации этих машин в Дели отказались.

В то же время, как сообщил Ъ источник в "Рособоронэкспорте", переговоры о приобретении Индией партии новых сверхзвуковых самолетов МиГ-31Э затянулись. Однако источник не исключил, что уже в этом году между Москвой и Дели может быть подписан контракт, предусматривающий закупку от восьми до десяти машин этой марки для индийских ВВС.

источник: газета "Коммерсантъ"
10.04.06

ОБЪЕМ ПОСТАВОК ЗАПЧАСТЕЙ, ОБОРУДОВАНИЯ И УСЛУГ АХК "СУХОЙ" ПО ИТОГАМ 2005 ГОДА СОСТАВИЛ БОЛЕЕ 240 МЛН. ДОЛЛ.

Объем зарубежных поставок запасных частей, оборудования и услуг АХК "Сухой" по итогам 2005 г. составил более 240 млн. дол. В планах на 2006 г. предусматривается превышение указанного объема, а также расширение географии поставок.

Кроме того, в настоящее время АХК проводит большую работу по созданию сервисных центров авиатехники на территории стран-инозаказчиков. Это позволит на протяжении ближайших 3-5 лет обеспе-

чить охват практически всех зарубежных партнеров, которые продолжают эксплуатировать самолеты "Су", в том числе поставленные бывшим СССР.

При этом большое внимание уделяется не только объемам поставки ЗИП, но и ремонту оборудования на территории России.

*источник: АРМС-ТАСС
06.04.06*

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ИТАЛЬЯНСКОЙ СТОРОНЫ ПО ТУ-334 ВЕСЬМА СЕРЬЕЗНЫ

Появившиеся в прессе сообщения о достигнутой принципиальной договоренности по инвестированию итальянским консорциумом AIR-NET в серийное производство и сертификацию ближнемагистрального 102-местного пассажирского самолета Ту-334 вызвали волну противоречивых отзывов. "АвиаПорт.Ру" обратился к информированному источнику в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами с просьбой прокомментировать эту информацию.

Собеседник отметил, что 21 марта текущего года в Казани состоялось подписание четырехстороннего соглашения между правительством Республики Татарстан, ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова" (КАПО), ОАО "Туполев" и итальянским консорциумом AIR-NET, которое предусматривает совместную деятельность по сертификации семейства самолетов российского производства (Ту-214, Ту-334, Ту-324) на соответствие их требованиям европейского агентства по безопасности JAR OPS. До первого июля текущего года должно быть подписано соглашение о создании совместного предприятия по реализации указанной тематики. По данным собеседника, пока подписан только Меморандум о намерениях. Однако этот документ достаточно высокого уровня. 29 марта текущего года планировалось отправить итальянским партнерам предложения по российской рабочей группе, но не сделано это пока было по объективным причинам.

Как сообщалось, главным организатором по привлечению инвестиций в данный проект выступит компания AIR-NET: в подготовку ближнемагистрального самолета Ту-334 к международной сертификации итальянская сторона изъявила готовность вложить до 580 млн. евро. По данным собеседника, выделяемые итальянской стороной деньги должны быть обеспечены: подготовка серийного производства самолета Ту-334, полное финансирование производства и изготовления 20 самолетов Ту-334 в сертифицированной в России конфигурации, сертификация самолета в Европе с двигателями Д-436Т1. Итальянская сторона также будет содействовать европейской сертификации самолета.

По словам главы корпорации AIR-NET Бруно Делла Мотта, самолет Ту-334 необходим для организации "воздушного моста" между Италией с европейскими странами. Ключевым партнером и консультантом AIR-NET по европейской сертификации Ту-334 выступит аэрокосмический центр SAM C.R.L, а марке-

тингом по продвижению самолета займется неаполитанская группа AIR BLUE-IMS, которая выполняет функции сетевого менеджера по организации воздушных и наземных путешествий.

Итальянский пул инвесторов предлагает выводить российский самолет на зарубежные рынки под специально созданную торговую марку "NET" (New Europa Turpolev).

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о "серьезности" итальянского партнера, собеседник сказал, что итальянская фирма является одновременно финансовой структурой и производителем, имеющим производственный и сертификационный центры. В частности, компания принимает участие в кооперационных поставках секции фюзеляжа крупнейшего в мире пассажирского самолета Airbus A380.

Специалист уточнил, что первые 20 машин будут изготовлены, проданы и поставлены в штатной сертифицированной конфигурации. Затем будут рассматриваться возможности оснащения самолетов Ту-334 западными двигателями и бортовым оборудованием. Следует иметь в виду, что замена на Ту-334 авиадвигателей и даже части бортового оборудования потребует проведения определенного объема опытно-конструкторских работ и сертификации произведенных изменений в самолете с соответствующими затратами финансовых ресурсов и времени.

Первые 20 Ту-334 российского производства итальянской стороной заказываются и выкупаются: итальянская сторона является и лизингодателем, получателем самолетов станут европейские, в том числе и итальянские авиакомпании. Не исключено, что в дальнейшем итальянская сторона будет каким-либо образом участвовать в лизинговых схемах по самолетам Ту-334 для российских авиакомпаний, отметил собеседник.

Собеседник напомнил, что на сегодня с отечественными авиакомпаниями подписаны предварительные соглашения на поставку 45 самолетов Ту-334. Несколько месяцев назад Министерством экономического развития и торговли была поставлена задача собрать предварительные заказы на самолет Ту-334 для получения государственной финансовой поддержки программы. Однако, несмотря на получение таких заявок, до настоящего времени никаких "движений" в позитивном направлении нет, отметил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
05.04.06*

РСК "МИГ" СТРОИТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

ФГУП "Завод имени Климova" передал РСК "МиГ" инженерную записку, в которой изложил предложения по двигателю для легкого истребителя пятого поколения, сообщает ИТАР-ТАСС.

Легкий истребитель пятого поколения РСК "МиГ" и "Завод имени Климova" разрабатывают в инициативном порядке. Государственная программа по разработке истребителей будущего в качестве основного самолета рассматривает проект группы компаний во главе с корпорацией "Сухой".

"Мы уже передали в РСК "МиГ" свои предложения в форме инженерной записки. До разработки аван-проекта дело еще не дошло. Но работу по данному проекту мы будем продолжать", - заявил генеральный директор "Завода имени Климova" Александр Ватагин.

Двигатель, который разрабатывают на "Заводе имени Климova", будет обладать рядом уникальных характеристик. В частности, он не будет иметь ограничений по ресурсу - узлы двигателя по мере выработки ресурса будут меняться без его съема с борта самолета. Силовую установку будет можно эксплуатировать в более широком диапазоне температур и высот. Конструкция позволит осуществлять запуск на большой высоте. Еще одна характеристика, которую закладывают в двигатель инженеры, это его удельная

масса, которая не будет превышать 0,1. Двигатель оснастят всеракурсным поворотным соплом и ЭДСУ.

В рамках программы разработки самолетов пятого поколения Россия разрабатывает сразу 2 проекта - тяжелый и легкий истребители. Они будут оснащаться одной авионикой, а отличаться, в первую очередь, числом двигателей - одним и двумя.

Прототип тяжелого истребителя И-21 может подняться в воздух в 2006-2007 гг. В настоящее время планер И-21 уже "продут" в аэродинамической трубе, все характеристики выверены. Работа над проектом истребителей пятого поколения ведется в соответствии с Государственной программой вооружений на 2006-2015 гг. Между тем, как утверждает генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, "в России нет задела для создания легкого истребителя пятого поколения".

"Я реалист и понимаю, что если люди системно не занимались консолидацией технологий, не нарабатывали задел годами, не проводили ОКРы в этой области, у них ничего не получится. Просто так, по желанию, прорыв по истребителю пятого поколения не получится", - заявил Погосян.

источник: LENTA.RU
05.04.06

ГРУЗОВОЙ БОИНГ. СДЕЛАНО В РОССИИ

На Ульяновском авиазаводе планируется организовать конвертацию пассажирских самолетов зарубежного производства в грузовые.

Здесь же будет создана вся необходимая производственная база для технического обслуживания и ремонта импортных самолетов. До конца апреля рабочая группа, в которую вошли представители ЗАО "Авиастар-СП", ЗАО "Авиакомпания Волга-Днепр" и ЗАО "Спектр-Авиа", планирует разработать бизнес-план проекта. Как рассказала Любовь Грузинцева, начальник пресс-службы ЗАО "Авиастар-СП", авиазавод может использовать для конвертации боингов незадействованные мощности предприятия. Сколько всего самолетов будет перепрофилировано, станет известно на следующем совете директоров ЗАО. Как считают на предприятии, на рынке существует потребность в грузовых авиалайнерах, но пока отечественный авиапром не может предложить авиакомпаниям машины, отвечающие их требованиям.

- Если судить по тенденциям, дело действительно перспективное, - считает Дмитрий Васильев, эксперт "Центра анализа стратегий и технологий", - но насколько реально это поможет "Авиастару"? У авиазавода огромные мощности, способные производить больше десятка "Русланов" в год. Неизвестно, насколько

ко сможет загрузить предприятие конвертация пассажирских боингов. Мне кажется, ключевым решением для "Авиастара" по-прежнему остается проект по восстановлению серийного производства "Русланов".

Вячеславу Тимошкину, президенту Ассоциации "Авиаремонт", вообще непонятно, "зачем создавать в Ульяновске пункт ТО по обслуживанию зарубежной техники, когда во многих аэропортах уже есть аналогичные мощности - в Шереметьеве, во Внукове, в Новосибирске. По этому же пути собираются пойти и в Минводах. Авиакомпаниям стремятся иметь собственную структуру, которая поддерживала бы летную годность авиапарка. Поэтому вряд ли кто-то специально полетит за техобслуживанием в Ульяновск. Кроме того, по мнению Тимошкина, отечественный авиапром и так всячески противодействует появлению зарубежной техники на наших авиапредприятиях, а тут на российском заводе всерьез говорят о боингах. "Если так будет продолжаться и дальше, то правы окажутся те эксперты, кто прогнозирует, что к 2010 г. в стране будет присутствовать 70% зарубежной техники и лишь 30 - отечественной".

источник: газета "Гудок"
07.04.06

НОВОСИБИРСКИЙ ЗАВОД ИМ. ЧКАЛОВА НАЧИНАЕТ ВЫПУСК СЕРИЙНЫХ САМОЛЕТОВ

До конца текущего года на Новосибирском авиационном производственном объединении имени В.П. Чкалова (НАПО) будут построены 2 первых серийных ударных самолета Су-34, сообщает агентство "Интерфакс-Сибирь". Всего в течение 3 лет НАПО поставит

Минобороны 18 самолетов этого типа (2 - в 2006 г., 6 - в 2007 г., 10 - в 2008 г.). В дальнейшем планируется выпускать по 8-10 Су-34 в год.

источник: ИА "Амител"
03.04.06

"ПОЛЕТ" ДАСТ ЛЮДЯМ "ШАНС"

Омское производственное объединение (ПО) "Полет" начинает серийное производство средств индивидуального спасения при возникновении пожаров в высотных зданиях "Шанс". С помощью контейнера с законсервированным нейлоновым тросом отрезанные огнем от проходов люди могут спуститься с высоты 100 м. Разработчики устройства уверены, что аналогичных изобретений в мире нет, и изделие вызовет повышенный спрос на рынке.

Вчера советник генерального директора ПО "Полет" Виталий Щетинин сообщил, что предприятие приступает к серийному производству устройств индивидуального спасения при пожаре "Шанс".

"Это изделие размером с обычную двухлитровую пластиковую бутылку, из которого выходит 2 конца нейлонового троса. Оказавшись в пылающем помещении, человек сможет один конец закрепить за любую арматуру или батарею, а второй конец прикрепить к запястью руки и выпрыгнуть из окна. В устройстве есть механизмы, которые, учитывая вес, плавно спустят терпящего бедствие с высоты до 100 м. Изобретение запатентовано и прошло все необходимые испытания", - рассказал Виталий Щетинин.

На омском предприятии уверены, что устройство "произведет ажиотаж и в России, и в мире".

"Пока еще нигде не применяются индивидуальные средства спасения при пожаре в высотных зданиях. Есть только автомобильные пожарные лестницы. Но они имеют много недостатков, которые осложняют эвакуацию людей из горящих помещений. Так что мы ждем успеха", - уверен Виталий Щетинин. Оборонщико уже продемонстрировали возможности "Шанса" министру по чрезвычайным ситуациям России Сергею Шойгу и мэру Москвы Юрию Лужкову. С изделием также познакомились в "Роскосмосе".

"Везде идея понравилась, все высказали одобрение, но денег на запуск производства не дали. Приходится все делать за счет собственных средств", - посетовал господин Щетинин.

Омское ПО "Полет" специализируется на выпуске ракетносителей "Космос-3М" и самолетов Ан-3. Помимо этого на заводе действует несколько производств гражданской продукции. В августе прошлого года руководство федерального ракетно-космического агентства утвердило план реструктуризации омского ФГУП ПО "Полет". По планам федерального ведомства основным производством "Полета" станет

выпуск ракетносителей "Космос-3М", а выпуск продукции гражданского назначения составит не более 30-35% от общего объема.

Недостаток оборотных средств стал основной причиной затянувшейся на год паузы с запуском "Шанса" в производство. Стоимость устройства на "Полете" пока не раскрывают, ссылаясь на "неразглашение коммерческой тайны".

"Еще не все просчитано, но могу сказать, что при массовом производстве изделие будет доступно всем. Мы также надеемся на то, что его будут приобретать как в России, так и за рубежом. Очень нужная вещь. По-хорошему "Шанс" должен быть везде, во всех офисах, начиная с 3 этажа, и даже в обычных квартирах. А это миллионы штук. Так что для "Полета" это будет свой шанс завоевать рынок гражданских изделий и укрепить финансовое положение предприятия", - считает Виталий Щетинин.

Устройство "Шанс" уже хорошо знакомо омским пожарным службам. "Мы его испытывали еще год назад, и оно получило хорошие оценки. После пожара во Владивостоке к изделию возник очень большой интерес. Звонили из разных концов страны, мы всех направляли на "Полет", - рассказал сотрудник пресс-службы государственной пожарной службы Омской области Виктор Шевченко.

Планы "полетовцев" на завоевание симпатий массового покупателя их коллеги-оборонщико восприняли с долей скепсиса.

"Если нет инвестиций, то поставить изделие в серию очень трудно. Любая хорошая идея без денег гибнет. "Шанс" может спасти только большой спрос и быстрые обороты. Очевидно, что "Полет" пока не нашел инвесторов и пытается внедрить идею собственными силами", - заметил начальник отдела по изобретениям омского конструкторского бюро транспортного машиностроения (ОКБТМ) Иван Кондратьев. По наблюдениям конструктора, "не все изобретения востребованы рынком". "Практика показывает, что от общего числа изобретений только до 10% дают коммерческую отдачу. А 90% конструкторских идей становятся научно-техническими разработками. Это общая мировая практика", - заметил господин Кондратьев.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
06.04.06*

ИФК ПОСТАВИТ ИЛЫ В АФРИКУ

Вчера гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов подписал соглашение с министром транспорта Зимбабве (Африка) Крисом Мушове и президентом Резервного банка республики Гидеомом Гоно о поставке 5 дальнемагистральных широкофюзеляжных лайнеров Ил-96-400. Самолеты будут производиться на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество". Согласно документу, 3 грузовых Ил-96-400Т и 2 пассажирских Ил-96-400М будут поставлены заказчику в течение 2008 г. Твердый контракт на лайнеры, как ожидается, стороны подпишут

до 1 июля. Контракт между ИФК и правительством Зимбабве планируется реализовать в рамках действующей программы правительства РФ о финансовой поддержке экспорта промышленной продукции отечественного производства. По аналогичной схеме экспортного кредитования ИФК поставила на Кубу два Ил-96-300 и в настоящий момент реализует контракт на поставку кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion 5 самолетов: двух Ил-96-300 и трех Ту-204.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
11.04.06*

ИФК НЕ СОШЛА С САМОЛЕТА

Совет директоров лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) принял решение о финансировании строительства 26 самолетов. Среди них "застрявшие в судах" лайнеры Ил-96.

В 2006 г. размеры инвестиционного портфеля ИФК составят примерно 1,5 млрд. руб. На эти деньги компания профинансирует строительство Ил-96, Ан-124 и Ту-204. Как сообщил "Гудку" пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий, 6 самолетов Ил-96 будут переданы "Аэрофлоту". Кроме того, ИФК планирует поставить технику авиакомпаниям "Волга-Днепр", "Атлант", "Кавминводы" и ГТК "Россия". Поставки самолетов запланированы до 2010 г.

По словам Андрея Липовецкого, в 2006 г. российские перевозчики получат 11 самолетов. В настоящее время ИФК уже отправила 2 самолета Ил-96 и 1 Ту-204-100 авиакомпании "КрасЭйр", 4 Ту-204-300 - "Владивосток Авиа", 2 Ил-96 - авиакомпании "Кубань". Еще 2 самолета Ил-96 и Ту-204 "Кубань" получит в конце года. Аналитик компании "Инфомост" Дмитрий Манаков считает, что ИФК сумела сформировать значительный портфель заказов. "Хочется надеяться, что наши авиакомпании смогут найти средства, чтобы покупать технику, а наши авиастроители сумеют эту технику построить", - заявил он "Гудку".

Однако Дмитрий Манаков не уверен, что ИФК полностью выполнит свой бизнес-план. Между тем эксперт по авиации компании "БрокерКредитСер-

вис" Ростислав Мусиенко скептически относится к планам лизинговой компании. Он напомнил, что компания "Аэрофлот" просила "оградить ее от самолетов Ил-96", указывая на их техническое несовершенство.

"Если говорить образно: у меня есть деньги на "Тойоту", а мне предлагают купить "уазик", - заявил эксперт. По его мнению, вместо того чтобы поддерживать модернизацию самолетов и выпуск новых моделей, ИФК продолжает продвигать старые отечественные машины. При этом отстаиваются заградительные пошлины для импортной техники.

"Аэрофлот" все чаще делает выбор в пользу "Боинга" и RRJ", - пояснил господин Мусиенко. Сейчас на рынке есть авиакомпании, у которых стоит в планах покупка новых российских самолетов. Однако в будущем они могут изменить свое мнение, полагает эксперт.

"Независимо от позиции "Аэрофлота", - отметил Андрей Липовецкий, - ИФК сможет полностью выполнить обязательства перед отечественными авиазаводами. У компании достаточно заказчиков и без "Аэрофлота". В этом году планируются соглашения с зарубежными партнерами, которые мы пока не хотим афишировать".

*источник: газета "Гудок"
20.04.06*

"АВИАСТАР" ДО 2030 Г. ПОСТРОИТ 80-85 САМОЛЕТОВ АН-124

ЗАО "Авиастар-СП" до 2030 г. в рамках проекта возобновления и развития серийного производства транспортных самолетов Ан-124 планирует построить 80-85 лайнеров, сообщил гендиректор авиакомпании "Волга-Днепр" Геннадий Пивоваров.

По его словам, в ближайшие 15 лет рост мирового рынка авиаперевозок составит порядка 6,3%, передает Интерфакс.

"В связи с ростом рынка к 2008 г. начнет формироваться дефицит парка Ан-124-100. К 2010 г. потребуется 6 дополнительных самолетов Ан-124-100М-150, к 2030 г. - уже более 30 самолетов и это только для коммерческих перевозок", - сказал Г.Пивоваров.

По словам гендиректора авиакомпании, для реализации проекта возобновления серийного производства самолетов Ан-124 до конца текущего года на базе ульяновского авиазавода ЗАО "Авиастар-СП" планируется создать совместное российско-украинское ОКБ и подготовить заказ на 15-20 судов. Серийное производство модернизированных Ан-124-100М-150 начнется в 2010 г.

"Этот самолет отличается от базовой модели увеличенными на 25% грузоподъемностью и на 17% дальностью полета, до 2026 г. предполагается построить 50-55 лайнеров Ан-124-100М-150", - сказал гендиректор авиакомпании.

Он сообщил, что в 2010 г. начнется реализация второго этапа проекта - подготовка и запуск серийного производства самолетов Ан-124-300, который отличается от базовой модели повышенной на 25%

грузоподъемностью и увеличенной в два раза дальностью полета. "До 2035 г. планируется построить порядка 30 таких самолетов", - сказал Г.Пивоваров.

Инициатива возобновления серийного производства самолетов Ан-124-100 принадлежит компании "Волга-Днепр". Кроме того, руководство группы планирует представить этот проект к финансированию из инвестфонда.

Всего начиная с 1991 г. группа приобрела у завода 10 "Русланов".

Ан-124 "Руслан" не имеет аналогов в мире. Самолет способен перевезти до 150 т. груза на расстояние до 5 тыс. км. Всего ЗАО "Авиастар-СП" выпустил 36 "Русланов".

В группу компаний "Волга-Днепр" входят 13 компаний. "Волга-Днепр" является лидером на международном рынке перевозок сверхтяжелых и крупногабаритных грузов, контролируя по итогам 2005 г. более 54% этого рынка. Парк группы состоит из десяти самолетов Ан-124-100, трех Boeing 747, трех Ил-76 и шести Як-40.

ЗАО "Авиастар-СП" специализируется на строительстве грузопассажирских самолетов Ту-204 и грузовых самолетов Ан-124-100 "Руслан". АО "Туполев" принадлежит 74% акций ЗАО "Авиастар-СП", египетская Sigosso контролирует 25% минус 1 акцию.

*источник: журнал "РЖД-партнер"
20.04.06*

ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ПО "КИТАЙСКОМУ" КОНТРАКТУ

Завершена сборка первого из 5 самолетов Ту-204-120СЕ для Китайской Народной Республики.

14 апреля с.г. самолет передан на летно-испытательную станцию ЗАО "Авиастар-СП" для выполнения программы сертификационных испытаний, в том числе в рамках сертификации по европейским нормам JAR-25 с участием западно-европейских летчиков-испытателей.

Ту-204-120СЕ является усовершенствованным грузовым "терминальным" самолетом в экспортном англоязычном исполнении с индикацией бортовых

параметров в "британской" системе измерений.

Впервые в России самолет оснащен системой автоматической передачи данных о состоянии систем и двигателей с борта самолета на землю.

Использование объема грузовой кабины увеличено до 98% за счет дополнительного грузового контейнера в хвостовой части.

Самолет планируется к передаче в авиакомпанию Китая в сентябре 2006 г.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
14.04.06*

ОАО "ТУПОЛЕВ" ПРИСТУПИЛО К ОСНАЩЕНИЮ СВОИХ САМОЛЕТОВ БОРТОВЫМИ РЕГИСТРАТОРАМИ РЕЧЕВОЙ И ПАРАМЕТРИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

ОАО "Туполев" приступило к оснащению самолетов семейства Ту-204/214 и Ту-334 бортовыми регистраторами речевой и параметрической информации нового поколения. Регистраторы созданы в курском ОКБ "Авиаавтоматика" и производятся в находящемся там же ОАО "Прибор".

Одновременно с бортовой частью производится и поставка комплексов наземной обработки "Карат-Н-02". Обеспечены также первые поставки бортовых и наземных комплексов на КАПО им. С.П. Горбунова,

где ведется серийное строительство Ту-214 и готовится серийное производство Ту-334.

Система регистрации бортовой информации (ЗБН-ГА) обеспечивает перезапись зарегистрированной полетной информации в наземную систему обработки "Карат-Н-02" и сохранение ее в случае летного происшествия.

*источник: АРМС-ТАСС
14.04.06*

"МИГ" АКЦИОНИРУЕТСЯ

Российская самолетостроительная компания "МиГ" (РСК "МиГ") в апреле 2007 г. станет акционерным обществом. А затем войдет в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК).

"Мы планируем войти в ОАК как акционерное общество", - рассказал "Гудку" исполнительный директор РСК "МиГ" Сергей Цивилев. По его словам, сейчас начнутся консультации с ОАК о процедуре вступления в корпорацию. Точно известно, что РСК "МиГ" станет открытым акционерным обществом. Однако свободной продажи активов компании фондовому рынку ожидать не стоит. Все 100% ее акций перейдут в собственность ОАК. Поскольку "МиГ" останется одним из крупнейших производителей военной техники.

Отметим, что "МиГ" получил в 2005 г. прибыль в объеме 127 млн. руб. "В этом году мы планируем увеличить ее до 179 миллионов", - отметил исполнитель-

ный директор РСК "МиГ". В прошлом году РСК "МиГ" поставила 4 истребителя МиГ-29 СМТ (многофункциональный истребитель поколения 4+) в Йемен. Первые четыре МиГ-29, модернизированные под стандарты НАТО и ИКАО, поставлены Словакии.

Продолжается, по словам Сергея Цивилева, выполнение контракта на поставку 16 истребителей МиГ-29К/КУБ (истребители палубного базирования) для военно-морских сил Индии.

В целом контракт предусматривает опцион на 30 истребителей, а также вооружение и вспомогательное оборудование. Старт серийных поставок, как пояснил Сергей Цивилев, приходится на 2007 год. Кроме того, РСК "МиГ" готовится принять участие в тендере, организованном ВВС Индии, на поставку еще 126 истребителей.

*источник: газета "Гудок"
20.04.06*

ИАПО ПОСТАВИТ В 2006 ГОДУ МЧС ДВА САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200

Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО) в 2006 г. поставит для МЧС России 2 самолета-амфибии Бе-200.

Один из Бе-200 будет готов к передаче в третьем квартале этого года, другой - в четвертом. Кроме того, предприятие обеспечит доводку 3 ранее поставленных спасателям машин этого типа. В процессе эксплуатации потребовалось внести ряд изменений в их конструкцию, в том числе усовершенствовать систему забора воды. Всего контракт с МЧС РФ пред-

полагает изготовление 7 самолетов-амфибий. Три из них будут базироваться на подмосковном аэродроме Раменское, остальные - в Красноярске и Хабаровске.

Бе-200 предназначен для перевозок людей и грузов, тушения пожаров, воздушного патрулирования, поисково-спасательных работ на суше и на море. Самолет может брать на борт 12 т воды, принимая ее на режиме глиссирования по поверхности водоема.

*источник: АРМС-ТАСС
20.04.06*

СЕМЕЙСТВО САМОЛЕТОВ RRJ МОЖЕТ ПОПОЛНИТЬСЯ МОДИФИКАЦИЕЙ С ДВИГАТЕЛЯМИ Д-436

Семейство самолетов RRJ может пополниться модификацией с двигателями Д-436. Как заявил на салоне "Двигатели 2006" генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев, "пока не начались летные испытания перспективного самолета, мы совместно с украинскими коллегами подали соответствующее предложение и запросили техническое задание".

Юрий Елисеев отметил, что по своим массогабаритным характеристикам Д-436 подходит для оснащения самолета RRJ. А эксплуатанты, считает он, должны иметь выбор в отношении типа двигателя, который они будут устанавливать на свои самолеты.

"По моему мнению, - заявил глава "Салюта", - там, где будут летать Бе-200, Ту-334, Ан-148, более востребованным окажется RRJ с двигателем Д-436. Более того, я думаю, что RRJ имеет перспективу в качестве военно-транспортного самолета, и тогда уже точно на нем будет предпочтительнее российский двигатель". По словам Юрия Елисеева, основная составляющая Д-436, его газогенератор (ГГ), про-

изводится в России на УМПО и "Салюте". В то же время, ГГ двигателя SaM146 - французский. Кроме того, Д-436 превосходит своего конкурента по всем техническим параметрам, прошел процедуру сертификации и эксплуатируется, в то время как только отдельные узлы SaM146 проходят в настоящее время стендовые испытания. Как, в свою очередь, отметил Вячеслав Богуслаев, генеральный директор ОАО "Мотор Сич", Д-436 на 350 кг легче и на 8-10% превосходит по топливной эффективности двигатель SaM146. "Это лучший в мире двигатель в своем классе. По сравнительным характеристикам он превосходит SaM146, BR715, CF34", - отметил Богуслаев. По его словам, европейский сертификат на Д-436 будет получен в текущем году. Д-436 на 85% состоит из российских материалов и на 100% из российских агрегатов и узлов. Над его созданием трудились десятки российских КБ. В то же время, в SaM146 будет очень низкая составляющая российских технологий.

источник: АРМС-ТАСС
13.04.06

НПК "ИРКУТ" НАЧНЕТ ПОСТАВКИ УТС ЯК-130 В АЛЖИР В 2008 ГОДУ

Поставки Як-130УБС в Алжир начнутся в 2008 г. Об этом на салоне "Двигатели-2006" заявил вице-президент НПК "Иркут", заместитель генерального директора ОКБ им. Яковлева Николай Долженков.

По его словам, 16 алжирских самолетов Як-130 будут укомплектованы серийными двигателями АИ-222-25 в той же конфигурации, которая используется для российских ВВС. Головным поставщиком двигателей является ММПП "Салют".

Как отметил Н.Долженков, двигатель АИ-222-25 - пример одной из самых успешных программ сотрудничества Украины и России в современном моторостроении. Он был разработан в рекордные сроки украинским ГП "Ивченко-Прогресс" в рамках межправительственного соглашения, и в настоящее время производится ММПП "Салют" и ОАО "Мотор Сич". Сейчас на 3 самолетах Як-130, находящихся на государственных испытаниях, установлены двигатели, произведенные в кооперации московским и запорожским предприятиями.

"У разработчиков самолета нет серьезных претензий к двигателю, - заявил Н.Долженков. - Мы убеждены, что этот двигатель будет иметь долгую жизнь на борту самолета Як-130, и в этой конфигура-

ции самолет будет поставляться за рубеж".

"Это стало возможным только благодаря тесным связям между тремя предприятиями", - подчеркнул Н.Долженков. По его словам, на сегодняшний день и самолет, и двигатель находятся на государственных испытаниях. Ожидается, что в этом году будет получено предварительное заключение для министерства обороны России, а в следующем году - акт государственных испытаний.

На Нижегородском авиастроительном заводе "Сокол" развернуто серийное производство 12 самолетов для министерства обороны России по заключенному контракту, ответственным исполнителем двигателей назначен завод "Салют". Однако то, что на самолет поступают заказы, не значит, что работы завершены - еще много предстоит сделать, в частности, по испытаниям. Как добавил на пресс-конференции генеральный конструктор ГП "Ивченко-Прогресс" Федор Муравченко, как и все двигатели, в перспективе возможна модернизация АИ-222-25, в частности, увеличение тяги и обеспечение форсажа.

источник: АРМС-ТАСС
13.04.06

В БУРЯТИИ ПИКЕТ РАБОТНИКОВ АВИАЗАВОДА СТАНЕТ ПРЕДМЕТОМ СУДЕБНОГО РАЗБИРАТЕЛЬСТВА

Мэр Улан-Удэ подает в суд на организаторов пикета работников ОАО "Улан-Удэнский авиазавод". Как заявил Геннадий Айдаев, акция прошла "не по тому адресу".

Напомним, 30 марта работники авиазавода пикетировали здание администрации столицы Бурятии с требованием в адрес муниципалитета "вернуть авиазаводу 150 млн. руб.". Геннадий Айдаев переправил претензии в ТГК-14. "Может быть, они не захотели ехать в Читу, в ТГК-14, могу подсказать адрес", - сказал он.

Содержание плакатов станет предметом судебного разбирательства. Мэр заявил: "Пикетчики дошли до личных оскорблений: "Деньги управляющей компании - в кармане у Айдаева". Я хочу в суде у организаторов митинга выяснить, какие деньги и как они поступают в карман мэра города". "Я ничего не должен сегодня", - заключил Геннадий Айдаев. Об этом сообщило ИА "Байкал Медиа Консалтинг".

источник: ИА "Regnum"
03.04.06

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ...

На заседании совета директоров ОАО "Аэрофлот" единогласно одобрены основные условия и цена сделки по приобретению 30 новых реактивных воздушных судов регионального класса (RRJ) производства "ОКБ Сухого".

Для одобрения этой крупной сделки решено провести до 16 мая 2006 г. внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Аэрофлот" в форме заочного голосования. Для этого 30 марта был составлен список лиц, имеющих право участвовать в предстоящем собрании.

Одобрены условия приобретения 7 воздушных судов Airbus A321, включая финансирование авансовых платежей (основные условия и цена этой сделки были утверждены раньше). Чтобы снизить поставочную стоимость, один из приобретаемых самолетов придет уже в конце этого года.

С учетом опыта эксплуатации имеющихся в Аэрофлоте самолетов семейства Airbus A320 и в целях повышения комфорта решено заказать для салонов самолетов больше дополнительного оборудования, в частности будут установлены блоки передачи полетных данных через спутниковую связь, а для класса "Коммерсант" - моноблочные перегородки.

Совет директоров ОАО "Аэрофлота" одобрил "Ориентиры корпоративной информационной политики" на этот год. Согласно утвержденному плану,

важнейшими информационными темами станут: вступление Аэрофлота в глобальный альянс Sky Team, строительство терминала "Шереметьево-3", модернизация флота, улучшение услуг пассажиров, формирование группы компаний "Аэрофлот", реализация целевых социально значимых программ, развитие корпоративной культуры.

Внутренняя политика Аэрофлота в этом году направлена на всестороннее информирование коллектива компании, продвижение корпоративных ценностей, повышение дисциплины персонала, повышение репутации Аэрофлота как работодателя.

Совет директоров одобрил кандидатуру директора департамента грузовых авиаперевозок ОАО "Аэрофлот" Андрея Горяшко на должность генерального директора ЗАО "Аэрофлот-Карго" (на 100% дочерней компании Аэрофлота). На заседании совета директоров было отмечено, что принятие им решений по принципиальным вопросам деятельности ОАО и их надлежащее выполнение во многом способствуют стабильной деятельности и развитию авиакомпании, а также повышению уровня ее капитализации. За прошлый год цена акций Аэрофлота выросла в 2 раза.

*источник: газета "Московская правда"
04.04.06*

В АПРЕЛЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДПИСАНИЕ КОНТРАКТА НА СОЗДАНИЕ САМОЛЕТА ТУ-414

В течение апреля текущего года планируется подписание контракта с иностранной компанией по инвестициям в объеме свыше 300 млн. долл. в НИОКР создания регионального 72-местного самолета Ту-414. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По мнению собеседника, время от начала финансирования, а, по сути, подписание контракта, до первого полета Ту-414 составит ориентировочно 3 года. Сертифицировать самолет планируется примерно одновременно в Европе и России.

Собеседник отказался раскрыть какие-либо подробности контракта.

Как сообщалось ранее, в прошлом году американская компания Region AeroUSA Inc. обратилась к Минпромэнерго РФ с предложением вложить в проект \$350 млн. В компании также не исключают, что сумма инвестиций в Ту-414 впоследствии может быть увеличена с \$350 млн. до \$1 млрд., что позволит организовать его серийное производство и продвижение на рынке Африки и Латинской Америки.

В Region Aero USA считают, что Ту-414 по характеристикам превосходит RRJ. "Материалы конкурса двухлетней давности и выводы отраслевых экспертов показывают, что по многим техническим и экономи-

ческим характеристикам Ту-414 превосходит RRJ", - полагают в Region Aero USA Inc.

Проект Ту-414 участвовал в конкурсе аванпроектов регионального самолета, победителем которого стал проект RRJ. Однако решение конкурсной комиссии базировалось не только на сравнении технических характеристик и показателей, но и на таких показателях как загрузка предприятия, большей или меньшей вероятности привлечения западных инвестиций.

По мнению, опубликованном в "Российской газете" 14 апреля 2003 г., по таким технико-экономическим характеристикам, как топливная эффективность и себестоимость перевозок, самолет Ту-414 оказался также предпочтительнее, чем RRJ. Проработанность проекта Ту-414, по оценке ОАО "Туполев", составляет 70%.

Базовая комплектация Ту-414 предполагает оснащение самолета двумя ТРДД BR-710-48 тягой по 7100 кг каждый. Двигатель BR-710-48 сертифицирован в 1996 г. и сейчас устанавливается на самолете Gulfstream-V. В принципе, не исключена установка по требованию заказчика двигателей типа Д-436Т1 или Д-436-148 тягой по 7,5 т.

*источник: AVIAPORT.RU
05.04.06*

"ВСМПО-АВИСМА" ВЫДЕРЖАЛА ПРОВЕРКУ

Налоговая служба не выявила нарушений у "ВСМПО-Ависма" за 2003-2004 гг., сообщила компания. Внеплановая налоговая проверка проходила

на ВСМПО с 21 ноября по 17 марта.

*источник: газета "Ведомости"
04.04.06*

БЕЗ СОТРУДНИЧЕСТВА С РОССИЕЙ У УКРАИНСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ НЕТ БУДУЩЕГО

"Без сотрудничества с Россией и российского рынка у украинской авиапромышленности и авиамоторостроения, в том числе, нет и не может быть будущего". Таково итоговое резюме генерального директора ФГУП "Завод им. Климова" Александра Ватагина по вопросу переноса серийного производства двигателей для российских вертолетов с Украины в Россию.

По его словам, если бы Россия владела большим пакетом акций ОАО "Мотор Сич", которое в настоящее время является основным поставщиком двигателей для российских вертолетов, очень просто было бы организовать совместное производство на российской территории. "Переговоры по этому вопросу ведутся, но окончательное решение - за государственными мужами", - сообщил он.

Пока же выпускающим заводом вертолетных двигателей на территории России является только Завод им. Климова. "На первом этапе эта роль за нами и останется. Однако у нас нет намерения становиться серийным заводом. Серийное производство сейчас

осваивается на ММП им.Чернышева", - отметил глава Санкт-Петербургского предприятия.

Представители ОАО "Мотор Сич", со своей стороны, заявили о стремлении сохранить сотрудничество с Россией на взаимовыгодных условиях. По словам Александра Варезникова из московского офиса "Мотор Сич", "перспективы сотрудничества с двигателестроительной отраслью России существуют, однако поступающие сейчас предложения от российской стороны не приемлемы для запорожского завода с экономической точки зрения".

"Мотор Сич" открыт для контактов, но мы не можем работать себе в убыток, - подчеркнул представитель предприятия. - Мы хотим равноправного партнерства, тем более, что и России выгоднее не налаживать производство с нуля, а использовать уже готовые наработки".

*источник: АРМС-ТАСС
05.04.06*

БРАЗИЛИЯ ПРИВЛЕКЛА ВНИМАНИЕ РОССИЙСКОЙ СТОРОНЫ К ВОЗМОЖНОСТИ СОВМЕСТНОГО СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА

Бразилия привлекла внимание правительства РФ к возможности совместного создания регионального самолета, заявил председатель правительства РФ Михаил Фрадков в ходе официального визита в Бразилию, где он ознакомился с производством компании Embraer. Вопрос о возможности совместного создания самолета "не обсуждался, но его касались" во время беседы с президентом Embraer, пояснил Фрадков. Бразильцы продемонстрировали свои возможности для совместного производства

самолета, такого класса, "который был бы востребован на российском рынке", - сообщил премьер. При этом Фрадков отметил, что необходимо увязать такое сотрудничество с работами в рамках программы RRJ. "Эти вопросы будут интересны в процессе создания объединенной авиастроительной корпорации в России, где наверняка есть возможность для участия Embraer - отметил Михаил Фрадков.

*источник: АРМС-ТАСС
07.04.06*

АМЕ: РОССИЯ И ИОРДАНИЯ БУДУТ СОВМЕСТНО ПРОИЗВОДИТЬ ГРАЖДАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

ОПК "Оборонпром" - Ближний Восток станет российско-иорданское совместное предприятие (СП) по производству вертолетов Ка-226, сообщил генеральный директор "Оборонпрома" Денис Мантуров.

СП будет заниматься не только непосредственно выпуском упомянутой модели вертолетов, но и выполнять роль сервисного центра для всей вертолетной продукции ОПК "Оборонпром", применяемой в ближневосточном регионе. Кроме того, запланировано открытие центров подготовки пилотов и технического персонала, которые также будут призваны обслуживать регион в целом. Ка-226 является легким вертолетом, собираемым из набора модулей, что позволяет применять его в самых разных качествах, как для перевоза пассажиров или грузов, так и в спа-

сательных операциях, для предоставления срочной медицинской помощи, для борьбы с пожарами и т.д. Этот вертолет станет одним из главных экспонатов на выставке SOFEX 2006, учитывая, что для Ка-226 это будет заграничным дебютом.

Во время трехдневной выставки ОПК "Оборонпром" будет демонстрировать не только вертолеты "Камова", но и "Миля". Посетители мероприятия смогут получить все характеристики демонстрируемой техники модельного ряда гражданских вертолетов "Ка" и "Ми", а также ознакомиться с тренировочным оборудованием.

*источник: сайт "КМ.ру"
04.04.06*

КОРПОРАЦИЯ "ВСМПО-АВИСМА" И BOEING ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОЗДАНИИ СП

Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" и Boeing 14 апреля подписали меморандум о создании СП. Как указывается в сообщении корпорации, совместное предприятие создается на паритетных началах. Оно будет производить механическую обработку комплексных титановых штамповок, которые "ВСМПО-АВИСМА" планирует поставлять для самолета Boeing 787 Dream-

liner. Окончательная обработка штамповок будет проходить на предприятии Boeing в Портленде и предприятиях других подрядчиков этой авиастроительной компании. Создаваемое СП будет расположено в г. Верхняя Салда (Свердловская обл.).

*источник: ИА "Финмаркет"
14.04.06*

БЕССТРАШНЫЙ BOEING

Boeing вопреки прогнозам аналитиков не испугался "Рособоронэкспорта". Сегодня мировой лидер по производству авиалайнеров подпишет соглашение о создании совместного предприятия с ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма", идею которого наблюдатели уже похоронили из-за внимания госкорпорации к производителю титана.

Подробностей будущего СП в обеих компаниях не раскрывают, ссылаясь на взаимные договоренности. Единственное, что удалось выяснить "Бизнесу" в представительстве Boeing, - что совместное предприятие будет зарегистрировано в России, в городе Верхняя Салда, где расположено головное предприятие "ВСМПО-Ависма".

Сотрудничество между двумя компаниями развивается уже давно. В ноябре 2004 г. Boeing и ВСМПО подписали соглашение о стратегическом партнерстве, по которому предполагалось, что российский производитель титана увеличит поставки своей продукции американскому производителю гражданских самолетов. Однако, когда в марте 2006 г. гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов заявил, что ФГУП готово приобрести "максимально большой" пакет акций ВСМПО, многие аналитики стали сомневаться в перспективах сотрудничества с Boeing.

Скептически относился к национализации и один из совладельцев ВСМПО Вячеслав Тетюхин. "Определенное участие со стороны государства целесообразно, доминирующее - нет", - заявил он тогда.

Считалось, что в случае огосударствления ВСМПО, 70-80% продукции которого идет на

экспорт, производитель титана может потерять часть заокеанского рынка, в частности потому что американские авиастроители не имеют права вести внешнеторговую деятельность с государственными оборонными структурами других стран.

"Как раз создание СП и могло быть вызвано интересом "Рособоронэкспорта" к ВС МПО", - возражает аналитик ИК "Солид" Игорь Нуждин.

По его словам, с помощью СП американцы страхуются от рисков, связанных с возможными изменениями структуры собственности предприятия.

Правда, как уже писал "Бизнес", "Рособоронэкспорт" в любом случае предпочитает входить в отрасль, не меняя структуру собственности, а расставляя на ключевые позиции собственных менеджеров.

Эксперты полагают, что "Рособоронэкспорт", даже если получит контроль над ВСМПО, не станет препятствовать сотрудничеству с иностранными авиастроителями.

ФГУП стремится обеспечить свои программы сырьем, но в России в ближайшее время объем производства самолетов будет значительно отставать от производства титана.

"Даже с учетом программы RRI потребить на внутреннем рынке весь объем титана не удастся", - считает начальник аналитического отдела ИК "Файненшл бридж" Станислав Клецев. По его мнению, то, что СП будет зарегистрировано в России, - это реверанс в сторону государства, так как налоги будут платиться здесь.

*источник: газета "Бизнес"
14.04.06*

ФСБ ПРОВОДИТ ВЫЕМКУ ДОКУМЕНТОВ НА УРАЛЬСКОМ ЗАВОДЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

На ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА) проходит обыск и выемка документов. Следственные действия проводит управление федеральной службы безопасности по Свердловской области.

Обыск проходит в рамках уголовного дела, возбужденного 4 дня назад по фактам незаконного экспорта продукции военного назначения. Представители УФСБ уже изъяли с предприятия около 200 папок с документацией. В списке затребованного правоохранителями - отчеты об экспорте продукции и бухгалтерия УЗГА за последние 3 года.

"Мы предоставили все необходимые документы, однако настораживает список материалов, которые от нас потребовали. Так как лишь 5% требуемых материалов могут рассматриваться следователями как документы по возбужденному делу. Зачем им все остальные документы по хозяйственной деятельности предприятия, я не могу объяснить. Изымается, в том числе, и бухгалтерия за последние 3 года. Если документы заберут, предприятие фактически приостановит работу. Мы даже налоговую отчетность не сможем сдать", - заявил помощник коммерческого директора УЗГА Александр Плотников.

Как стало известно "Новому Региону", причиной интереса УФСБ к УЗГА стала информация о нарушениях заводом требований по экспорту техники за рубеж. Любые контракты на поставку авиационной

техники, либо услуги по ее ремонту, которые оказываются иностранным заказчикам, должны контролироваться всеми закрытыми ведомствами.

Однако завод все подозрения силовиков отвергает. По словам Александра Плотникова, УЗГА никогда не занимался поставкой продукции военного назначения.

"Для этого существует Рособоронэкспорт, который в случае заказа на предприятии берет на себя контроль над чистотой его исполнения. Любой наш контракт проходил все положенные законом стадии контроля со стороны ответственных федеральных ведомств", - сообщил собеседник агентства.

Стоит отметить, помимо УФСБ, делом УЗГА занимается и прокуратура.

В марте в ходе проверок предприятия сотрудники свердловской областной прокуратуры обнаружили факты некачественного ремонта транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Было возбуждено уголовное дело, которое для производства предварительного расследования направлено в Среднеуральское управление внутренних дел на транспорте.

*источник: ИА "Новый регион"
19.04.06*

PRATT & WHITNEY CANADA И ОАО "РУСПОЛИМЕТ" ПОДПИСАЛИ ДОЛГОСРОЧНЫЙ ДОГОВОР О ПОСТАВКЕ КОЛЕЦ ДЛЯ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

На выставке "Двигатели-2006" заключен первый контракт. Российская компания "Русполимет" и Pratt & Whitney Canada (P&WC) подписали 10-летнее соглашение о поставке колец для авиадвигателей производства этого канадского подразделения корпорации United Technologies.

Как заявил в ходе подписания документа генеральный директор ОАО "Русполимет" Александр Конюхов, подписанный контракт готовился 3 года, было много трудностей, которые удалось преодолеть.

"Я считаю, что это прорыв российской спецметаллургии на мировой рынок и большой шаг в интеграцию в мировое авиационное сообщество. Я надеюсь, что наше сотрудничество с Pratt & Whitney Canada будет развиваться быстрыми темпами и по номенклатуре и по количеству", - подчеркнул глава "Русполимета".

По его словам, ежегодные поставки колец будут регулироваться ежегодными спецификациями. На 2006 г. заказано около 1000 кольцевых заготовок. "Это небольшое начало для нашего десятилетнего сотрудничества. Поставки начнутся с июля текущего года", - отметил Конюхов.

Он сообщил также, что поставка колец для Pratt & Whitney Canada составит 5-7% в общем объеме производства российской компании. Для реализации контракта будет использоваться российская сталь

компаний "Электросталь" и "Метчел", за ее качество отвечает "Русполимет". Подписание договора, - заявил Конюхов, одновременно является сигналом для российских поставщиков металла ускорить процессы, связанные с переходом на международные стандарты марок стали.

Как заявил Уолтер Сидоренко, генеральный менеджер Pratt & Whitney Canada по развитию международного бизнеса в Восточной Европе и СНГ, кольца "Русполимета" будут применяться на всех двигателях P&WC, и не предназначены эксклюзивно для российского рынка.

"Мы заинтересованы в привлечении российских поставщиков к работе с P&WC и другими подразделениями United Technologies и хотим увеличить долю российской продукции в наших двигателях", - отметил Сидоренко.

ОАО "Русполимет" - крупнейший в СНГ производитель колец из сталей, никелевых и титановых сплавов, располагающий собственным металлургическим производством - образовано после слияния ОАО "Кулебакский металлургический завод" и ЗАО "Кулебакский кольцепрокатный завод" в 2005 г.

*источник: АРМС-ТАСС
12.04.06*

САМАРСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ ПЛАНИРУЮТ В ИЮНЕ НАЧАТЬ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ НК-93

ОАО "СНТК им. Кузнецова" планирует начать летные испытания двигателя сверхвысокой степени двухконтурности НК-93 в июне этого года, сообщил на 9-м международном салоне "Двигатели 2006" генеральный директор самарского предприятия Сергей Тресвятский.

По его словам, на предприятии готовы к испытаниям два двигателя НК-93, которые в настоящее время устанавливаются на летающую лабораторию Ил-76ЛЛ в ЛИИ им. Громова. Восстановление этого самолета-лаборатории практически завершилось за счет дополнительного финансирования, полученного при поддержке президента России В. Путина и губернатора Самарской области К. Титова. После летных испытаний будет принято решение о дальнейших работах по сертификации НК-93.

Как отметил руководитель предприятия, доводка двигателя НК-93 входит в число наиболее приоритет-

ных задач СНТК им. Кузнецова по тематике гражданской авиации. Это один из самых оригинальных и перспективных двигателей не только отечественного, но и мирового двигателестроения, считает он.

Двигатель НК-93 предназначен для дальнемагистральных (Ил-96), среднемагистральных (Ту-204) и транспортных (Ту-330) самолетов, соответствует современным нормам ИКАО по шуму и перспективным нормам по эмиссии вредных выбросов. На салоне МАКС 2005 демонстрировался один из летных опытных образцов двигателя.

НК-93 имеет двухступенчатый винт-вентилятор с изменяемым шагом, который приводится во вращение от трехступенчатой турбины через планетарно-дифференциальный редуктор.

*источник: АРМС-ТАСС
12.04.06*

ПО ИТОГАМ 2005 ГОДА НПО "САТУРН" ПРОВЕЛО БОЛЬШОЙ ОБЪЕМ НИОКР ПО РЯДУ ТИПОВ СИЛОВЫХ УСТАНОВОК

По итогам 2005 г. НПО "Сатурн" провело значительный объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по целому ряду типов силовых установок, сообщил на ежегодной конференции руководителей предприятий-членов АССАД президент этой организации Виктор Чуйко.

Так, в частности, был проведен большой объем НИОКР по таким программам, как двигатель SaM-146 для самолета RRJ, двигатель Д-30КП "Бурлак" для ремоторизации самолетов Ил-76, двигатели новых поколений для перспективных комплексов

военной авиации и БПЛА, корабельные ГТД четвертого поколения.

По его словам, проведенный в прошлом году объем работ по модернизации базового двигателя АЛ-55 для учебно-тренировочных самолетов позволил в марте этого года осуществить первый запуск опытного образца двигателя АЛ-55И, изготовленного в кооперации с уфимскими и московскими предприятиями.

*источник: АРМС-ТАСС
03.04.06*

"САЛЮТ" ПОДЕЛИЛСЯ АЛЖИРСКИМ КОНТРАКТОМ

Как стало известно "Ъ", Омское моторостроительное производственное объединение имени Петра Баранова (ОМПО) будет участвовать в выполнении контракта на поставку 16 учебно-боевых самолетов Як-130 в Алжир. ОМПО должно выпустить комплектующие для двигателя самолета, а окончательная сборка моторов будет происходить на московском объединении "Салют" и передаваться на авиазавод в Нижнем Новгороде. Потенциальный спрос до 2012 г. на мировом рынке на самолеты класса Як-130 эксперты оценивают в 700 единиц.

Как сообщил "Ъ" генеральный директор Московского машиностроительного производственного предприятия (ММПП) "Салют" Юрий Елисеев, во время недавнего визита президента России Владимира Путина в Алжирскую Демократическую Республику был подписан контракт на поставку в эту страну 16 учебно-боевых самолетов Як-130. Самолеты оснащены двигателями АИ-222-25, которые с 2006 г. серийно выпускаются во ФГУП "ММПП "Салют".

"Стратегически мы должны объединиться с омским ПО имени Петра Баранова, поэтому уже сейчас решили приступить к загрузке омских производственных мощностей. Сибирякам поручили выпуск очень важных узлов турбины, другие высокотехнологичные агрегаты. Это первое совместное выполнение заказа по производству совершенно нового российского авиационного двигателя", - рассказал Юрий Елисеев.

Як-130 считается самым перспективным среди современных учебно-тренировочных самолетов. После установки дополнительного оборудования может быть использован в качестве легкого штурмовика. Способен нести боевую нагрузку весом до 3 т. Тактико-технические характеристики Як-130 позволяют выполнять все маневры существующих истребителей в дозвуковом режиме, что делает его пригодным для обучения пилотов четвертого и пятого поколений истребителей. Двигатель АИ-222-25 по требованию заказчика может быть укомплектован соплом с управляемым вектором тяги, а также модифицированной форсажной камерой. Максимальная взлетная тяга АИ-222 составляет 2,5 т. Модульная конструкция двигателя позволяет выполнять быструю замену деталей.

Напомним, ММПП "Салют" и ОМПО имени Петра Баранова должны объединить производственные мощности к сентябрю 2006 г. В результате будет создана государственная научно-производственная структура по производству авиационных и газотур-

бинных двигателей (ФНПЦ). "Омское моторостроительное объединение имени Петра Баранова" станет филиалом ФНПЦ. Начало сотрудничества омского и московского предприятий директор ММПП "Салют" оценивает как "весьма успешное".

"Мы уже получили первую партию изделий из Омска по контракту с министерством обороны России на поставку нескольких машин Як-130 для отечественных ВВС. Качество очень хорошее. Омичам удалось сохранить классных специалистов и традиции моторостроения. Это значит, что номенклатура изделий, выполняемых ОМПО имени Петра Баранова, в дальнейшем будет расширяться, в том числе и при производстве двигателей для российской авиации пятого поколения", - уверен Юрий Елисеев.

Подписанный контракт с Алжиром станет не последним в военном сотрудничестве ММПП "Салют" с другими странами. Сейчас ведутся переговоры на поставку партии Як-130 еще в одну из стран Ближнего Востока.

"Сколько заработает на этом именно омское объединение, я сказать не могу - коммерческая тайна, но сумма будет достаточно значительной. А вообще мы планируем, что до 2010-2012 года будет произведено и продано до 700 самолетов Як-130. Около 12 машин до 2008 г. закупит Минобороны России", - поделился планами господин Елисеев.

Специалистам ОМПО имени Петра Баранова, чтобы в срок и с необходимым качеством выполнить московский заказ, "пришлось мобилизоваться".

"Делать авиационную технику еще сложнее, чем ракетную. Двигатели эксплуатируются в разных режимах, в том числе и при больших нагрузках. Должны иметь большой ресурс. Но справились", - с удовлетворением отметил заместитель генерального директора омского моторостроительного объединения Сергей Поздняков. На предприятии много ждут от дальнейшего развития отношений с ММПП "Салют".

"Самая пиковая точка падения производства у нас была в 1997 г. Но потом начался постепенный рост. И уже в 2005 г. по сравнению с 2004 г. мы дали рост производства 14%. Здесь большая доля заказов получена от ММПП "Салют". Это не только авиационная тематика, но и производство газовых турбин гражданского назначения. В 2006 г. мы совместно намерены значительно прибавить к уже имеющимся объемам производства", - рассказал Сергей Поздняков.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
03.04.06*

АВИАДВИГАТЕЛЬ АИ-450 ПЛАНИРУЕТСЯ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ В 2007 ГОДУ

Получение сертификата на новый авиационный двигатель АИ-450 мощностью 450-500 л.с. разработки Запорожского моторостроительного КБ "Прогресс" (ЗМКБ "Прогресс") для авиации общего назначения возможно уже в 2007 г. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал заместитель генерального директора ОАО "Мотор Сич" Владимир Семенов.

"В настоящее время ОАО "Мотр Сич" совместно с ЗМКБ "Прогресс" участвует в проведении испытаний

авиадвигателя АИ-450", - отметил заместитель гендиректора. На базе создаваемого авиадвигателя АИ-450 разработана, успешно прошла испытания и эксплуатируется вспомогательная силовая установка (ВСУ) АИ-450МС. Новой ВСУ уже оснащен второй опытный экземпляр регионального самолета Ан-148. Стоимость ВСУ можно оценить примерно в 180-250 тыс. долл., считает собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.06*

ГОСКОМИССИЯ ДАЛА ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ОЦЕНКУ ВСЕМ ЭТАПАМ ПРОВЕДЕННЫХ РАБОТ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАДВИГАТЕЛЯ АЛ-31Ф-М1 ПРОИЗВОДСТВА ФГУП "ММПП "САЛЮТ"

4 апреля 2006 г., состоялось первое заседание Государственной комиссии, созданной по приказу Главкома ВВС РФ В.С. Михайлова.

Государственная комиссия рассмотрела проект модернизации авиадвигателя АЛ-31Ф-М1 производства ФГУП "ММПП "Салют" для боевых самолетов семейства Су и дала положительную оценку всем этапам проведенных работ за прошедший период. Составлен протокол первого заседания, который подписали все члены комиссии во главе с Председателем комиссии. После оформления всей необходимой документации в ближайший месяц начнутся государственные испытания модернизированного двигателя АЛ-31Ф-М1.

По словам генерального директора ФГУП "ММПП "Салют" Ю.С. Елисеева, "модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 оптимально подходит для установки на новый ударный самолет Су-34, который придет на смену фронтовым бомбардировщикам Су-24 и поступит на вооружение российских ВВС уже в этом году".

Модернизация двигателя АЛ-31Ф для самолетов серии Су проводится в 3 этапа. В рамках создания

двигателя пятого поколения ФГУП "ММПП "Салют" планирует создать 3 модификации двигателя АЛ-31Ф: М1, М2, М3. Модификация АЛ-31ФМ1 отличается от базового варианта увеличенной на 1 т. тягой и повышенным до 750 час. межремонтным ресурсом. На модификации М2 будет стоять не 4-ступенчатый, а 3-ступенчатый компрессор низкого давления, который уже разработан ФГУП "ММПП "Салют", а также еще больше увеличится тяга и ресурс. На М3 тягу планируется поднять на 20% по сравнению с базовым вариантом, и эта модификация будет максимально приближена к двигателю 5-го поколения.

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и обслуживает авиадвигатели АЛ-31ФН (для самолетов семейства Су), ремонтирует АЛ-21 Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-43БТ (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
05.04.06*

ММПП "САЛЮТ" В ЭТОМ ГОДУ ПОСТАВИТ НОВОСИБИРСКОМУ ЗАВОДУ ДВИГАТЕЛЬ АЛ-31Ф-М1 ДЛЯ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ СУ-34

ММПП "Салют" в этом году поставит новосибирскому заводу модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 для летных испытаний Су-34, сообщил корр. АРМС-ТАСС заместитель генерального директора московского предприятия Валентин Крымов.

По его словам, "мы успешно прошли программу испытаний по модернизированному двигателю. Теперь заседает правительственная комиссия по его приемке. По окончании работы комиссии АЛ-31Ф-М1 можно будет поставлять в НАПО.

Как сообщил Валентин Крымов, истребитель Су-34 прописан в программе вооружений на 2005-2015 гг. В российских ВВС он будет летать с новыми двигателями. Как отметил специалист, по заказу ВВС РФ "Салют" в текущем году должен также поставить 20 двигателей АИ-222-25 для учебно-боевого истребителя Як-130. Серийное производство этого двигателя в очень короткие сроки освоено на заводе.

*источник: АРМС-ТАСС
05.04.06*

НАЧАЛИСЬ ПУСКИ ПЕРВОГО АГРЕГАТА ГТА-6РМ НА РАЙОННОЙ ТЕПЛОВОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В ЗЕЛЕНОГРАДЕ

В конце марта начались пуски первого агрегата ГТА-6РМ газотурбинной электростанции мощностью 12 МВт производства НПО "Сатурн" на районной тепловой электростанции Москвы в Зеленограде.

Строительство электростанций - это составная часть широкой программы модернизации и развития энергетической инфраструктуры Москвы. Аналогичные газотурбинные электростанции (мощностью 12 МВт каждая) на базе установок "Сатурна" уже построены на двух РТС столицы - в Пенягино и Курьяново. Продолжаются работы по созданию РТС в Переделкино. Начиная с 2002 г., реализован ряд проектов с применением данных энергетических агрегатов. На сегодняшний день ОАО "НПО "Сатурн" прорабатывает более 20 проектов, в которых планируется применение выпускаемых предприятием агрегатов ГТА-6/8РМ. Все проекты находятся на различных стадиях реализации. В ряде проектов ОАО "НПО "Сатурн" рассматривается в качестве генераль-

ного подрядчика по строительству электростанций "под ключ". ОАО "НПО "Сатурн" принимает участие в ряде тендеров по поставке ГТА-68РМ. Это, в первую очередь, тендер на поставку 6-мегаваттного агрегата для Северной Мини-ТЭЦ (г. Гродно, республика Белоруссия), а также тендеры ОАО "Сургутнефтегаз" по поставке оборудования на Верхненадымское и Северо-Селияровское месторождения (в общей сложности 6 агрегатов ГТА-6РМ).

По сумме своих технико-эксплуатационных характеристик агрегат ГТА-6/8РМ является одним из лучших в своем классе. По итогам 2005 г. в номинации "Продукция производственно-технического назначения" газотурбинный энергетический агрегат ГТА-6РМ стал лауреатом конкурса "100 лучших товаров России". Кроме того, ГТА-6РМ был присвоен статус "Гордость отечества".

*источник: компания "НПО "Сатурн"
06.04.06*

ОБЪЕМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ ММПП "САЛЮТ" В 2005 ГОДУ ВЫРОС ПОЧТИ НА 33 %

Объем реализации продукции ММПП "Салют" в 2005 г. вырос на 32,9% по сравнению с 2004 г., сообщил на пресс-конференции в ИТАР-ТАСС заместитель генерального директора московского предприятия Валентин Крымов. По его словам, увеличение объемов выполненных работ "Салюта" составило 7,4% по отношению к 2004 г. Численность работающих на предприятии увеличилась на 3,2% при этом выработка на 1 работника в 2005 г. выросла на 28,9% по сравнению с 2004 г.

Сумма инвестиций предприятия в обновление и развитие своей технологической и производственной базы составила более 1 млрд. руб. Выросла доля объемов работ с инозаказчиками на 22,9%. Дебиторская задолженность за 2005 г. выше кредиторской в 1,7 раза. Средняя заработная плата по предприятию увеличилась на 10,6% и составляет 16181 руб.

"Салют" завершает первый этап модернизации двигателя АЛ-31Ф-М1 по ТТЗ ВВС от 16.12.2003. Двигатель прошел госиспытания и представлен на госкомиссию. Параллельно продолжается второй этап модернизации двигателя на тягу 14 тс. В рамках этой работы изготовлен и установлен на стенд двигатель - демонстратор. Работы производятся в обеспечение модернизации существующего парка самолетов для их эксплуатации до 2020 г.

По запросу индийской стороны и по ТТЗ РСК "Миг" на "Салюте" выполняются работы по модернизации двигателя АЛ-31Ф серии 30С для самолетов типа МиГ-27М и МиГ-23. Сейчас модернизированный двигатель готовится к летным испытаниям.

источник: АРМС-ТАСС
05.04.06

ОАО "НПО "САТУРН" НАГРАЖДЕНО ТРЕМЯ ЗОЛОТЫМИ И СЕРЕБРЯНОЙ МЕДАЛЯМИ, ДИПЛОМАМИ САЛОНА "АРХИМЕД - 2006" И РОСПАТЕНТА

Интеллектуальная собственность ОАО "НПО "Сатурн" по результатам ее оценки международным жюри и экспертной комиссией IX Московского Международного Салона промышленной собственности "Архимед - 2006" была награждена 3 золотыми и 1 серебряной медалями, дипломами Салона и Роспатента.

ОАО "НПО "Сатурн" представило на Салоне "Архимед - 2006" объекты промышленной собственности по технологии электрохимической обработки лопаток газотурбинных двигателей и товарные знаки предприятия. За активное участие в организации и проведении IX Московского Международного Салона промышленной собственности "Архимед - 2006" ОАО "НПО "Сатурн" получило диплом почтения и благодарности. Золотыми медалями и дипломами Салона отмечены разработки ОАО "НПО "Сатурн" "Станок для электрохимической обработки" и "Способ круговой электрохимической обработки лопаток ГТД".

ОАО "НПО "Сатурн" также награждено золотой медалью и дипломом Салона за разработку и активное использование оригинального товарного знака и серебряной медалью и дипломом Салона - за промышленный образец "Снегоход "Тайга". Полученные ОАО "НПО "Сатурн" награды являются фактом между-

народного признания научно-технического потенциала ОАО "НПО "Сатурн", свидетельствуют о высокой рыночной стоимости объектов промышленной собственности предприятия.

IX Московский Международный Салон промышленной собственности "Архимед - 2006" провел свою работу с 28 по 31 марта 2006 г. На нем были представлены более 700 объектов промышленной собственности российских и зарубежных предприятий, изобретателей.

Организатором Салона выступил Международный инновационный центр "Архимед" при содействии Министерства обороны Российской Федерации, Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации. Поддержку в проведении Салона "Архимед - 2006" оказали администрация президента Российской Федерации, правительство г. Москвы, Всемирная организация интеллектуальной собственности.

источник: компания "НПО "Сатурн"
06.04.06

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ АВИАДВИГАТЕЛЬ ПС-12 МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАН В 2009-2010 ГГ.

В условиях своевременного принятия решения и финансирования со стороны государства перспективный авиационный двигатель типа ПС-12 разработки ОАО "Авиадвигатель" для перспективного ближне- среднемагистрального самолета (БСМС) может быть сертифицирован в 2009-2010 гг. Такое мнение высказал генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) Владимир Скибин.

По словам Главы ЦИАМ, предложения разработчика по созданию соответствующей кооперации и началу работ были отвергнуты руководителями министерств и ведомств на том основании, что теперь все вопросы развертывания перспективных работ будут решаться на уровне Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

"Отечественные авиационные разработчики авиадвигателей 5 лет назад определились, что базовым перспективным авиадвигателем для гражданской авиации должен стать двигатель класса примерно 12 т. тяги", - подчеркнул Владимир Скибин.

По оценкам, которые он привел, около 50% рынка в перспективе будут занимать авиадвигатели в классе тяги 10-20 т. Эти двигатели потребуются для перспективных самолетов для замены самолетов Ту-154. Сейчас обсуждаются вопросы создания БСМС и двигателя для него, но каждый год потерянный создаст новые заботы и проблемы.

источник: AVIAPORT.RU
06.04.06

ПРЕДПРИЯТИЯ ПЕРМСКОГО МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ТРАДИЦИОННО ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ IX МЕЖДУНАРОДНОГО САЛОНА "ДВИГАТЕЛИ-2006"

Среди многочисленных экспонатов вниманию гостей и участников салона будет впервые представлена одна из последних разработок пермских моторостроителей - полноразмерный авиационный двигатель ПС-90А2, уже прошедший часть стендовых испытаний.

ПС-90А2 - одна из модификаций двигателя ПС-90А - разрабатывается ОАО "Авиадвигатель" совместно с компанией Pratt&Whitney в рамках целевой Программы развития гражданской авиационной техники России до 2015 г. Унифицированный турбовентиляторный двухконтурный ПС-90А2 призван прийти на смену базовому двигателю ПС-90А, который сегодня устанавливается на лайнерах типа Ил-96-300, Ту-204, Ту-214.

По сравнению с прототипом ПС-90А2 будет обладать большим ресурсом, повышенной надежностью (в 1,5-2 раза), низкими эксплуатационными затратами. При этом стоимость жизненного цикла двигателя снизится примерно на 35%. Другими достоинствами новой разработки пермяков является выполнение требований ЕТОР5 для двухдвигательных самолетов по обеспечению непрерывного 180-минутного полета по маршрутам большой дальности и над океаном, а также соответствие самолетов, оснащенных ПС-90А2, нормам Главы 4 ИКАО по шуму самолета на местности. Таким образом, ПС-90А2 не уступает лучшим мировым аналогам.

В минувшем 2005 г. в Перми собраны и поставлены на испытания 2 двигателя ПС-90А2, а также дан старт циклическим испытаниям основных деталей на специальных установках с целью подтверждения их расчетного ресурса. Результаты первых испытаний придают уверенность в успешном окончании доводочных работ, а также возможности успешной разработки модификаций ПС-90А2 в классе двигателей 16-18 т.

Двигатель, представленный на выставке, является вторым опытным экземпляром. Его наработка в ходе стендовых испытаний составляет 96 часов (51

цикл, 213 запусков, 106 переменных режимов).

В 2006 г. пермяки планируют в целом закончить этап стендовых испытаний. Для этого будет изготовлен третий полноразмерный двигатель и проведено 150-часовое сертификационное испытание. Сертификация ПС-90А2 запланирована на 2007 г.

По словам генерального директора Пермского моторостроительного комплекса, генерального конструктора ОАО "Авиадвигатель" Александра Иноземцева, ключевым аспектом сотрудничества пермяков с "Pratt&Whitney" является не только финансирование НИОКР и серийного производства, но и, в первую очередь, совместное проектирование на основе современных информационных технологий и передовых методов производства, - уверен А. Иноземцев. - Именно такой путь сотрудничества максимально отвечает интересам российской стороны: обеспечивает научно-технический паритет и создание новейшей техники в интересах авиаперевозчика, обеспечивает привлечение прямых инвестиций и способствует оптимальному режиму доходов от эксплуатации серийной продукции".

Кроме двигателя ПС-90А2 на экспозиции пермских моторостроителей будет представлен еще один "живой" газотурбинный двигатель ПС-90ЭУ-16ПА для энергетики, комплект узлов наружного контура со звукопоглощающими конструкциями (ЗПК) II поколения для двигателя ПС-90А и его модификаций, комплект звукопоглощающих конструкций для авиационного двигателя Д-30КУ-154, макет коробки приводов ПС-90А, макеты газотурбинных электростанций "Урал-4000" и "Урал-6000", образцы зубчатых колес, а также серийный образец мотоблока популярной в России серии "Каскад".

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
19.04.06*

ММПП "САЛЮТ" ПЛАНИРУЕТ К СЕРЕДИНЕ 2006 ГОДА ОТГРУЗИТЬ КИТАЮ ПОСЛЕДНЮЮ ПАРТИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ АЛ-31ФН

ММПП "Салют" планирует к середине года отгрузить последнюю партию двигателей АЛ-31ФН, предназначенных для оснащения китайских истребителей J-1/F-1, заявил на пресс-конференции в рамках 9-го международного салона "Двигатели 2006" генеральный директор московского предприятия Юрий Елисеев.

По его словам, из общей партии в 100 моторов, заказанной китайской стороной, на сегодняшний день в Китай поставлено 60 двигателей. Часть из оставшихся 40 изделий уже готова на "Салюте" к отправке и ожидает заказчиков. "Я думаю, что в июне мы отгрузим последние двигатели и завершим контракт".

Что касается второго китайского контракта по поставке 180 АЛ-31Ф для замены выработавших ресурс двигателей на истребителях типа Су-27 ВВС Китая, то 100 из этих двигателей будет выпускаться на "Салюте", а еще 80 - на Уфимском моторостроитель-

ном производственном объединении (УМПО). В этом году ММПП "Салют" поставит в Китай 20 АЛ-31Ф, которые уже построены на предприятии. "Остальные двигатели мы отгрузим в 2007 году", - сказал Елисеев.

Он также сообщил, что Китай уже подал заявку на двигатель АЛ-31Ф-М1 применительно к модернизации китайского парка истребителей Су-27/Су-30. Как будет проходить эта ремоторизация, пока не известно. По словам Елисеева, возможно завод в Шеньяне предпочтет собирать двигатели, а мы будем поставлять модернизированные узлы. Но это дело будущего, а пока лишь ясно, что китайская сторона предпочла вариант модернизации, предложенный ММПП "Салют".

*источник: АРМС-ТАСС
13.04.06*

В ХОДЕ ПРОВЕДЕНИЯ 9-Й МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ "ДВИГАТЕЛИ 2006" СОСТОЯЛАСЬ ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ "ПРОДУКЦИЯ ФГУП "ММПП "САЛЮТ" - ПРОРЫВ НА РЫНКЕ ТЕХНОЛОГИЙ XXI ВЕКА"

В конференции приняли участие: генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Елисеев Ю.С., вице-президент НПК "Иркут", заместитель генерального директора ОКБ им. Яковлева Долженков Н.Н., генеральный директор ОАО "Мотор Сич" Богуслаев В.А., генеральный конструктор ГП "Ивченко-Прогресс" Муравченко Ф.М. и др.

В ходе конференции были затронуты вопросы о стадии проекта модернизированного двигателя АЛ-31Ф-М1 для истребителей Су-27СМ и Су-34 ВВС РФ, о поставках учебно-боевого самолета Як-130 в Алжир, а также о ходе реализации контракта с Китаем и другими зарубежными странами.

Г-н Елисеев выразил уверенность, что "государственные испытания двигателя АЛ-31Ф-М1 завершатся не позднее июля, будет подписан акт о приемке, после чего двигатель АЛ-31Ф-М1 будет готов к серийному производству. Межремонтный ресурс двигателя составляет около 1000 час., в то время как сейчас этот показатель в ВВС РФ - 300 часов, тяга на 1 т. больше, чем у базового варианта". Г-н Елисеев

также сообщил, что Китай уже подал заявку на двигатель АЛ-31Ф-М1 применительно к модернизации китайского парка истребителей Су-27/Су-30.

В ходе пресс-конференции г-н Долженков заявил, что "16 алжирских самолетов Як-130 будут укомплектованы серийными двигателями АИ-222-25 в той же конфигурации, которая используется для российских ВВС. Головным поставщиком двигателей является ФГУП "ММПП "Салют". Он отметил, что "двигатель АИ-222-25 - пример одной из самых успешных программ сотрудничества Украины и России в современном моторостроении.

Двигатель АИ-222-25 был разработан ФГУП "ММПП "Салют" в кооперации с Запорожским машиностроительным КБ "Прогресс" в рамках межправительственного соглашения и в настоящее время производится ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "Мотор Сич".

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
13.04.06*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" УВЕЛИЧИВАЮТ СВОЕ ПРИСУТСТВИЕ НА МИРОВОМ РЫНКЕ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

12 апреля 2006 г. руководством предприятий Пермского моторостроительного комплекса и лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко" подписан контракт на изготовление и поставку 25 двигателей ПС-90А для 5 самолетов российского производства, предназначенных для кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion и 2 самолетов Ил-96-400Т авиакомпании "Волга-Днепр".

Договор, предусматривающий прямую поставку в 2006-2007 гг. двух Ил-96-300, двух Ту-204-100 и одного Ту-204С, был подписан 10 апреля 2005 г. в Гаване в присутствии руководителя Роспрома Бориса Алешина. Отгрузка "Пермским моторным заводом" первой партии двигателей в рамках очередного "кубинского заказа" запланирована на ноябрь 2006 г.

Напомним, что первый самолет Ил-96-300, оснащенный ПС-90А, передан Cubana de Aviacion в ноябре минувшего года. В марте 2006 г. в Гаване состоялась передача второго самолета Ил-96-300. До этих пор авиапарк кубинской авиакомпании состоял преимущественно из самолетов Ил-62М, Ан-24 и Як-42.

Расширение сотрудничества Пермского моторостроительного комплекса и Cubana de Aviation за счет приобретения Кубой современных флагманов российской гражданской авиации семейства "Ил" и "Ту" выгодно как для кубинской, так и для российской стороны. Это позволяет расширить авиапарк российских самолетов с пермскими двигателями на внешнем рынке, увеличить поток пассажиров и грузов на рейсах кубинской национальной авиакомпании, а также создать базу технического обслуживания самолетов российского производства в Гаване.

По словам Генерального директора Пермского моторостроительного комплекса, генерального конструктора ОАО "Авиадвигатель" Александра Иноземцева, поставка кубинской авиакомпании самолетов, оснащенных пермскими двигателями, открывает перед пермяками широкие перспективы экспортных поставок двигателей ПС-90А и его модификаций крупнейшим представителям мирового рынка. В частности, 8 апреля 2006 г. "Ильюшин Финанс Ко" уже сделала шаг к освоению африканского авиарынка, подписав с министерством транспорта Зимбабве протокол о намерениях о поставке пяти самолетов Ил-96-400, оснащенных двигателями ПС-90А1 - одной из модификаций базового ПС-90А.

Турбовентиляторный малозумный ПС-90А - единственный в России серийный базовый двигатель четвертого поколения, предназначенный для самолетов средне- и дальнемагистральной авиации. По своим технико-экономическим характеристикам ПС-90А находится на уровне лучших мировых аналогов тягой 16-18 тонн.

С 1997 г. он эксплуатируется по техническому состоянию - без фиксированных ресурсов. Ограниченный ресурс в циклах имеют только отдельные детали, которые заменяются при капитальных ремонтах. Средняя наработка двигателей составляет 7-8 тыс. час. без съема с крыла, что сводит к минимуму затраты авиаперевозчиков на ремонт и резервные двигатели.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
19.04.06*

НПО "САТУРН" ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР ОАО "СУРГУТНЕФТЕГАЗ" НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ГТА-6РМ

ОАО "НПО "Сатурн" выиграло тендер ОАО "Сургутнефтегаз" на поставку 4-х энергетических установок ГТА-6РМ для электростанции мощностью 24 МВт на Верхненадымское месторождение.

Конкурсантами НПО "Сатурн" в этом проекте выступили "Сумское производственное объединение", НПП "Зоря - Машпроект" (г. Николаев) и "Искра-Энергетика" (Пермь). В итоге по совокупности технико-экономических характеристик заказчик выбрал энергетическое оборудование НПО "Сатурн".

Объем заказов на ГТА-6РМ за последнее время существенно вырос. Это объясняется тем, что по своим технико-эксплуатационным характеристикам и соотношению "цена-качество" ГТА-6РМ является одной из лучших на рынке энергетического машиностроения в данном классе мощности. По итогам 2005 года в номинации "Производство производственно-тех-

нического назначения" газотурбинный энергетический агрегат ГТА-6РМ стал лауреатом конкурса "100 лучших товаров России". Кроме того, ГТА-6РМ был присвоен статус "Гордость отечества".

На сегодняшний день НПО "Сатурн" прорабатывает более 20 проектов, в которых планируется применение выпускаемых предприятием агрегатов ГТА-6/8РМ. Все проекты находятся на различных стадиях реализации. В ряде проектов НПО "Сатурн" рассматривается в качестве генерального подрядчика по строительству электростанций "под ключ".

Основными заказчиками агрегатов ГТА-6 и ГТА-8 МВт являются муниципальные образования, промышленные предприятия и нефтегазовые компании.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
10.04.06*

РОССИЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ НЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО АВИАДВИГАТЕЛЬ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ РАЗРАБОТАН В ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ СРОКИ

Российские специалисты не уверены, что авиадвигатель 5-го поколения будет разработан в запланированные сроки. Об этом доложил генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) Владимир Скибин заместителю председателя Военно-промышленной комиссии Владиславу Путилину.

"Есть ли уверенность, что двигатель 5-го поколения будет сделан вовремя?", - спросил Владислав Путилин, посещая стенд ЦИАМа в ходе выставки "Двигатели-2006". По словам Скибина, если отношение к этой программе будет прежним, не будет сформирована соответствующая кооперация, не будут поставлены четкие цели, осуществляться соответствующее финансирование, ответ на этот вопрос будет отрицательным, и Россия может окончательно потерять позиции в авиадвигателестроении.

Пока в России этот путь не пройден, заявил руководитель ЦИАМ В. Путилин. Особенно это касается гражданской авиации. По его словам, проект RRJ приветствуется специалистами, однако, SNECMA пришла в него со своим перспективным газогенератором и новыми технологиями, которые она не передаст России - таков закон экономики.

Поэтому, подчеркнул Скибин, "мы должны развивать свои технологии". В России 20 лет не закладывался в разработку новый двигатель. Потеряны позиции, потеряна культура, положение по отношению к западным технологиям значительно усложнилось.

Однако, отметил В. Скибин, "мы знаем, в каком направлении надо двигаться, и при соответствующей воле государства мы можем обогнать конкурентов".

*источник: АРМС-ТАСС
12.04.06*

В 2007 ГОДУ ММП ИМ. В.В.ЧЕРНЫШЕВА НАЧНЕТ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ РД-33МК ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ ИНДИЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29К

В 2007 г. Московское машиностроительное предприятие (ММП) им. В.В.Чернышева начнет серийное производство двигателей РД-33МК "Морская оса" для оснащения индийских истребителей МиГ-29К, сообщил на 9-м международном салоне "Двигатели 2006" генеральный директор предприятия Александр Новиков.

По его словам, летные испытания двигателя планируется начать во втором квартале текущего года.

Санкт-петербургский Завод им. В.Я.Климова, где создан РД-33МК, передал два двигателя РСК "МиГ" для первого опытного истребителя МиГ-29К. Активная стадия летных испытаний самолета будет проходить во второй половине текущего года.

С конца 2005 г. ММП совместно с Заводом им. В.Я.Климова проводит стендовые испытания "Морской осы" на надежность и ресурс. Согласно условиям контракта, назначенный ресурс этого двигателя должен составить 4 тыс. часов, в то время как ресурс серийного РД-33 составляет 2 тыс. часов. Повышение назначенного ресурса и увеличение тяги являются

главными отличиями "Морской осы" от базового варианта и обеспечивают самолету гарантированный взлет с палубы и улучшенные летные характеристики, в том числе в условиях жаркого и морского климата.

Улучшение характеристик достигается путем внедрения ряда конструктивных усовершенствований, включая новую систему охлаждения, новые лопатки турбины, новые антикоррозийные и жаростойкие покрытия, модифицированную камеру сгорания с новым фронтальным устройством и предварительным перемешиванием воздуха с топливом и ЭДСУ.

В 2005 г. в программу РД-33МК завод вложил 17 млн дол, в 2006 г. инвестиции в завершающий этап модернизации составят 18,5 млн дол.

На РСК "МиГ" ММП им. В.В.Чернышева передаст в общей сложности 40 двигателей РД-33МК - 32 для установки на 16 самолетов, на поставку которых заключен контракт с индийской стороной, и 8 запасных.

*источник: АРМС-ТАСС
12.04.06*

ДО 2024 ГОДА МИРОВОЙ РЫНОК АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ОЦЕНИВАЕТСЯ В СУММУ БОЛЕЕ 500 МЛРД. ДОЛЛ.

Мировой рынок авиационных двигателей на период до 2024 г. оценивается в сумму более 500 млрд. долл., заявил генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) Владимир Скибин. Он подчеркнул, что авиационное двигателестроение очень динамично развивается с 50-х годов. В настоящее время ведущие фирмы разрабатывают авиадвигатели уже шестого поколения. Из поколения в поколение авиационные двигатели становятся не только все более совершенными, но и более сложными и дорогими. С каждым новым поколением авиадвигателей возрастает объем необходимых НИР. "По нашим оценкам, более 30 направлений науки и техники работают на создание нового авиационного двигателя, а американские специалисты насчитали таких направлений более 57", - сообщил В. Скибин.

По мнению главы ЦИАМ, для снижения стоимости и сроков создания нового авиадвигателя принимаются различные меры. Уже примерно лет 20 используется методология, которая позволяет ориентировочно на 30% сократить и сроки разработки авиадвигателя, и стоимость НИОКР. Суть методологии заключается в том, что разработчик не должен начинать ОКР при отсутствии совокупности знаний, опережающего научно-технического задела. К сожалению, такая методология в России пока не зафиксирована нормативными документами. Приходится

констатировать, что в России за постсоветский период очень сильно сданы многие позиции. Допущен существенный технологический разрыв, велики потери кадров. "Сегодня мы занимаемся модернизацией авиадвигателей четвертого поколения с получением поколения "4+", а на Западе уже эксплуатируют авиадвигатели пятого поколения и ведутся работы по авиадвигателю шестого поколения", - отметил В. Скибин. По его мнению, конкурентоспособный авиадвигатель в условиях открытого рынка - авиадвигатель, который может на равных участвовать в тендере для установки на западных самолетах.

"Пока мы можем создать такой авиадвигатель", - выразил уверенность руководитель ЦИАМ. - На сегодня имеется 2 приоритетных перспективных авиадвигателя - базовый авиадвигатель для гражданской авиации по программе БСМС и перспективный авиадвигатель для ПАК ФА. В этих 2 двигателях заложены самые передовые технические решения. Задача создания таких двигателей чрезвычайно сложная, так как стартовая позиция очень неважная". По оценке, которую привел В.Скибин, каждый год задержки в создании этих двух перспективных авиадвигателей приводит к увеличению на 10-15% стоимости НИОКР, а сроки завершения НИОКР отодвигаются на 2-3 года.

источник: AVIAPORT.RU
12.04.06

В ПЕРМИ К 2012 ГОДУ БУДЕТ СОЗДАНО СЕМЕЙСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-12А НА БАЗЕ УНИФИЦИРОВАННОГО ГАЗОГЕНЕРАТОРА

Пермские моторостроители к 2012 г. создадут семейство двигателей ПС-12А на базе унифицированного газогенератора, сообщил на 9-м международном салоне "Двигатели-2006" гендиректор "Пермского моторостроительного комплекса" Александр Иноземцев.

На пресс-конференции Иноземцев пояснил, что ПС-12А - перспективный проект, который пока находится на бумаге. "Это семейство двигателей в классе тяги от 7 до 18 тонн, на базе одного унифицированного газогенератора. Никто в мире уже не создает новый газогенератор для нового двигателя. Все делают семейства двигателей, на базе одного унифицированного газогенератора", - сообщил Иноземцев. "Самый удачный пример такой стратегии, - пояснил он, - двигатели семейства CFM-56. Мы, ничего не придумывая, пошли этим же путем".

Сертификат на двигатели планируется получить в 2012 г. "Приходится выбирать оптимальные параметры газогенератора, чтобы все двигатели семейства превосходили все, что будет создано в мире к этому времени", - подчеркнул гендиректор.

Иноземцев также отметил, что "тема ПС-12А затронута в "Программе поддержки гражданской авиации", которая сейчас оформляется". Свою заинтересованность в проекте и участие в нем подтвердили в американской компании "Пратт энд Уитни".

"Речь пойдет о технологиях двойного назначения, но мы найдем решение этих вопросов, как пять лет назад удалось это сделать по двигателю ПС-90А2", - сообщил Иноземцев.

источник: АРМС-ТАСС
12.04.06

ПРОЕКТ УКАЗА О СОЗДАНИИ ПЕРМСКОГО ЦЕНТРА ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ БУДЕТ ГОТОВ ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ

Проект указа президента о создании Пермского центра двигателестроения будет готов до конца второго квартала, сообщил генеральный директор Пермского моторостроительного комплекса Александр Иноземцев журналистам в Москве на выставке "Двигатели 2006".

"В настоящее время проект указа разработан, он находится на согласовании в ведомствах. По плану, он должен быть готов до конца второго квартала", - отметил А. Иноземцев. Как уточнил топ-менеджер компании, в конце марта на предприятии прошла проверка Федеральной антимонопольной службы

(ФАС). "По моим сведениям, они (представители ФАС - "АвиаПорт") готовят положительное заключение", - сказал он. В настоящее время, добавил А. Иноземцев, идет оценка стоимости активов предприятий.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт", руководитель Пермского центра двигателестроения заявил, что в состав объединения войдут все те предприятия, которые рассматривались несколько лет назад, в том числе и "Редуктор-ПМ".

источник: AVIAPORT.RU
11.04.06

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛИСТОВ РОССИИ В 2005 ГОДУ

В 2005 г. в авиационном двигателестроении продолжились тенденции умеренного роста, имевшие место и в 2004 г. Такое мнение высказал президент Союза авиационного двигателестроения (АССАД) Виктор Чуйко. По его мнению, 2004 г. характеризовался тем, что практически перестали увеличиваться объемы продаж (3% к 2003 г.), уменьшились инвестиции в развитие производства, уменьшилось количество разрабатываемых авиадвигателей, на некоторых предприятиях стали не вовремя выплачивать зарплату.

В 2005 г. произошло увеличение объема продаж по отношению к показателю 2004 г., наметилось некоторое улучшение в деятельности предприятий, однако ситуация остается сложной. "В целом тенденции, которые были до и в 2004 г., сохранились, и в создании новых авиадвигателей практического продвижения нет", - отметил глава ассоциации.

Он связал сложившееся положение с проведенной два года назад административной реформой. Она, по мнению специалиста, привела к снижению координационных усилий государственных структур. Также, по его мнению, затянулся процесс создания объединенной интегрированной структуры в авиастроении.

Вместе с тем, отметил В. Чуйко, в 2005 г. удалось сертифицировать один двигатель вспомогательной силовой установки (МС-450), есть продвижение в создании франко-российского двигателя SaM-146 для российского регионального самолета RRJ, существенное продвижение было в сертификации авиадвигателя Д-436-148 для самолета Ан-148. Заводом им. Климова был выполнен ряд работ по вертолетным авиадвигателям. 14 октября 2005 г. был запущен завод на совместном предприятии по производству авиадвигателя SaM-146 для RRJ. Опытно-конструкторским бюро ММПП "Салют" были завершены работы по созданию и испытаниям модернизированных образцов авиадвигателя АЛ-31Ф как с повышенной

тягой, так и с новыми функциональными способностями, перечислил В. Чуйко. Далее он остановился на итогах работы предприятий авиадвигательной отрасли и отдельных предприятий. Объемы продаж предприятий АССАД выросли в 2005 г. на 10%, в том числе по серийным предприятиям на 7,4%, по ОКБ авиационного двигателестроения - на 15%, по НИИ - на 40% и по ремонтным предприятиям на 17%. В частности, в прошлом году ММП им. Чернышева при росте объемов на 27% и росте численности занятых на 1% увеличена зарплата на 38%. Предприятие обеспечено заказами на ближайшие 5 лет. В этом большая заслуга Завода имени Климова, так как ММП им. Чернышева производит авиадвигатели разработки этого предприятия. На ОАО "Сатурн" в 2005 г. объем продаж увеличен на 27,6% при увеличении зарплат на 13% и сокращении численности работающих на 2,3%. Устойчивый рост объемов продаж в диапазоне 8-14% показали в 2005 г. ММПП "Салют", МПО им. Румянцев, предприятие "Инкар", ОАО "Металлист-Самара", ООО "МЭПО-ЗЭМ" и ряд других предприятий. Существенный рост объемов произошел в прошлом году в ВИЛС за счет производства и поставок деталей дисков по гранульной технологии.

Численность работающих в подотрасли снизилась в прошлом году на 3,5% (в 2004 г. - на 1%). При этом численность на 83% предприятий уменьшилась на 1-15%, а на 17% предприятий увеличилась на 1-3%. В большей степени численность уменьшилась в НИИ и ОКБ, в меньшей - на серийных и ремонтных предприятиях. Заработная плата в 2005 г. выросла в среднем на 16,7% и составила 9000 рублей. Рост зарплат находится в диапазоне от 2 до 56% (серийные предприятия повысили зарплату в среднем на 15%, АРЗ - на 22%, ОКБ - на 17 процентов, НИИ - на 37%).

источник: AVIAPORT.RU
18.04.06

ЗАВОД ИМ. КЛИМОВА УВЕЛИЧИВАЕТ ДОХОД ОТ КОНСТРУКТОРСКОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ СВОЕЙ РАЗРАБОТКИ

ФГУП Завод им. Климова (г. Санкт-Петербург) увеличивает поступления от конструкторского сопровождения авиационных самолетных и вертолетных двигателей своей разработки, сообщил Генеральный директор предприятия Александр Ватагин.

"В последнее время ситуация с поступлениями от конструкторской разработки меняется весьма позитивно - платежи, которые Завод им. Климова получает с различных заводов, возрастают в десятки раз", - сказал гендиректор. В качестве примера он отметил, что Уральский завод гражданской авиации в 2004 г. выплатил по номенклатуре конструкторского сопровождения Заводу им. Климова примерно 10 млн. руб., а в 2005 г. - около 28 млн. руб. "На 2006 г. мы зафиксировали сумму в 1,4 млн. долл., но по факту, надо полагать, будет больше", - сказал А. Ватагин. Завод им. Климова работает с Московским машиностроительным предприятием им. Чернышева, Санкт-Петербургским заводом "Красный Октябрь", украинским ОАО "Мотор Сич", авиационно-ремонтными заводами №№ 218, 150. "Все они также перечисляют

Заводу им. Климова средства за конструкторское сопровождение", - сказал А. Ватагин.

Завод им. Климова разрабатывает широкую номенклатуру двигателей различного назначения. Среди них авиационные двигатели семейства РД-33 (общий выпуск более трех тысяч экземпляров), вертолетные двигатели типа ТВ3-117 и ВК-2500 (выпущено примерно 70 тысяч), танковые двигатели для танков Т-80У и др. Выручка предприятия в 2005 г. от реализации достигла 1,176 млрд. руб. В 2006 г. завод планирует поднять выручку как минимум до 1,6 млрд. руб. Предприятие рассчитывает расширить портфель заказов и увеличить общий объем выручки до 3 млрд. руб., а чистую прибыль - до 91,2 млн. руб. Доля НИОКР в общем объеме выручки составила около 50%, продажа готовой продукции - 35%, услуги по сервису и ремонту - 15%. Завод им. Климова обеспечивает рабочими местами 2386 сотрудников, включая работников по совместительству.

источник: AVIAPORT.RU
19.04.06

ММП ИМ. В.В.ЧЕРНЫШЕВА ГОТОВИТСЯ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, РАНЕЕ ВЫПУСКАВШИХСЯ В УКРАИНЕ

Московское машиностроительное предприятие (ММП) им. В.В.Чернышева готовится к серийному производству вертолетных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500, ранее выпускавшихся в Запорожье предприятием "Мотор Сич". Эти двигатели устанавливаются на вертолетах Ми-8/ Ми-17, Ми-24, Ми-28, Ка-27/ Ка-28, Ка-32, Ка-50 и ряде других винтокрылых машин, сообщил на 9-м международном салоне "Двигатели 2006" генеральный директор ММП им. В.В.Чернышева Александр Новиков.

В частности, по его словам, уже началась передача на завод технической документации на двигатель ВК-2500. Санкт-петербургский Завод имени В.Я.Климова, где создан ВК-2500, до сентября этого года должен передать ММП им. В.В.Чернышева весь комплект техдокументации. Планируется, что на первом этапе - 2006-2008 гг. - двигатели будут выпускаться в Санкт-Петербурге на Заводе им. В.Я. Климона, а с

2009 г. - на мощностях ММП им. В.В.Чернышева. Двигатель ВК-2500 будет производиться в кооперации ММП им. В.В.Чернышева, Заводом им. В.Я.Климова, ОАО "Красный Октябрь", МПО им. И.Румянцева и Пермским агрегатным объединением "Инкар". Как известно, в связи с планами вступления Украины в НАТО российским правительством принято решение об освоении серийного производства вертолетных двигателей, ранее выпускавшихся запорожским ОАО "Мотор Сич", отечественной двигателестроительной промышленностью.

Полную поддержку усилий ММП им. В.В.Чернышева по освоению серийного производства вертолетных двигателей ВК-2500, предназначенных для замены двигателей украинского производства, выразил Главнокомандующий ВВС генерал армии Владимир Михайлов.

*источник: АРМС-ТАСС
13.04.06*

ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ АН-148 ВЫГОДНЕЕ, ЧЕМ ДРУГИЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ

Эксплуатация нового регионального пассажирского самолета Ан-148 выгоднее для эксплуатирующей авиакомпании, в сравнении с существующими аналогами. Такое мнение высказал представитель лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко". Согласно расчетам компании, прибыль от эксплуатации одного самолета должна составить 1,775 млн. долл. в год, применительно к конкретной маршрутной сети не оглашаемой российской компании. "Финансовый расчет эксплуатации на один летный час показывает, что прибыль от одного летного часа одного воздушного судна составляет 692 доллара, против 520 долларов для самолета Ту-334, 127 долларов для самолета Embraer-170", - дополнил источник. По его словам, соответствующие показатели в расчете прибыли на один пассажирокилометр составляют 1,52 долл. для Ан-148, 1,15 долл. для Ту-334, 1,28 долл. для Embraer-170.

"Самолет Ан-148 находится на завершающей стадии создания (НИОКР) и имеет существенные ценовые преимущества перед основными конкурентами", - подчеркнул собеседник.

По его мнению, проекты RRJ и Ан-148 - дополняющие друг друга проекты. Основная ниша для самолета Ан-148-100 - 75 пассажиров, а RRJ - 95 пассажиров. Ан-148 нацелен в первую очередь на рынок России, в том числе для эксплуатации на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, и других стран СНГ. RRJ нацелен больше на экспортные поставки за пределы стран СНГ, американский континент. Таким образом, как видно, у каждого из этих самолетов имеются свои "ниши" и они будут дополнять друг друга.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.06*

РСК "МИГ" ПРОСИТ УСКОРИТЬ ПЕРЕДАЧУ АГРЕГАТОВ САМОЛЕТА ТУ-334 В КАЗАНЬ

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") выразила пожелание о скорейшей передаче агрегатов ближнемагистрального 102-местного пассажирского самолета Ту-334, строившегося на Луховицком машиностроительном заводе, входящем в состав РСК "МиГ", на Казанское авиационное производственное объединение (КАПО). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" заявил информированный источник, участвующий в программе создания и производства самолета Ту-334.

По его словам, действующими планами перевозка агрегатов Ту-334 автомобильным транспортом из Луховиц на КАПО предусмотрена на май текущего года. "Однако РСК "МиГ" выразила пожелание осуществить перевозку на месяц раньше - в апреле текущего года", - заявил специалист.

Всего на сегодня построены 2 летных экземпляра самолета Ту-334: первый опытный ("единичка"), находящийся в распоряжении разработчика - ОАО

"Туполев", и "пятерка" - первый самолет постройки Киевского государственного авиационного завода "Авиант". "На РСК "МиГ" находится в постройке самолет "тройка" (№003)", - уточнил собеседник.

Он отметил, что самолет №003 будет достраиваться на КАПО по договору между ОАО "Туполев" и КАПО. С РСК "МиГ" будут произведены расчеты оплаты понесенных предприятием затрат по самолету №003. Согласно имеющимся планам, самолет №003, изготавливаемый в типовой конструкции, будет продан на рынке, как сертифицированный тип для пассажирских авиаперевозок.

В процессе создания самолета Ту-334 место его серийного производства менялось трижды. В настоящее время постановлением правительства головным предприятием по выпуску с 2007 года самолетов Ту-334 определено КАПО.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.06*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОДВЕЛА ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2005 ГОД ПО РОССИЙСКИМ СТАНДАРТАМ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

5 апреля с.г. Корпорация "Иркут" подвела итоги деятельности за 2005 г. по российским стандартам бухгалтерского учета. Согласно результатам отчетности, стоимость активов на конец отчетного периода увеличилась более чем в 1,2 раза и составила 32,8 млрд. руб., по сравнению с 27,2 млрд. руб. на начало отчетного периода. Это, в основном, связано с увеличением запасов в 2,6 раза на 5,5 млрд руб., которые составили 3,4 млрд. руб. на начало отчетного периода по сравнению с 8,9 млрд. руб. на конец отчетного периода.

В запасах, в первую очередь, в 4,2 раза увеличились затраты в незавершенном производстве, которые составили 6,4 млрд. руб. по сравнению с 1,5 млрд. руб. на начало отчетного периода. Производственный цикл Корпорации больше отчетного периода, поэтому почти половина выручки по продукции, произведенной в 2005 г., будет отражена в финансовой отчетности за 2006 г.. Вместе с тем, необходимо отметить, что Корпорация успешно выполняла все свои обязательства по заключенным контрактам и следовала срокам производства продукции.

Во-вторых, Корпорация закупила больше сырья и материалов для производства продукции в 2006 г., чем было на начало отчетного периода, тем самым застраховав себя от рисков будущего увеличения стоимости материалов, используемых в авиастроении, что наблюдалось в течение всего 2005 г. Так, на конец отчетного периода, сырья, материалов и других аналогичных ценностей было накоплено на сумму 2,1 млрд. руб., что на 40,6% выше аналогичного показателя на начало отчетного периода. Вместе с тем, необходимо указать на значительное сокращение НДС по приобретенным ценностям более чем на 47,8% с 2,2 млрд. руб. до 1,7 млрд. руб. Это в основном связано с тем, что НДС был предъявлен к возмещению из бюджета.

Выручка Корпорации сократилась в 2,3 раза по сравнению с предыдущим годом и составила 8,0 млрд. рублей (18,5 млрд. руб. в 2004 г.). Снижение выручки связано с тем, что в соответствии с РСБУ она признается по отгрузке, а график поставок по инициативе приобретающей стороны был смещен на 2006 г.

Корпорация выполнила производственную программу в объеме, равном объему 2004 г., отгрузила продукции на сумму 8,0 млрд. руб., а находящаяся в производстве продукция была учтена на балансе в составе затрат в незавершенном производстве.

Вместе с тем, Корпорация значительно улучшила контроль над издержками. Так, валовая рентабельность в отчетном периоде составила 44,8%, по сравнению с 40,6% в 2004 г. Чистые внереализационные расходы составили лишь 0,3 млрд. руб., что в 5,1 раз меньше, чем в 2004 г. (1,5 млрд. руб.).

Таким образом, учитывая длительный производственный цикл Корпорации и график поставок продукции, необходимо подчеркнуть, что в данном отчетном году РСБУ не в полной мере отразило специфику работы компании. Признание выручки по РСБУ по отгрузке повлияло на сокращение как самой выручки, так и всех остальных финансовых показателей. Вся произведенная продукция будет отгружена в 2006 г. в соответствии с утвержденным графиком поставок.

Между тем, успешную реализацию производственной программы более точно отобразят международные стандарты финансовой отчетности, которые признают выручку по проценту готовности продукции. Корпорация планирует опубликовать финансовую отчетность по МСФО в мае 2006 г. В соответствии с ранее опубликованными планами выручка по МСФО за 2005 г. ожидается в размере 623 млн. долл., валовая рентабельность 40,5%, рентабельность по EBITDA 18,0-18,5%, рентабельность по чистой прибыли 4,5-5,5%.

"Мы находим результаты работы в 2005 году удовлетворительными. Объем производства сохранился на уровне 2004 года, а график отгрузки соответствовал генеральному плану Корпорации. Мы успешно работали с поставщиками и подрядчиками, смогли снизить издержки, повысить стоимость активов, снизить задолженность перед поставщиками и подрядчиками", - заявил Вице-президент по корпоративным финансам Дмитрий Елисеев.

*источник: компания "НПК "Иркут"
06.04.06*

"ФИНМЕККАНИКА" ПОЛУЧИТ 25% АКЦИЙ КОМПАНИИ "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО"

Итальянская компания "Финмекканика" получит 25% плюс одну акцию компании "Гражданские самолеты Сухого". Соответствующее соглашение планируется подписать в Москве 21 апреля. Одновременно будет подписано межправительственное соглашение по управлению совместной для "Финмекканики" и

"Сухого" компаний. В подписании примет участие министр Италии по вопросам производственной деятельности Клаудио Скайоло.

*источник: АРМС-ТАСС
17.04.06*

ЭДУАРД РЕБГУН БУДЕТ БАНКОТИТЬ "ЛЕГКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ МИ"

Эдуард Ребгун, являющийся временным управляющим НК ЮКОС, назначен конкурсным управляющим ОАО "Производственное объединение "Легкие вертолеты Ми". Соответствующее решение принял арбитражный суд Москвы, сообщил "Интерфакс" со ссылкой на материалы должника. НПО "Лег-

кие вертолеты Ми" было учреждено рядом российских предприятий авиапрома для проведения научных разработок по созданию вертолетной техники, в частности, легкого вертолета Ми-34.

*источник: газета "Коммерсантъ"
18.04.06*

РОСОБОРОНЭКСПОРТ СТАНЕТ ТИТАНОВЫМ

"Рособоронэкспорт" скоро сможет купить у Вячеслава Брешта и Владислава Тетюхина принадлежащие им акции титановой корпорации "ВСМПО-Ависма". Уже завтра арбитражный суд Свердловской области может снять арест, наложенный на бумаги компании по иску структуры "Реновы" Lamane Trading. Истец отозвал свой иск в связи с переносом процесса в лондонский арбитраж. Однако повторный арест, скорее всего, наложен не будет.

"Заявление об отказе от иска в полном объеме поступило в канцелярию суда за 15 минут до заседания", - сказала судья Ирина Краснобаева, объявляя решение о прекращении рассмотрение иска Lamane Trading Corporation о признании недействительной сделки по покупке 13,4% акций корпорации "ВСМПО-Ависма" структурами ее совладельцев.

"Ренова" рассчитывает, что основные разборательства будут в Лондоне и Нью-Йорке. "Екатеринбургский и кипрский суды носили, по сути, вспомогательный характер", - пояснил "Бизнесу" представитель "Реновы" Андрей Шторх. По его словам, их главной задачей было не допустить распыления пакета до тех пор, пока не начнутся основные слушания. "Поскольку предварительные слушания уже начались в конце февраля - начале марта, то мы уже тогда заявили, что будем снимать ограничительные меры в России", - добавил Шторх.

12 апреля в суде Свердловской области будет рассмотрено ходатайство Lamane о снятии ареста с 73,4% акций "ВСМПО-Ависмы", что также необходимо для начала работы международного арбитража. "Возможно, решение будет принято сразу, возможно,

арест будет снят 10 мая вместе с вступлением в законную силу решения об отзыве иска", - отмечает Андрей Шторх. Однако чтобы снова арестовать эти акции через лондонский арбитраж, "Ренове" придется перечислить крупную сумму на счет суда.

"В международной практике рассмотрение подобных споров депонирование крупных сумм для страхования издержек компании, чьи активы арестовываются - обычное явление. Случалось, что депонировались суммы до \$5 млрд", - пояснил "Бизнесу" управляющий партнер юридической фирмы "Вегас-Лекс" Альберт Еганян.

Сумма, как правило, адекватна стоимости арестованных активов. Вчера капитализация компании на РТС составила \$2,74 млрд, следовательно, арестованный пакет стоит около \$2 млрд.

Далеко не однозначно, что "Ренова" пойдет на такой шаг. Причем не столько из экономии, сколько чтобы не портить отношения с государством в лице "Рособоронэкспорта", претендующего на эти акции.

До тех пор, пока они находятся под арестом, сделка невозможна, а вставать на пути у государственного оборонного холдинга себе дороже.

"Лоббистские возможности "Рособоронэкспорта" значительно выше, чем у Вексельберга, поскольку руководители этой компании входят в "питерское" сообщество администрации президента", - отмечает аналитик Центра политических технологий Алексей Макашкин.

источник: газета "Бизнес"
11.04.06

РСК "МИГ" ВПЕРВЫЕ ЗА МНОГО ЛЕТ ПОЛУЧИЛА ПРИБЫЛЬ

Российский производитель легких истребителей РСК "МиГ" впервые за долгие годы получил в 2005 г. чистую прибыль, которая составила 126,7 млн. руб. по сравнению с убытком в размере около 500 млн. руб. годом ранее, говорится в материалах компании.

Как сообщает Reuters выручка госкомпании в 2005 г. выросла на 65,5% - до 248,5 млн. долл.

РСК "МиГ" в прошлом году сменило менеджмент, костяк которого составили представители крупнейшие-

го в России частного производителя боевых самолетов "Иркут". По данным "МиГ", портфель заказов корпорации в настоящее время составляет 2,5 млрд. долл.

"МиГ" должен войти в состав Объединенной авиастроительной корпорации, которую, как ожидается, возглавит нынешний глава "МиГа" и основной акционер "Иркута" Алексей Федоров.

источник: газета "Взгляд"
19.04.06

СУДЫ ЗАДЕРЖАЛИ IPO ДЛЯ ВСМПО ЕЩЕ НА ГОД

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" отложило процедуру первичного размещения акций (IPO) с 2006 на 2007 г. Изначально провести IPO планировалось сразу по окончании слияния ВСМПО и Ависмы. Консолидация, по мнению акционеров, должна была повысить ее прозрачность, после чего стало бы возможным размещение акций и за рубежом.

Как заявил генеральный директор компании Владислав Тетюхин, процедура IPO переносится из-за юридических проблем компании. Дело в том, что 73% акций корпорации ВСМПО-Ависма до сих пор находятся под арестом, который был наложен осенью 2005 г. в качестве обеспечительной меры при рассмо-

тении иска "Реновы" к совладельцам корпорации Вячеславу Брешту и Владиславу Тетюхину, которых истцы подозревали в нарушении трастового соглашения и незаконном приобретении у компании ее 13,4% акций корпорации. 10 апреля "Ренова" отозвала иск к топ-менеджменту ВСМПО-Ависма, посчитав правильным перенести спор в суды Англии и США, но обеспечительные меры сохранятся до вступления определения суда в силу, то есть до 10 мая.

источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
18.04.06

АВИАПРОМ ВЗЯЛ ВЫСОКУЮ НОТУ

24 марта авиационная корпорация "Иркут" разместила дебютный выпуск кредитных нот (CLN) объемом 125 млн. долл.

Процентная ставка по нотам составила 8,25% годовых, срок погашения - 3 года. Инвесторы восприняли новые бумаги на ура: объем заявок более чем в 5 раз превысил первоначальное предложение. В сделке приняли участие крупнейшие инвестиционные фонды и управляющие активами, работающие с российскими долговыми ценными бумагами, инвестиционные банки, а также клиенты банков, занимающихся частными вкладами. Более 47% выпуска досталось инвесторам из Великобритании, 21% - инвесторам из России, остальное разделили между собой инвесторы из Европы и Юго-Восточной Азии.

Ажиотажный спрос на облигации "Иркута" ошеломил инвестбанкиров и аналитиков, поскольку еще в ноябре никто не захотел ссудить этой корпорации 100 млн долл. на 3 года под 8,5% годовых. Тем более что дебютные кредитные ноты, в отличие от стандартных евробондов, допускают ограниченное раскрытие информации, не имеют рейтинга и листинга на западных биржах, что значительно сужает потенциальный круг инвесторов.

Основной причиной активной скупки бумаг "Иркута" стал подписанный в декабре прошлого года указ российского президента о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По всей видимости, западные инвесторы поверили в амбициозные планы главы Минпромэнерго Виктора Христенко, который пророчит ОАК захват до 20% мирового авиарынка за счет пассажирских и транспортных самолетов.

"Мы рассчитываем за 10 лет увеличить объем авиастроительного бизнеса в России в 3 раза, с 2-2,5 млрд. долл. до 7-8 млрд.", - заявлял Виктор Христенко в начале марта.

Примечательно, что такой оптимизм разделяют и инвестиционные банкиры.

"Объединение не только устранил ненужную конкуренцию между российскими компаниями, производящими сходную продукцию, но и увеличит потенциал сектора, - считает аналитик инвестиционной компании Deutsche UFG Елена Сахнова. - В итоге консолидация позволит российским компаниям конкурировать с зарубежными производителями, располагающими мощной производственной базой и значительными финансовыми ресурсами".

При этом именно "Иркуту" в Объединенной авиастроительной корпорации отводится ключевая роль, поскольку главой ОАК станет крупнейший акционер "Иркута" Алексей Федоров, а доля "Иркута" в корпорации будет самой большой после государства - до 20%, в то время как его вклад в совокупную выручку холдинга составит порядка 30%.

Важным обстоятельством, подогревшим спрос инвесторов на бумаги "Иркута", стала уверенность в их низкой рискованности.

"Иркут" становится практически государственной компанией, и все права требования по кредитам, которые ему были выданы, перейдут к Объединенной авиастроительной корпорации, - говорит

Елена Сахнова. - В итоге к моменту погашения нот на руках у их держателей будет фактически квази-суверенный риск". Привлекла инвесторов и достаточно высокая процентная ставка по займу - многие аналитики пришли к выводу, что андеррайтер МДМ-банк продешевил.

"Такой доходности при таком высоком уровне эмитента сейчас просто нет, - говорит аналитик банка "Союз" Павел Лукьянов. - В последнее время на рынке CLN размещались либо бросовые компании типа "Амтела", например, со ставкой 9% годовых, либо серьезные эмитенты типа Промсвязьбанка с доходностью 7,5%. Очевидно, что компания "Иркут" значительно ближе ко второй категории по основным производственным, технологическим и финансовым показателям, а также уровню открытости и качеству взаимодействия с инвесторами".

С этими оценками согласны и другие аналитики. "АвтоВАЗ торгуется по ставке 7% годовых, в то время как у него и положение на рынке хуже, чем у "Иркута", и финансовые показатели ниже, - подтверждает Елена Сахнова. - Очевидно, что долговые бумаги "Иркута" могут приносить инвесторам сопоставимый доход".

Напомним, что рентабельность "Иркута" по итогам 2005 г. составила 18% - это один из самых высоких показателей во всей мировой авиастроительной индустрии. Что касается прозрачности и лояльности инвесторам, то и тут у "Иркута" все нормально. С 2002 г. компания регулярно проводит размещения облигаций на внутреннем рынке. А весной 2004 г. было проведено IPO "Иркута" на ММВБ и РТС.

Впрочем, в защиту андеррайтера необходимо отметить, что еще в ноябре прошлого года конкуренция на рынке облигаций с подобной процентной ставкой была достаточно активной, поэтому ожидать столь высокого спроса на бумаги "Иркута" было сложно.

"Конъюнктура рынка стала более благоприятная для этого размещения - доходности ниже, чем были в конце ноября, - отмечает Павел Лукьянов. - К тому же сейчас инвесторы испытывают голод: ведь в ноябре займов подобного качества было значительно больше, достаточно вспомнить Евразхолдинг, разместившийся под 8,25 %, или Россельхозбанк с аналогичной процентной ставкой". К тому же, признают специалисты, андеррайтер в этот раз серьезней подошел к привлечению инвесторов, в частности, презентации бумаг "Иркута" были организованы в Гонконге, Сингапуре и Лондоне.

В "Иркуте" говорят, что первое размещение CLN (до этого проходили лишь местные размещения) - только начало большой программы заимствований.

"Мы увидели значительный потенциал для наших будущих сделок, в частности для размещения еврооблигаций, которое может состояться в конце 2006-го - первой половине 2007 года", - говорит финансовый директор корпорации "Иркут" Дмитрий Елисеев.

*источник: журнал "Эксперт"
03.04.06*

НАРЗ ХОТЯТ ЛИКВИДИРОВАТЬ

Панамская Myron Trade, купившая у ЗАО "Русфинтех" (Новосибирск) в конце ноября 2005 г. 10% акций ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод" (НАРЗ), начала, по информации руководства завода, кампанию по "ликвидации акционерного общества". Этот вопрос может быть рассмотрен на годовом собрании акционеров в мае этого года.

Уставный капитал ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод" - 30 247 руб. Основной вид деятельности - капремонт и техническое обслуживание вертолетов Ми-6, Ми-8, Ми-10К, Ми-17, Ми-24, Ми-26. Общая площадь производственных и складских помещений - 27,5 тыс. кв. м. Более 70% акций ОАО "НАРЗ" консолидированы компанией "БФ-Медиа" в интересах своего собственника - Русской вертолетной компании (РВК). Русская вертолетная компания основана в 2005 г. бывшим гендиректором Московского вертолетного завода Юрием Андрияновым, бывшим гендиректором завода "Спарк" (Санкт-Петербург) Юрием Морозовым и президентом "Оскар-Авиа Групп" Артуром Штанковым.

Напомним, что в июне 2005 г., когда основным собственником НАРЗа стал "БФ-Медиа", на предприятии разгорелся конфликт акционеров. Дело в том, что миноритарий НАРЗа - компания "Русфинтех" (которая связана с новосибирским предпринимателем Алексеем Онищенко) одновременно с РВК скупала акции завода, но довела свой пакет лишь до 11,6% акций. Началась череда судебных разбирательств.

"Наша цель - добиться решения суда о признании незаконным избрания совета директоров ОАО "НАРЗ" от 30 сентября 2005 года, когда был принят устав общества в новой редакции и избран новый гендиректор завода без учета мнения миноритарных акционеров, - говорит юрист ОАО "Новосибирский гражданский проект" (также входит в сферу интересов Онищенко) Григорий Васильев.

20 марта 2006 г. арбитражный суд Новосибирской области вынес определение о запрете принятия решений по финансовым вопросам руководством НАРЗа. По словам председателя совета директоров предприятия Юрия Андриянова, это определение ущемляет права акционеров ОАО "НАРЗ". По его мнению, основная цель "Русфинтеха" - вынудить "БФ-Медиа" купить их акции "по спекулятивным ценам". Очередное заседание суда по иску "Русфинтеха" состоится 14 апреля.

"После того как "БФ-Медиа" отказалась купить акции "Русфинтеха" за баснословную цену, в конце

ноября 2005 г. 10-процентный пакет приобрела панамская компания Myron Trade, - отмечает Андриянов. - И теперь "Русфинтех" совместно с панамской компанией ведут кампанию, направленную на нанесение ущерба имиджу завода". По его словам, осенью 2005 г. эксплуатантам вертолетов были разосланы письма, "порочащие репутацию завода".

Однако, например, руководитель представительства ФГУП "Рособоронэкспорт" по СФО Юрий Зозуля о подобных письмах ничего не слышал.

"Я ничего не знаю о письмах в адрес нашей организации, - пояснил господин Зозуля. - Возможно, они были направлены в московскую дочернюю организацию "Рособоронэкспорта" - ОАО "Оборонпром". Тем не менее я не думаю, что эти письма могут существенно повлиять на судьбу предприятия, так как она в большей степени зависит от эффективности работы менеджмента". Его поддержал и коммерческий директор Омского авиаремонтного завода Андрей Горбачев, конкурентом которого является НАРЗ: "Несмотря на то что в Новосибирске идут тяжбы, у нас пока не появилось ни одного заказчика-перебежчика".

По словам Андриянова, действия компании Myron Trade не ограничились одними письмами. Одним из главных вопросов, который миноритарии хотят вынести на годовое собрание, - вопрос ликвидации НАРЗа как акционерного общества. При чем ликвидатором предлагается все тот же Myron Trade, - сообщил корреспонденту "КС" господин Андриянов.

Эту информацию подтвердил и генеральный директор ЗАО "Русфинтех" Александр Матросов. В то же время Александр Матросов отрицает аффилированность своей компании с Myron Trade и считает, что идет борьба за землю, на которой стоит завод.

"Сегодня многие заводы превращают в жилые кварталы или бизнес-центры, - пояснил господин Матросов, - а НАРЗ расположен практически в центре города. Этим и объясняется такой интерес к нему".

"Скорее всего речь идет о "гринмейле" - собственники офшора пытаются вынудить контролирующих акционеров выкупить акции по завышенной цене, - подчеркивает эксперт ИК "Финам" Константин Петоян. - Впрочем, по слухам, НАРЗ тесно связан с компанией "Ренова", а вступать в конфликт с ней может решиться только совершенно "отмороженный" рейдер".

*источник: газета "Континент Сибирь"
03.04.06*

ВЛАДИМИР АЛФЕРОВ ПООБЕЩАЛ ПОГАСИТЬ МИЛЛИОННЫЕ ДОЛГИ

Генеральный директор ОАО "ТГК-14" Владимир Алферов встретился с руководителем ОАО "Улан-Удэнский авиазавод" Леонидом Бельх. Как сообщает пресс-служба компании, руководства двух предприятий обсудило вопрос о теплоснабжении. Напомним, 7 марта авиазаводом была прекращена подача горячей воды жителям этих поселков. На "УУАЗе" такой шаг объяснили имеющейся задолженностью за поставленные услуги. Организации, занимающиеся сбором платежей - МУП "ЖКСК Загорск" и ОАО "Улан-Удэнская энергетическая компания", должны

заводу 150 млн. руб. Из них, по данным на 1 апреля 2006 г., на долю "УУЭК" приходится 36 млн. руб. Как заявил генеральный директор ОАО "ТГК-14" Владимир Алферов, задолженность будет погашена до 1 июля 2006 г. Чтобы избежать подобной ситуации в будущем, заводу было предложено заниматься сбором платежей самостоятельно. Тем более что большая часть жителей двух поселков являются работниками авиапредприятия

*источник: сайт "РСН Чита"
10.04.06*

ВАСОБЕННЫЙ СЛУЧАЙ

В конце минувшей недели в Роспроме планировалось найти решение проблемы задолженности Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) перед лизинговой компанией "Ильюшин финанс" (ИФК).

На объединенном совете директоров ИФК, ВАСО и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) должен был рассматриваться вопрос о конвертации долга авиазавода перед ИФК в акции предприятия. Срок уплаты задолженности, которая образовалась в связи с тем, что ИФК в свое время выделила кредиты для авиастроителей на погашение налоговых долгов перед государством (по разным оценкам, долг составляет от 60-100 млн. долларов), истек в марте. Однако урегулировать долг до сих пор не удалось. Кроме "Ильюшин финанс" никто из представителей других компаний на объединенный совет директоров не явился.

Лизинговая компания "Ильюшин финанс" с 2002 г. по осень прошлого по договору о доверительном управлении контролировала 56,25%-ный пакет акций ВАСО, принадлежащий двум крупнейшим акционерам завода: Межгосударственной авиастроительной компании "Ильюшин" (30%) и Авиацеллюлюозному комплексу им. С.В. Ильюшина (26,25%). Обе компании контролируются государством.

Как утверждает ИФК, решение о передаче акций в доверительное управление принималось в 2002 г. по предложению тогдашнего федерального министра промышленности Ильи Клебанова. Позднее ИФК периодически просила правительство продать ей или ее акционерам ценные бумаги, однако государство на это не согласилось. Спустя 3 года договор был расторгнут по формулировке, суть которой - выполнение сторонами всех договорных условий (с другой стороны, срок договора и так истек в конце декабря 2005 г.). ИФК потеряла контроль над предприятием, после чего начала предпринимать попытки по возвращению контроля над ВАСО.

Зачем ИФК так необходим ВАСО? Как рассказал редакции независимый эксперт Константин Макиенко, Воронежский авиазавод - одна из самых удачных промышленных площадок. С одной стороны, это не Москва. Цена рабочей силы в Воронеже значительно ниже. С другой, это не Сибирь и не Дальний Восток - транспортные и энергетические издержки несопоставимы.

Кроме того, перечень продукции, которую может выпускать ВАСО, достаточно обширен - это и легкий самолет Ил-112, и АН-148, и Ил-96, и ряд других перспективных моделей.

Однако, как не раз заявлял депутат Госдумы Александр Лебедев, основной владелец ИФК, невозврат долга и давление на компанию являются происками конкурентов. Государство в текущем году должно распределить между лизинговыми компаниями в России 6 млрд. руб.

Кроме того, чтобы восстановить производство на трех ведущих авиационных заводах - в Казани, Ульяновске и Воронеже, - чиновники обещали в течение ближайших 4 лет выделить порядка 20-25 млрд. руб. Основными соперниками за эти средства являются ИФК и Финансовая лизинговая компания (ФЛК) (Татария). Причем именно последняя, по мнению главы Роспрома Бориса Алешина, скорее всего, станет базовой лизинговой компанией для создаваемой в России Объединенной авиастроительной корпорации.

По словам Константина Макиенко, "весь 2005 г. ИФК явно подвергалась атакам со стороны государства. Вспомнить хотя бы историю с остановкой эксплуатации Ил-96, которые производит ВАСО. Все это основательно ударило по ИФК. На рынке, скорее всего, останется только одна лизинговая компания. И на этот раз у ИФК шансы невелики. Долги, вероятно, "Ильюшину" вернут, а вот вернуть себе контрольный пакет акций вряд ли получится".

С этим мнением согласен и независимый эксперт Михаил Барабанов, который полагает, что "в принципе, шансы у ИФК есть, но проблемой являются плохие отношения Александра Лебедева с властями. Так что Лебедеву могут "из вредности" просто не позволить завладеть ВАСО".

Другая версия выхода из сложившейся ситуации, озвученная экспертами "Гудку", хотя и звучит нестандартно, однако вполне может быть реализована. Речь идет о банкротстве ВАСО с тем, чтобы позже государство его просто выкупило. При таком повороте событий и долги авиазавода удастся погасить, и контроль за предприятием останется в руках у чиновников.

*источник: газета "Гудок"
03.04.06*

ПАВЛОВСКИЙ "ГИДРОАГРЕГАТ" СМЕНИЛ АКЦИОНЕРА

ОАО "Объединенный авиаприборостроительный консорциум" (производство и продвижение продукции авиаприборостроения на внутренний и экспортный рынки, входит в корпорацию "Аэрокосмическое оборудование") вышло из состава акционеров ОАО "Гидроагрегат" (производитель воздушных винтов и систем управления для российских ВВС). Об этом говорится в официальном сообщении "Гидроагрегата". Бывший акционер передал 19,45% акций павловского предприятия ОАО "Санкт-Петербургская инвестиционная компания" (входит в корпорацию "Аэрокосмическое оборудование"). Передача пакета акций произошла в связи с изменениями структуры корпо-

рации, для приведения ее деятельности в соответствие с требованиями антимонопольного законодательства.

Напомним, уставный капитал ОАО "Гидроагрегат" составляет 112,56 руб. и разделяется на обыкновенные акции номинальной стоимостью 1 руб. 25,5% акций "Гидроагрегата" принадлежит Росимущество РФ, контрольный пакет - структурам, близким корпорации "Аэрокосмическое оборудование".

*источник:
газета "Коммерсантъ-Нижний Новгород"
05.04.06*

ВЕРТОЛЕТЧИКИ УЛЕТАЮТ В ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АНГАР

Совет директоров ростовского ОАО "Роствертол" принял решение об увеличении уставного капитала и размещении допэмиссии акций компании. Как вчера сообщили "Ъ" в руководстве предприятия, допэмиссия будет проводиться в интересах государственной промышленно-инвестиционной группы ОАО ОПК "Оборонпром", менеджмент которой еще в прошлом году объявил о намерении приобрести сначала блокирующий, а в перспективе и контрольный пакет акций этой единственной в России частной авиационной компании. По мнению экспертов, руководству "Роствертола" для получения госзаказа на сборку нескольких сотен вертолетов Ми-28Н для российских ВВС придется пожертвовать частью своего пакета акций.

Как рассказал "Ъ" начальник отдела ценных бумаг "Роствертола" Галина Белячкова, совет директоров назначил дату внеочередного собрания акционеров компании на 12 мая. На нем ожидается внесение изменений в устав, принятие решений об увеличении уставного капитала и размещении допэмиссии акций по закрытой подписке. Объем допэмиссии, по утверждению госпожи Белячковой, будет определен в течение ближайших 10 дней. При этом собрание и голосование пройдут в заочной форме, бюллетени акционерам будут рассылаться по почте.

ОАО "Роствертол" является одним из крупнейших российских производителей вертолетной техники. Предприятие выпускает транспортно-боевые вертолеты Ми-24/35, тяжелые транспортные вертолеты Ми-26Т, а также ударный боевой вертолет нового поколения Ми-28Н. Уставный капитал АО "Роствертол" составляет 854,188 млн руб., он разделен на обыкновенные акции номиналом 1 руб. Государству принадлежит 3,44% акций предприятия, номинальным держателем 19,08% акций является ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания". По данным "Ъ", 57% акций ОАО "Роствертол" находятся во владении менеджмента завода. Оставшийся объем акций, по информации "Ъ", контролируется несколькими ООО, аффилированными с менеджментом вертолетного завода.

Как пояснил "Ъ" источник в руководстве предприятия, данное решение совета директоров связано с намерением ОАО ОПК "Оборонпром", владельца 3,44% "Роствертола", увеличить свой пакет, скупить весь объем его допэмиссии и часть акций частных держателей. По утверждению главы "Оборонпрома" Дениса Мантурова, в текущем году компания наме-

рена консолидировать контрольные пакеты акций всех предприятий создаваемого холдинга "Вертолеты России" (ОАО "Московский вертолетный завод им. М.Л.Миля", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие"). При этом господин Мантуров собирается до конца второго квартала этого года довести госпакет ОАО "Роствертол" сначала до блокирующего, а в 2007 г. - и до контрольного. Глава "Оборонпрома" утверждает, что соответствующая договоренность с ростовским предприятием уже достигнута.

На самом предприятии пока воздерживаются от официальных комментариев, хотя и не скрывают того, что "далеко не в восторге" от поползновений "Оборонпрома". "Закон о госбюджете предусматривает для "Роствертола" инвестиции на реконструкцию предприятия, - заметил источник, - завод получит средства госбюджета в обмен на свои акции по рыночной цене, определенной независимым оценщиком в 3,67 руб. за бумагу номиналом 1 руб."

Тем не менее, по мнению генерального директора ростовского филиала ИК "Тройка-Диалог" Ивана Ковалева, руководству "Роствертола" придется идти навстречу "Оборонпрому" и делиться пакетом, если оно хочет добиться выгоднейшего госзаказа на сборку 300 вертолетов Ми-28Н.

О возможности заключения этого контракта в конце прошлого года в Ростове заявлял главком ВВС Владимир Михайлов. Но, как считают эксперты, с частным предприятием государство подобных дел иметь не будет даже при надежных гарантиях. Поэтому, полагает господин Ковалев, менеджменту предприятия придется выбирать между личными интересами и интересами компании, вероятнее всего они выберут второе. Он уверен, что обеспеченность заказами на ближайшие 20 лет гарантирует как модернизацию предприятия, так и процветание его акционеров. При этом эксперты "Тройки" утверждают, что в настоящий момент бумаги "Роствертола" на бирже котируются не ниже 4,9 руб. Поэтому, при желании продать акции государству они советуют руководству завода делать это на рынке.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
11.04.06*

КАЗАХСТАН РАССЧИТЫВАЕТ СОБИРАТЬ ВЕРТОЛЕТЫ "АНСАТ"

Президент государственного АО "Банк развития Казахстана" (БРК) Камбар Шалгимбаев, прибывший в Казань во главе делегации банка, сообщил журналистам, что в Казахстане создано совместное с ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) предприятие для сборки разработанных КВЗ легких вертолетов "Ансат".

"СП уже создано, и нужно его двигать", - сказал господин Шалгимбаев. По его словам, сборка вертолетов может быть развернута на авиаремонтных заводах №405 и 406 в Алма-Ате (входят в ОАО "НК "Казахстан Инжиниринг" - "Ъ"). Однако сторонам необходимо определиться, какой тип вертолета будет взят для запуска производства. Сегодня делегация БРК прове-

дет первые переговоры с руководством КВЗ. Глава казахстанского банка отметил, что в прошлом году совет директоров БРК принял решение по изменению политики банка "от динамичного роста кредитования экономики к ее масштабному кредитованию инновационных проектов". Одним из них БРК рассматривает проект организации серийного производства легких вертолетов "Ансат". По словам господина Шалгимбаева, лимит кредитования БРК для Татарстана может составить не менее \$100 млн.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
18.04.06*

"ФИНАМ" ПОВЫСИЛ ОЦЕНКУ АКЦИЙ "ИРКУТА"

ИК "ФИНАМ" повысила оценку акций НПК "Иркут" с 0,81 долл. до 1,3 долл. за штуку, сохранив рекомендацию "Покупать" эти ценные бумаги. В инвестиционной компании отмечают, что научно-производственная корпорация обладает крупнейшим портфелем заказов в отечественном ВПК, реализует ряд перспективных проектов, которые в будущем могут обеспечить предприятие значительным притоком денежных средств.

По прогнозам "Иркута", в 2005 г. компания сократит чистую прибыль до 33 млн. долл., а ее выручка составит 623 млн. долл. Это связано с переносом на 2006 г. сроков поставки машинокомплектов для Hindustan Aeronautics Ltd в рамках контракта по лицензионному производству Су-30МКИ, т.к. индийская сторона ранее была технически не готова их принять. По этой же причине в 2005 г. могут сократиться показатели рентабельности "Иркута", которые, впрочем, все равно остаются самыми высокими в отрасли.

"По итогам 2006 г. мы ожидаем существенного роста выручки концерна, что, с учетом проводимой компанией политики по жесткому контролю над ростом себестоимости продукции, должно привести к улучшению основных показателей рентабельности", - отмечает аналитик инвестиционной компании "ФИНАМ" Михаил Пак. По его прогнозам, в 2007 г. выручка "Иркута" приблизится к 1,3 млрд. долл., валовая прибыль достигнет 430 млн. долл. К 2013 г. в "ФИНАМе" ожидают значения этих показателей на уровне 2 млрд. долл. и 0,8 млрд. долл. соответственно.

В инвестиционной компании полагают, что в ближайшие годы большая часть выручки "Иркута" будет генерироваться за счет реализации продукции военного назначения, а также оказания услуг по модернизации и сервисному обслуживанию ранее поставленной авиатехники. При этом аналитики "ФИНАМа" также ожидают роста поставок самолетов Бе-200 и доходов от производства авиакомпонентов для Airbus. При этом НПК обладает крупнейшим в

отрасли портфелем заказов, который составляет порядка 5,1 млрд. долл., что способно обеспечить загрузку производственных мощностей "Иркута" более чем на 5 лет вперед.

Одним из факторов, способных увеличить капитализацию "Иркута", выступает его включение в Объединенную авиастроительную корпорацию.

"Процессом создания ОАК руководит крупнейший акционер "Иркута" Алексей Федоров, имеющий солидный опыт объединения разрозненных самолетостроительных активов страны. Кроме того, иркутский холдинг обладает рядом перспективных проектов (МС-21, Бе-200 и др.), которые будут разрабатываться в объединенной корпорации", - считает г-н Пак.

В "ФИНАМе" высоко оценивают уровень корпоративного управления "Иркута": на предприятии был принят ряд нормативных документов (в том числе Кодекс корпоративного поведения), регламентирующих взаимоотношения между акционерами, членами Совета директоров и менеджментом корпорации и нацеленных на повышение прозрачности и гарантии защиты прав инвесторов. "Отдельно стоит отметить уровень менеджмента компании, который, на наш взгляд, является одним из наиболее квалифицированных в отрасли", - говорит г-н Пак.

Кроме того, в инвестиционной компании положительно оценивают участие в акционерном капитале "Иркута" его стратегического партнера - EADS. Эта корпорация способна обеспечить иркутские мощности дополнительными заказами на производство высокорентабельной продукции - авиакомпонентов, тем самым увеличив долю гражданской продукции в структуре продаж НПК. Аналитики "ФИНАМа" считают, что намерения европейского концерна продвигать перспективный самолет-амфибию Бе-200 на мировых рынках также найдет свое отражение в росте портфеля заказов российского самолетостроителя.

*источник: компания "ФИНАМ"
10.04.06*

АКЦИИ ВСМПО ОСТАЛИСЬ ПОД АРЕСТОМ

Вчера арбитражный суд Свердловской области отказал в удовлетворении ходатайства Lamane Trading Corporation (структура группы "Ренова") о снятии ареста с 73% акций корпорации "ВСМПО-Ависма". В суде пояснили, что в удовлетворении ходатайства было отказано, так как 10 апреля суд уже вынес решение о прекращении производства по иску Lamane, требовавшей признать незаконной сделку по покупке 13,4% акций корпорации совладельцами ВСМПО - Владиславом Тетюхиным и Вячеславом Брештом - у компании "Ренова". И тогда же в решении было отмечено, что обеспечительные меры должны действовать до вступления в силу законного акта, то есть еще в течение 30 дней.

В то же время отказ удовлетворить ходатайство вызвал большое недоумение у представителей сторон. Как отметил "Ъ" директор по правовым вопросам и связям с общественностью Артем Кисличенко, суд не имел права не удовлетворить ходатайства, так как

прекращение производства не препятствует досрочному прекращению действий обеспечительных мер.

"Если бы ходатайство было удовлетворено, то арест с акций был бы снят уже в течение двух дней. Кроме того, ни одна из сторон уже не заинтересована в сохранении обеспечительных мер", - отметил он.

В то же время истец пока не торопится оспаривать решение суда. Как отметил "Ъ" официальный представитель "Реновы" Андрей Шторх, сохранение обеспечительных мер или снятие ареста с акций "ВСМПО-Ависмы" для компании уже не имеет особого значения. "Они являлись для нас защитой исключительно на то время, пока спор не начали рассматривать в арбитражном суде Лондона", - пояснил он

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
13.04.06*

СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ЗАО "АВИАСТАР-СП"

В соответствии с утвержденным тематическим планом 31 марта 2006 г. состоялось очередное заседание Совета директоров ЗАО "Авиастар-СП".

В рамках утвержденной долгосрочной концепции стратегического развития общества на заседании продолжено рассмотрение вопросов, связанных с развитием производства по основным продуктовым направлениям деятельности - самолетам семейства Ту-204. Совет директоров на каждом своем заседании анализирует ход исполнения контрактов на поставку самолетов Ту-204, в т.ч. в Китай и на Кубу, а также реализацию проекта возобновления серийного производства самолетов Ан-124-100 и связанные с этим задачи. На заседании также рассмотрен вопрос об участии предприятия в программе технического обслуживания и ремонта воздушных судов зарубежного производства. Председатель Совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" Алексей Исайкин и

генеральный директор завода Виктор Михайлов проинформировали об основных параметрах программы, позволяющей использовать незадействованные в производстве основной продукции производственные мощности предприятия, сильную техническую базу и квалифицированный персонал. Разработка организационных мероприятий и бизнес-плана, которые должны быть представлены в Совет директоров до конца апреля т.г., возложена на рабочую группу, в состав которой вошли представители ЗАО "Авиастар-СП", ЗАО "Авиакомпания Волга-Днепр" и ЗАО "Спектр-Авиа".

Кроме того, Совет директоров начал подготовку к очередному годовому общему собранию акционеров Общества по итогам 2005 финансового года, которое намечено на 9 июня 2006 г.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
04.04.06*

СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НПО "САТУРН"

23 марта в Москве состоялось очередное заседание совета директоров ОАО "НПО "Сатурн".

На заседании были рассмотрены и утверждены следующие основные вопросы:

- Выполнение Бизнес-плана деятельности ОАО "Сатурн" за 2005 г.

- Выполнение программы сокращения издержек производства и обращения по ОАО "НПО "Сатурн" в 2005 г. и задачи по снижению издержек производства и обращения на 2006 г..

- Мероприятия по сокращению издержек производства в 2006 г. по службам директоров производства и по наземным промышленным программам.

- Дивидендная политика ОАО "НПО "Сатурн" на среднесрочный период.

Решено созвать годовое общее собрание акционеров ОАО "НПО "Сатурн" 30 июня 2006 г. в г. Рыбинске.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
03.04.06*

ОАО "ЛОМО" ПОДВЕЛО ИТОГИ 2005 ГОДА

В 2005 г. ОАО "ЛОМО" достигло очень хороших результатов. Предприятие получило наибольшую сумму выручки за все время существования акционерного общества (с 1993 г.) - 1 млрд. 927,8 млн. руб. Общая прибыль от продаж составила 403 млн. руб., а чистая прибыль предприятия по итогам года - 6 млн. руб.

По предварительным данным, в зависимости от ситуации на рынках, в 2006 г. планируется получить около 2 млрд. руб. выручки и около 500 млн. руб.

прибыли от продаж. В 2006 г. основными задачами работы ОАО "ЛОМО" будут: увеличение объема продаж гражданской продукции, реализация ряда крупных проектов по военной тематике, участие прибором эндоскопии в президентской программе "Здоровье" и др.

*источник: компания "ОАО "ЛОМО"
07.04.06*

ИНДИЙСКИЕ ВОЕННЫЕ НЕ ПРЕДЪЯВЛЯЛИ КАКИХ-ЛИБО ПРЕТЕНЗИЙ К КАЧЕСТВУ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ КА-31

Фирма "Камов" не получала никаких рекламаций на поставленные в Индию вертолеты радиолокационного дозора Ка-31. Об этом сообщил представитель Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром", в состав которой входит фирма "Камов".

Опубликованная в ряде зарубежных и российских СМИ информация о том, что в Индии якобы прекращены полеты нескольких военных вертолетов радиолокационного дозора Ка-31 из-за серьезных технических и технологических дефектов, не соответствует действительности. Никаких претензий, связанных с технологическими дефектами в лопастях и проблемами с заклепками вертолетов Ка-31 индийская

сторона не предъявляла. На сегодняшний день композитные лопасти Ка-31 признаны лучшими и самыми надежными. Также не было зафиксировано претензий к качеству изготовления корпусов вертолетов.

Подобные публикации являются ничем иным, как примером недобросовестной конкуренции. Обычно они появляются тогда, когда есть серьезные шансы новых поставок данного образца вооружений на экспорт. Все 9 поставленных Индии Ка-31 в настоящее время находятся в рабочем состоянии.

*источник: компания "ОПК "Оборонпром"
19.04.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

| | |
|--|----|
| DaimlerChrysler и Lagardere сократят свою долю в EADS | 39 |
| В ЕС создается единый аэрокосмический холдинг | 39 |
| Французская CDC купит часть доли Lagardere в EADS | 39 |
| Французские студенты заблокировали под Тулузой сборочные заводы компании Airbus | 39 |
| Airbus представляет совершенно новый пассажирский салон лайнера A350 на международной выставке авиационных интерьеров | 40 |
| EI AI изменила Boeing с европейцами | 40 |
| Расходы США на строительство беспилотных самолетов могут существенно возрасти | 40 |
| Airbus высаживает акционеров | 41 |
| Сертифицирован новый вариант лайнера A340-600 с повышенной на 18% эффективностью эксплуатации | 41 |
| Госдеп США оштрафовал Boeing на 15 млн. долларов | 42 |
| Китай покупает 80 самолетов Boeing 737 | 42 |
| Продолжается процесс создания грузовой модификации Boeing 747-400 Large Cargo Freighter | 42 |
| Авиакомпания Air China подписала соглашение о покупке 15 самолетов Boeing за 982,8 млн. долл. | 42 |
| Boeing построил компьютерную сеть из истребителей | 43 |
| Качество Boeing 737 проверяют в суде | 43 |
| Исландская авиакомпания Icelandair размещает дополнительный заказ на два самолета Boeing 787 | 43 |
| Компании Boeing и GECAS объявляют о размещении заказа на 60 самолетов Boeing 737 | 44 |
| Boeing сокращает 900 рабочих мест на военном заводе | 44 |
| Компания Boeing объявила о завершении подготовки первых чертежей в рамках программы проектирования нового семейства самолетов Boeing 747-8 | 44 |
| Бортовое ПО защитит пилотов от информационной перегрузки | 45 |
| Вашингтон. США ждут от Китая существенного пересмотра торговой политики | 45 |
| Украинское ОАО "Мотор СиЧ" является единственным изготовителем авиадвигателей серии Д-436 | 46 |
| ОАО "Мотор СиЧ" выпускает в год наземных газотурбинных установок на 20-22 млн. долл. | 46 |
| Истребительный прогноз | 46 |
| Первые испытания КР "БраМос" авиационного базирования будут проведены до конца 2007 года | 46 |
| Турция "поставила подножку" израильской авиапромышленности | 47 |

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

DAIMLERCHRYSLER И LAGARDERE СОКРАТЯТ СВОЮ ДОЛЮ В EADS

Германо-американский автоконцерн DaimlerChrysler сократит на 7,5% свою долю собственности в European Aeronautic Defence and Space Co. (EADS). Как говорится в заявлении DaimlerChrysler, компания планирует сосредоточиться на своем главном бизнесе - производстве автомобилей, ежегодный оборот которого составляет 2 млрд евро (2,4 млрд. долл.). На сегодняшний день DaimlerChrysler владеет 30% акций EADS - мажоритарного собственника европейского авиапроизводителя Airbus.

Свою долю в EADS намерен также сократить французский конгломерат Lagardere SCA. Сейчас компания владеет 15%-м пакетом акций EADS. Половину этого количества она намерена продать.

Как говорится в заявлении франко-германской EADS и DaimlerChrysler, решение о сокращении доли собственности является скоординированным и одобрено акционерами обеих компаний. Планируется, что сделка будет совершена в январе-апреле 2007 г. Это значит, что на финансовых показателях текущего года она никак не отразится, передает (C) Associated Press. DaimlerChrysler заявила также, что концерн, равно как и Lagardere, намерен остаться "ключевым акционером" EADS. 15% акций в EADS принадлежат французскому правительству

*источник: РосБизнесКонсалтинг
05.04.06*

В ЕС СОЗДАЕТСЯ ЕДИНЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ ХОЛДИНГ

Промышленные группы Франции - Alcatel и Thales - достигли соглашения о взаимной реструктуризации капиталов. Официальное заявление об этом было распространено 5 апреля на Парижской фондовой бирже, где готовящаяся сделка стоимостью 2 млрд. евро оценивается как главный шаг на пути создания в ЕС единого аэрокосмического холдинга.

Европейский авиакосмический концерн EADS объявит о присоединении своих подразделений по производству космических спутников к альянсу Alcatel и Thales в ближайшие дни. В результате этого объединения в Европе появится мировой гигант оборонной промышленности, работающий в сфере авиации,

космонавтики и электронных технологий с прогнозируемым ежегодным оборотом - 45 млрд. евро.

Alcatel - лидер в области сетевых технологий, объем годовых продаж приближается к 14 млрд. евро. Thales - единственная в ЕС компания с полным циклом производства аэронавигационных систем. EADS - франко-германская группа ВПК, главный участник аэрокосмического рынка Европы. Три корпорации взаимодействуют в разработке единой спутниковой системы Galileo, пишет Лига.

*источник: сайт "Главред"
06.04.06*

ФРАНЦУЗСКАЯ CDC КУПИТ ЧАСТЬ ДОЛИ LAGARDERE В EADS

Французская компания Caisse des Depots et Consignations (CDC), контрольный пакет акций которой принадлежит государству, купит значительную часть 7,5%-й доли медиа-группы Lagardere в аэрокосмической группе EADS, сообщила газета Les Echos. Французскому правительству принадлежат 15% EADS, и продажа акций фирме CDC позволит защитить интересы французской стороны в капита-

ле EADS, пишет газета. CDC пока недоступна для комментариев. Французская Lagardere и немецкий автопроизводитель DaimlerChrysler объявили о планах снизить доли в EADS на 7,5 %а каждый, что в целом составляет порядка 4,2 млрд. евро.

*источник: REUTERS
10.04.06*

ФРАНЦУЗСКИЕ СТУДЕНТЫ ЗАБЛОКИРОВАЛИ ПОД ТУЛУЗОЙ СБОРОЧНЫЕ ЗАВОДЫ КОМПАНИИ AIRBUS

Крупные толпы студентов заблокировали сегодня с раннего утра в пригороде Тулузы цеха завода Airbus по сборке новейшего самолета A380. В результате в районе Бланьяк образовалась громадная автомобильная пробка. Сейчас полиция ведет переговоры со студентами. Сообщается, что последние координируют свои действия с профсоюзами трудящихся завода Airbus. Полностью парализовано движение и

в другом крупном городе в центре Франции - Лиможе. Учащиеся перекрыли важнейшие автомобильные развязки в восьми пунктах. Сообщения о новых акциях протеста студентов и лицейстов поступают сейчас из Нанта, Ренна, города Сьет на средиземноморском побережье Франции.

*источник: ИТАР-ТАСС
06.04.06*

AIRBUS ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОВЕРШЕННО НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ САЛОН ЛАЙНЕРА A350 НА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ АВИАЦИОННЫХ ИНТЕРЬЕРОВ

На ежегодной международной выставке авиационных интерьеров Aircraft Interiors Expo, которая пройдет с 4 по 6 апреля в Гамбурге, Airbus представит совершенно новый дизайн пассажирского салона авиалайнера A350. На стенде ведущей авиастроительной фирмы мира в павильоне № 6 будет показан выполненный в натуральную величину 12-метровый макет отсека салона. Дизайн салона создан на основе 3 главных принципов, которыми являются обеспечение комфорта, эффективности и широкого спектра предоставляемых услуг.

Для пассажиров салон A350 будет самым современным и наиболее комфортабельным среди самолетов аналогичного класса. Входной вестибюль спроектирован по-новому. Он имеет круглую форму в плане. Это позволило удобно разместить у входной двери, образующей часть вестибюля, кухни, туалеты и общедоступные зоны. Таким образом, у авиакомпаний появится возможность встречать пассажиров в более просторном и проникнутом атмосферой гостеприимства помещении.

Для отделки стен и потолка используются новые высококачественные материалы, изготовленные с применением нано-технологий. Окна большего размера создают более естественное освещение, а современная система искусственного освещения с широкими возможностями регулирования "под настроение пассажиров" обеспечивает максимум комфорта во время полета. Новое проекционное оборудование позволяет даже использовать потолок в качестве экрана для показа изображений. Пассажирам также понравится новая компоновка полок для ручной клади. В бизнес-классе каждый пассажир сможет разместить в них две стандартные сумки на колесиках, тогда как в экономическом классе полки позволяют разместить по одной такой сумке на каждого пассажира. Помимо этого на полках останется место для более мелкой клади.

Новый дизайн салона разработан совместно специалистами Airbus из Гамбурга и Тулузы и дизайнерами фирмы Priestman Goode из Лондона.

Для авиакомпаний салон A350 станет самым универсальным. В зависимости от изменения спроса на перевозки и своих перспективных планов авиакомпании смогут легко изменять расположение и число кресел, кухонь и туалетов. Новая технология установки оборудования с унифицированными узлами крепления на защелки позволяет авиакомпаниям значительно сократить время перекомпоновки салона.

Ко времени ввода в эксплуатацию A350 в 2010 г. на борту самолета будет предоставляться полный комплекс информационных услуг, который доступен пользователю на земле. Пассажиры получат беспроводной доступ к своим провайдером Интернета и электронной почты, смогут пользоваться непосредственно на борту самолета своими мобильными телефонами и всеми сопутствующими услугами. Новые технологии обеспечения пассажиров средствами связи будут внедрены уже в начале 2007 г. на лайнерах семейства A320. Пассажиры A350 смогут также пользоваться многоканальным спутниковым телевидением, которое войдет составной частью в систему заполнения досуга пассажиров в полете.

Самолеты семейства A350, которые планируется ввести в эксплуатацию в 2010 г., предлагаются заказчикам в двух вариантах. A350-800 рассчитан на перевозку 253 пассажиров в типовой трехклассной компоновке на дальность до 16300 км. Большей вместимости A350-900 сможет перевозить 300 пассажиров в аналогичной компоновке на дальность до 13900 км. В создании A350 наряду с использованием разработанных для лайнера A380 новых технологий будет внедрен ряд новых технических решений.

*источник: компания "Airbus"
06.04.06*

EL AL ИЗМЕНИЛА BOEING С ЕВРОПЕЙЦАМИ

Впервые в истории израильский национальный авиаперевозчик, компания El Al решила закупить самолеты у европейской фирмы Airbus, а не у своего традиционного контрагента, компании Boeing сообщает TheMarker. Согласно проекту соглашения, El Al приобретет 8 аэробусов A330 и заменит ими пассажирские самолеты Boeing 767. Общая сумма сделки - 500 млн. долл., кредитовать ее будут банки ЕС. Переговоры о заключении сделки велись под покровом

тайны и благополучно завершились в конце прошедшей недели. Сразу после праздников в Израиле приедут представители компании Airbus для окончательного согласования финансовых деталей договора. До сих пор все попытки европейских производителей продвинуть свою продукцию на израильский рынок не приносили успеха.

*источник: сайт "NEWSru Israel"
14.04.06*

РАСХОДЫ США НА СТРОИТЕЛЬСТВО БЕСПИЛОТНЫХ САМОЛЕТОВ МОГУТ СУЩЕСТВЕННО ВОЗРАСТИ

В течение последующих 5 лет Пентагон планирует увеличить общую сумму расходов на строительство беспилотных самолетов до 12 млрд. долл., тогда как до атак террористов на Нью-Йорк и Вашингтон на эти цели было выделено 300 млн. долл. Намечено производство 132 единиц таких самолетов, в том числе производство новой модели для ВМС и более современной модели для армии. Беспилотные самолеты широко применяются американскими войсками в Ираке,

где спрос на них постоянно растет. Согласно прогнозу военного аналитика из Лексингтонского института Дана Гура, к 2007 г. расходы на строительство беспилотных самолетов в США могут достичь 2,5 млрд. долл. в год. Беспилотные самолеты закупает не только Пентагон, но и многочисленные разведывательные организации США

*источник: радиостанция "Голос России"
03.04.06*

AIRBUS ВЫСАЖИВАЕТ АКЦИОНЕРОВ

20%-й пакет акций авиастроительной компании Bae Systems готова продать крупнейшему акционеру Airbus - франко-германской космической корпорации EADS. Сейчас ей принадлежат 80% в капитале европейского производителя гражданских самолетов.

Окончательное решение об условиях продажи акций Airbus пока не принято. Официальные представители Bae Systems лишь объявили о начале "дискуссии с EADS по вопросу о продаже доли в капитале Airbus", отказавшись от дальнейших комментариев.

"Переговоры находятся на ранней стадии, и если потребуются дополнительные заявления со стороны Bae Systems, они будут сделаны своевременно", - говорят в оборонной компании.

Участники авиастроительного рынка довольно давно говорили о том, что топ-менеджмент Bae Systems может принять решение о продаже доли в капитале Airbus. Спекуляции на эту тему активизировались несколько месяцев назад. Но официальное объявление о переговорах с EADS менеджмент Bae Systems сделал только сейчас - рынок пассажирского авиастроения оживился, и оборонная корпорация сможет получить премию за крупный пакет акций Airbus.

Финансисты корпорации EADS оценивают долю Bae Systems в капитале Airbus в 4,3 млрд. долл. Но, по мнению экспертов из инвестиционного банка Goldman Sachs, 20%-ный пакет стоит существенно дороже - 7,8 млрд. долл. Эксперты уверены, что Bae Systems выбрала удачное время для продажи акций и сможет получить существенную премию.

Исполнительный директор Bae Systems Майк Тернер подчеркивает, что капиталовложения в Airbus стали "замечательными инвестициями". Но, по мне-

нию топ-менеджера, "сейчас наступило время для того, чтобы отказаться от участия в капитале концерна Airbus и сконцентрироваться на работе в оборонной и космической отраслях". Майк Тернер подчеркивает, что совет директоров Bae Systems уже одобрил продажу пакета акций Airbus в ходе анонимного голосования. "Это сделка в интересах акционеров, и она полностью соответствует стратегии Bae Systems, предполагающей укрепление позиций в области оборонных и космических технологий на рынках Великобритании и Америки", - утверждает исполнительный директор корпорации.

Между тем против выхода Bae Systems из капитала Airbus уже выступили профсоюзы. В авиастроительной корпорации работают 13 тыс. британцев. Еще около 135 тыс. заняты на производствах, связанных с авиастроением. Профсоюзы опасаются, что, если британская Bae Systems продаст акции Airbus, многие из сотрудников отраслевых предприятий останутся без работы. Правительство должно сказать свое слово и заблокировать продажу, уверен официальный представитель профсоюза GMB Джон Уилсон.

Средства, вырученные от продажи 20% акций Airbus, менеджмент Bae Systems намерен направить на приобретение новых активов в Америке, отмечают в компании. При этом спекуляции об интересе Bae Systems к американскому производителю электроники для нужд военно-промышленного комплекса L3 Communications официальные представители европейского концерна опровергают.

*Источник: газета "Взгляд"
10.04.06*

СЕРТИФИЦИРОВАН НОВЫЙ ВАРИАНТ ЛАЙНЕРА A340-600 С ПОВЫШЕННОЙ НА 18% ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Airbus завершил сертификацию в Европейском агентстве по авиационной безопасности EASA нового варианта своего дальнемагистрального авиалайнера A340-600 с увеличенным до 380 т. максимальным взлетным весом. У нового варианта A340-600 больше дальность полета и вместимость, что обеспечивает авиакомпаниям более высокую эффективность эксплуатации в целом. Получением сертификата завершилась успешно проведенная четырехмесячная программа летных испытаний, начало которой положил в ноябре 2005 г. первый полет нового самолета.

Авиакомпания Qatar Airways, которая является первым заказчиком нового A340-600 с увеличенным взлетным весом, начнет получать такие лайнеры этим летом. Затем последуют поставки этих самолетов авиакомпаниям Lufthansa, Virgin Atlantic и Etihad Airways.

В новом варианте A340-600 использованы технические решения, примененные на A380.

Ряд усовершенствований, основанных на последних разработках фирмы Rolls Royce, внесен и в конструкцию двигателей "Трент-500", которыми оснащен A340-600. При 380 тоннах взлетного веса и 380 пассажирах на борту в типовой трехклассной компоновке с высоким уровнем комфорта в каждом классе, самолет может эксплуатироваться на маршрутах длиной до 14 600 км, что на 463 км больше по сравнению с предыдущими модификациями. При

этом, учитывая сокращение расходов на техническое обслуживание, повышение общей эффективности эксплуатации может составить до 18%.

В новых модификациях A340 сохраняется признанная во всем мире исключительная комфортабельность просторного, тихого, снабжаемого чистейшим воздухом пассажирского салона лайнеров A340, что позволит авиакомпаниям предложить изысканный продукт, отвечающий любому из предъявляемых ими требований. При этом салон можно гарантированно скомпоновать таким образом, чтобы каждый пассажир занимал место, отделенное от прохода или окна не более чем одним креслом.

Проявленный заказчиками интерес к новому варианту A340 еще более укрепляет положение самолетов семейства A330/A340/A350 в качестве наиболее предпочитаемых авиакомпаниями всего мира средне- и дальнемагистральных лайнеров. К настоящему моменту свыше 72 компаний мира заказали в общей сложности более чем 1060 самолетов этого семейства. При этом более 140 заказов на лайнеры A340-500 и -600 получено от 14 компаний.

Завершение сертификации нового варианта сверхдальнемагистрального авиалайнера A340-500 запланировано на начало 2007 г.

*Источник: компания "Airbus"
18.04.06*

ГОСДЕП США ОШТРАФОВАЛ BOEING НА 15 МЛН. ДОЛЛАРОВ

Госдепартамент США взыскал с аэрокосмической корпорации Boeing 15 млн. долл. за продажу за рубеж самолетов с микросхемой, используемой также в ракете Maverick.

Как сообщает ИТАР-ТАСС, это - самый крупный штраф, который какой-либо из американских компаний приходилось уплачивать за нарушение Закона о контроле над экспортом вооружений.

Как сообщили сегодня представители госдепартамента, еще в 1993 г. микросхема гироскопического датчика пространственного положения, используемая как в гражданской авиации, так и в системе управления ракет Maverick класса "воздух-земля", была включена в список продукции, продажа которой за границу требовала экспортной лицензии. Однако корпорация Boeing, не имея подобной лицензии,

продолжала поставлять в другие страны некоторые модели своих авиалайнеров, оборудованных такой микросхемой. В частности, в период с 2000 по 2003 г. 19 самолетов было продано Китаю.

Аргументируя свою позицию, руководство Boeing высказывало сомнение в том, что какая-либо иностранная разведка, стремясь заполнить микросхему стоимостью 2 тыс. долл., станет закупать самолет за 60 млн. долл. и потрошить его. Тем не менее, штраф пришлось выплатить.

Госдепартамент США, согласно закону, обязан следить за коммерческими поставками за рубеж американских вооружений и продукции "двойного назначения".

*источник: газета "Взгляд"
10.04.06*

КИТАЙ ПОКУПАЕТ 80 САМОЛЕТОВ BOEING 737

Американский концерн Boeing объявил о подписании договора с китайским руководством на поставку 80 самолетов Boeing 737. Стоимость самолетов по каталогу составляет \$4,6 млрд, однако она может быть несколько снижена в ходе переговоров с китайскими авиакомпаниями.

Это один из более 100 контрактов, которые, как планируется, будут обсуждены и окончательно подтверждены в рамках предстоящего визита президента Китая в США. Напомним, что в декабре 2005 и

январе 2006 г. китайские компании уже сделали заказы на 70 самолетов Boeing. Руководство Boeing планирует, что в этом году компания получит от китайских компаний контракты на поставку 120 самолетов, а в ближайшие 20 лет компания намерена продать китайским авиаперевозчикам 2600 самолетов. В настоящее время доля Boeing на китайском рынке выше, чем у его главного конкурента Airbus

*источник: газета "Коммерсантъ"
14.04.06*

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ ГРУЗОВОЙ МОДИФИКАЦИИ BOEING 747-400 LARGE CARGO FREIGHTER

В настоящее время продолжаются работы по созданию новой грузовой модификации Boeing 747-400, которая будет использоваться для транспортировки крупных элементов конструкции самолетов модели Boeing 787 Dreamliner. В конце прошлого месяца на лайнере был смонтирован характерный выступ, расположенный за кабиной экипажа. За счет этого элемента, а также других решений, позволяющих увеличить объем верхней части фюзеляжа, модель Boeing 747-400LCF сможет эффективно использоваться для транспортировки крупных элементов конструкции Boeing 787 Dreamliner, выполненных из композиционных материалов, а также крыльев этого лайнера. Объем главной палубы Boeing 747-400LCF составит 1845 куб. м, что в 3 раза больше, чем у

базовой грузовой модификации Boeing 747-400. Два из трех самолетов, подлежащих переоснащению, проходят процесс переоборудования на предприятии компании Evergreen Aviation Technologies Corp., Тайвань. Переоборудование третьего лайнера будет начато позднее. Boeing 747-700LCF впервые поднимется в воздух летом 2006 г. Его сертификация должна быть завершена к концу текущего года. В 2007 г. первые 2 самолета войдут в эксплуатацию и будут использоваться в рамках программы производства лайнеров Boeing 787.

*источник: компания "Boeing"
18.04.06*

АВИАКОМПАНИЯ AIR CHINA ПОДПИСАЛА СОГЛАШЕНИЕ О ПОКУПКЕ 15 САМОЛЕТОВ BOEING ЗА 982,8 МЛН. ДОЛЛ.

Китайская авиакомпания Air China сообщила, что подписала соглашение о покупке 15 самолетов Boeing 737, общая стоимость которых составляет 982,8 млн. долл. Воздушные суда Air China получат в период с 2009 г. по 2010 г. Как сообщает (С) Associated Press, покупка новых самолетов будет оплачена за счет внутренних средств Air China и банковских займов. Парк

самолетов компании на конец 2005 г. составлял 176 единиц. 51,2% акций Air China принадлежат государственной компании China National Aviation Holding Co. В 2005 г. компания Boeing продала в Китай 120 самолетов и в 2006 г. намерена продать еще столько же.

*источник: ИА "РБК-Украина"
20.04.06*

BOEING ПОСТРОИЛ КОМПЬЮТЕРНУЮ СЕТЬ ИЗ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Американская корпорация Boeing провела показательные испытания авиационной системы передачи данных, которая позволяет одному боевому самолету передавать группе других показания своего радара, сообщает Spacewar.com.

В испытаниях, которые проходили на авиабазе ВМС США "Чайна лэйк" в Калифорнии, участвовал истребитель F/A-18E/F Super Hornet, оснащенный радаром AESA Raytheon APG-79 с активной фазированной антенной решеткой, а также группа других "Супер Хорнетов", без подобных радаров.

Во время теста бортовой компьютер первого самолета, проанализировав показания радара, создал цифровую карту определенной территории и

отметил на ней 4 близкорасположенных стационарных объекта-цели.

Затем вся информация была передана остальным самолетам, которые несли высокоточные бомбы JDAM. В результате бомбометания все четыре цели были успешно поражены. После этого самолет с радаром APG-79 произвел оценку выполнения задания, подтвердив его результаты.

Радар APG-79 AESA с активной фазированной антенной решеткой позволяет определять цели на гораздо большем расстоянии, чем обычные радары.

*источник: LENTA.RU
20.04.06*

КАЧЕСТВО BOEING 737 ПРОВЕРЯТ В СУДЕ

На лидера авиастроительной индустрии США, компанию Boeing, подали в суд ее бывшие сотрудники, которые утверждают, что при создании авиалайнеров 737-й серии использовались детали низкого качества.

Компания отвергает эти обвинения, настаивая на том, что принятые на производстве процедуры проверки безопасности полностью исключают возможность того, что стены завода покинет самолет, небезопасный для перелетов. Официальный представитель Boeing Синди Холл заявила, что бывшие сотрудники компании, подавшие иск, не были в полной мере ознакомлены с системой контроля качества продукции компании. "Наши самолеты абсолютно безопасны", - заявила она в интервью газете Washington Post. Недавно Boeing отпраздновал введение в строй пятидесяти тысяч лайнеров 737-й серии. Таким образом, эта модель стала самым успешным с коммерческой точки зрения пассажирским лайнером за всю историю авиаперевозок.

Если истцы выиграют процесс и докажут, что правительство США было обмануто, они смогут рассчитывать на материальную компенсацию согласно Акту о представлении ложной информации. Среди деталей, качество которых поставлено под сомнение -

"ребра" каркаса фюзеляжа, к которым крепится алюминиевая обшивка самолета, и укрепленные металлические листы вокруг дверей. Один из истцов утверждает, что видел, как на сборочной линии Boeing в Канзасе некоторые детали фюзеляжа буквально "вколачивали молотком" в предназначенные для них места.

Некоторые эксперты также считают, что существуют реальные основания для того, чтобы поставить качество 737-х под сомнение. Так, в отчете одного из них, оказавшемся в распоряжении Washington Post, говорится о "систематических проблемах контроля над производством и качеством". Однако специалист по аэрокосмической инженерии, профессор Чарльз Истлейк говорит, что "вколачивание" деталей в нужные места - метод, искони применяемый в машиностроении, и само по себе его применение не может служить доказательством небрежности.

Проверку, организованную службой, отвечающей в США за контроль безопасности авиаперелетов, Boeing 737 уже успешно прошел, однако теперь ему предстоит выдержать еще одну.

*источник: газета "Газета"
19.04.06*

ИСЛАНДСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ICELANDAIR РАЗМЕЩАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ЗАКАЗ НА ДВА САМОЛЕТА BOEING 787

Представители компании Boeing [NYSE: BA] сообщили о том, что компания FL Group, действующая от имени Icelandair, а также авиакомпания Icelandair реализовали права на приобретение 2 дополнительных самолетов Boeing 787-8 Dreamliner по подтвержденному заказу.

Эти лайнеры будут поставлены в 2012 г., т.е. через 2 года после того, как в состав парка авиакомпании Icelandair войдут первые 2 самолета этой модели. Заказ на эти самолеты был размещен в феврале 2005 г. Авиакомпания Icelandair, входящая в состав группы Icelandair, продолжает расширять свой парк дальнемагистральных лайнеров в рамках общей программы расширения. Она использует самолеты этого класса для выполнения рейсов из Исландии. Стои-

мость двух заказанных самолетов Боинг 787 составляет примерно \$290 млн. по ценам каталога.

Инновационная новейшая модель Boeing 787 продолжает привлекать интерес авиакомпаний из разных стран мира. С момента начала реализации программы в апреле 2004 г. 25 авиакомпаний разместили подтвержденные заказы на 345 самолетов этой модели. Таким образом, программа Боинг 787 получила на начальном этапе больше заказов, чем какая-либо другая программа за всю историю компании Boeing. Стоимость этих самолетов по ценам каталога составляет примерно \$49 млрд.

*источник: компания "Boeing"
06.04.06*

КОМПАНИИ BOEING И GECAS ОБЪЯВЛЯЮТ О РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗА НА 60 САМОЛЕТОВ BOEING 737

Корпорация Boeing и компания GE Commercial Aviation Services (GECAS) объявили о подписании контракта, который включает подтвержденный заказ на 30 самолетов Boeing 737 "Некст дженерэйшн", а также опцион на 30 лайнеров этого типа. Стоимость заказа составляет около 4 млрд. дол.

30 самолетов, предусмотренных подтвержденным заказом, будут поставлены в 2008 - 2010 гг.

С учетом этого контракта количество заказов на лайнеры семейства Boeing 737, размещенных за последние два года компанией GECAS, составило 68. В 2005 г. компания GECAS разместила заказ на 26 самолетов "Боинг-737". В 2004 г. количество самолетов Boeing 737, заказанных этой компанией, составило 12 единиц. Общее количество лайнеров производства компании "Боинг", заказанных компанией GECAS за последние 10 лет, составляет 333 единицы.

GE Commercial Aviation Services (GECAS) - подразделение компании "Дженерал электрик", оказывающее финансовые услуги, а также услуги в области

лизинга самолетов. В настоящее время 1400 лайнеров, принадлежащих этой компании, передано в лизинг более чем 225 авиакомпаниям примерно из 60 стран. Кроме того, она предоставляет услуги управления парком, в состав которого входит около 300 самолетов.

Компания GECAS предлагает своим заказчикам широкий спектр типов самолетов, а также различные услуги в области финансирования, включая операционный лизинг и предоставление кредитов под залог. Кроме того, она предоставляет множество решений, способствующих повышению показателей производительности заказчиков. В частности, компания GECAS передает в лизинг запасные двигатели, финансирует приобретение запасных частей, а также предоставляет услуги по обучению летного состава.

Представительства компании GECAS открыты в 21 городе в разных странах.

*источник: АРМС-ТАСС
04.04.06*

BOEING СОКРАЩАЕТ 900 РАБОЧИХ МЕСТ НА ВОЕННОМ ЗАВОДЕ

Компания Boeing объявила о намерении сократить 900 рабочих мест на заводе в городе Уичита (штат Канзас) в рамках программы по реструктуризации. Об этом говорится в пресс-релизе американского производителя самолетов.

По словам руководителя завода в Уичите Дерек Маклаки, данное решение является вынужденной мерой. Это - единственный шанс для того, чтобы улучшить ситуацию на заводе, который в основном занимается выпуском военной продукции.

Теперь основное внимание будет уделено работам по военной версии Boeing 747 и программам по модернизации существующих моделей. Речь в том числе пойдет и о работах по бомбардировщику B-52 Stratofortress. Что касается производства двигателей для заправщика KC-135, то оно будет полностью перенесено в Оклахому.

Уже сегодня уведомление об увольнении будет отправлено 360 рабочим. В течение года планируют

еще 2 волны сокращений, дабы к началу 2007 г. сохранить в Уичите 2700 рабочих мест. При этом руководство Boeing обещает создать специальные центры для тех, кого коснется увольнение. Возможно, что многим из них будет предложена работа в других подразделениях компании.

Стоит отметить, что компания Boeing, которая известна во всем мире своими гражданскими самолетами, занимает важное место на рынке вооружений. Специальное подразделение компании Boeing Integrated Defense Systems, со штаб-квартирой в Сент-Луисе, занимается производством как военной авиатехники, так и разведывательных аппаратов, в том числе и спутников. Оно является одним из главных партнеров НАСА и ключевым звеном в разработке американской системы ПВО.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
18.04.06*

КОМПАНИЯ BOEING ОБЪЯВИЛА О ЗАВЕРШЕНИИ ПОДГОТОВКИ ПЕРВЫХ ЧЕРТЕЖЕЙ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НОВОГО СЕМЕЙСТВА САМОЛЕТОВ BOEING 747-8

Специалисты компании Boeing [NYSE: BA] завершили подготовку первой части технических чертежей в рамках программы проектирования нового семейства самолетов Boeing 747-8. Реализация этой программы началась в ноябре 2005 г. после получения заказов от авиакомпаний Cargolux Airlines и Nippon Cargo Airlines. К настоящему моменту были подготовлены чертежи элементов фюзеляжной опоры шасси, а также чертежи подкрыльевых креплений двигателей.

Первая группа чертежей относится к внешнему цилиндру фюзеляжной опоры шасси. Чертежи будут переданы поставщику, компании Goodrich Corp. (NYSE: GR), которая на своем заводе в г. Кливленд начнет изготовление оснастки для производства

этого компонента. Вторая группа чертежей относится к проектированию подкрыльевых креплений двигателей. Для каждого из 4-х двигателей GEEnx-2B67 потребуется четыре крепления. Таким образом, на каждый самолет Boeing 747-8 будет установлено 16 креплений. Крепления изготовят из титана. Чертежи будут переданы компании Hong Yuan Aviation Forging & Casting Industry Co. (Саньюань, КНР), которая совместно с подразделением будет размещать заказы на титан для производства креплений. Поставщиком креплений станет компания Precision Machine Works (Такома, шт. Вашингтон).

*источник: компания "Boeing"
06.04.06*

БОРТОВОЕ ПО ЗАЩИТЕ ПИЛОТОВ ОТ ИНФОРМАЦИОННОЙ ПЕРЕГРУЗКИ

Исход современного воздушного боя зачастую определяют не маневренность самолета и не мастерство пилота, а возможность реализовать информационное превосходство - раньше обнаружить противника и атаковать его оружием дальнего действия.

Само по себе подключение пилота боевого истребителя к военному аналогу Сети не является для Америки новшеством. До сих пор проблему представляли фильтрация данных и оперативное предоставление пилоту самой нужной информации. Чтобы исправить положение, в США созданы и проходят испытания специальные программы, получившие наименование "умные агенты" (intelligence agents). По данным издания C4ISR, в феврале исследовательская лаборатория BBC AFRL и компания Boeing провели летные испытания нового программного обеспечения, которое обеспечивает пилоту доступ к большому объему разведывательной информации, но одновременно отфильтровывает бесполезные данные.

Подразделение компании Boeing по контракту стоимостью менее \$1 млн. разработало программу "умный агент" для бортового компьютера истребителя, которая позволяет пилоту в полете подключаться к глобальной сети Пентагона Global Information Grid (GIG). В ходе демонстрационных испытаний новой программы-агента летчики-испытатели компании Boeing, имеющие боевой опыт, впервые успешно подключили истребитель F-15E1 в полете к глобальной военной сети GIG. По заявлению представителей компании Boeing, новая программа может быть установлена и на самолетах других типов BBC и BMC, а также на наземных боевых машинах армии США в рамках концепции "Будущая боевая система" (Future Combat System). Благодаря применению программы - "умного агента", пилот истребителя получает оперативный доступ к данным о дислокации своих сил на земле для исключения потерь от так называемого "дружественного огня", о положении своих самолетов в воздухе и к разведывательным изображениям целей на земле. Без разумной фильтрации данных пилот будет пере-

гружен ненужной информацией. Например, пилот боевого самолета в Ираке нуждается в сведениях о дислокации частей не во всей стране, а только в регионе, где он совершает полет. Программа-агент позволяет самолету устанавливать радиоконтакт с беспилотными разведывательными аппаратами в регионе и получать от них видеоизображения целей.

Бортовые компьютеры "беспилотников" также оснащены программами-агентами, которые связываются с аналогичными программами-агентами бортовых компьютеров истребителя и обеспечивают автоматизированный обмен данными "БПЛА - истребитель". Другое направление передачи информации - "истребитель - центр управления" - применяется для оценки обстановки и изменения полетного задания в воздухе. Информация от бортовых датчиков самолета также передается в глобальную сеть GIG для других клиентов Пентагона. В интересах обмена данными сейчас используется радиолиния Link-16, но в перспективе будут применяться каналы глобальной спутниковой связи. Программы-агенты позволяют оперативно корректировать полетные задания ударных самолетов в условиях быстро меняющейся боевой обстановки и успешно бороться с подвижными целями. Компания Boeing уже разрабатывает план внедрения оперативных программ-агентов в действующие боевые комплексы BBC и BMC. Если Пентагон примет решение, то программы-агенты могут поступить на вооружение в течение года. Однако не все так просто: для успешной работы программ-агентов на истребителе F-15 необходимо модифицировать существующий жидкокристаллический дисплей, а это уже совсем другие деньги. Как бы то ни было, Пентагон путем внедрения относительно простых ИТ-решений создаст качественно новое по возможностям оружие, которое позволяет в бою реализовать информационное превосходство.

*источник: сайт "CNews"
04.04.06*

ВАШИНГТОН. США ЖДУТ ОТ КИТАЯ СУЩЕСТВЕННОГО ПЕРЕСМОТРА ТОРГОВОЙ ПОЛИТИКИ

Делегация китайских предпринимателей во главе с вице-премьером Ву Йи (Wu Yi) проводит турне по 13 штатам США, в ходе которого китайские бизнесмены намерены заключить с американскими компаниями крупные договоры на поставку самолетов Boeing, программного обеспечения, запчастей к автомобилям, телекоммуникационного оборудования и сельскохозяйственной продукции. Таким образом, они надеются продемонстрировать готовность Китая решить проблему дефицита торговли с США, который в прошлом году достиг рекордного уровня в \$202 млрд.

Однако, как представляется, без существенных изменений торговой политики Китая это вряд ли поможет ослабить растущую напряженность во взаимоотношениях двух стран. В последнее время администрация США, которая опасается, что нарастающее в США недовольство Китаем может снизить шансы республиканской партии на победу на выборах, говорит о необходимости придерживаться более жесткой стратегии в отношении с этим государ-

ством. В прошлом месяце администрация возбудила против Китая иск по факту дискриминационной торговой практики. Первой проверкой более жесткой политики США станет встреча министра торговли США Карлоса Гутьерреса (Carlos Gutierrez) и торгового представителя Роба Портмана (Rob Portman) с делегацией, возглавляемой Ву Йи, в рамках ежегодной встречи Совместной комиссии по коммерции и торговле. Если в течение ближайших 2 недель в решении проблемы дефицита американо-китайской торговли не наметится прогресс, ответная реакция Конгресса не заставит себя долго ждать.

"Раньше Китаю было достаточно закупить несколько американских самолетов, дать обещание о принятии дальнейших мер, в конечном итоге нарушить его, и это сходило ему с рук. На этот раз все может быть серьезнее", - считает Моррис Голдштейн (Morris Goldstein) из Института международной экономики.

*источник: сайт "K2Kapital"
10.04.06*

УКРАИНСКОЕ ОАО "МОТОР СИЧ" ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ ИЗГОТОВИТЕЛЕМ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ СЕРИИ Д-436

Запорожское ОАО "Мотор Сич" в настоящее время является единственным предприятием среди участников программы Д-436, осуществляющим окончательную сборку авиадвигателей этого типа, заявил заместитель генерального директора предприятия Владимир Семенов. Он напомнил, что соглашения о кооперационных поставках комплектов деталей и узлов Д-436 предусматривалось паритетные объемы работ - по одной трети на ОАО "Мотор Сич", в кооперации с Московским машиностроительным производственным предприятием "Салют" (ММПП "Салют") и Уфимским моторостроительным производственным объединением (УМПО). Окончательная сборка должна была производиться на "Мотор Сич" и УМПО, которое было определено головным предприятием российской стороны в программе Д-436. По его данным, пока УМПО участвует в кооперационных поставках, наравне с ММПП

"Салют" и "Мотор Сич", но окончательная сборка производится только на "Мотор Сич". Как известно, примерно в 2004 г. УМПО получило двигатель Д-436 из Запорожья, двигатель был разобран, собран вновь и испытан на стенде УМПО. В настоящее время УМПО не собирает окончательно Д-436, в связи с недостаточностью заказов. "Однако предприятие подготовлено к самостоятельной окончательной сборке авиадвигателя", - отметил собеседник.

Отвечая на вопросы "АвиаПорт.Ру", замгендиректора сказал, что партия безубыточного производства Д-436 ориентировочно составляет примерно 90-100 двигателей. "Мотор Сич" предлагает на рынке этот двигатель по цене 1,86 млн. долл., а учитывая скидки - примерно 1,75 млн. долл.

источник: AVIAPORT.RU
03.04.06

ОАО "МОТОР СИЧ" ВЫПУСКАЕТ В ГОД НАЗЕМНЫХ ГАЗОТУРБИННЫХ УСТАНОВОК НА 20-22 МЛН. ДОЛЛ.

ОАО "Мотор Сич" (Запорожье) в среднем в год выпускает наземных промышленных газотурбинных установок (ГТУ) приблизительно на сумму 20-22 млн. долл. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил заместитель генерального директора предприятия Владимир Семенов.

По его словам, доля продаж ГТУ в общем объеме продаж предприятия можно оценить приблизительно в 7-10%. Планами развития "Мотор Сич" предусмотрено в ближайшее время довести указанную долю примерно до уровня 30% от общего объема производства. По данным В.Семенова, основным заказчиком по газоперекачивающим установкам является Россия. Кроме того, ОАО "Мотор Сич" выпускает электростанции мощностью 6, 8 и 10 МВт.

"Производство, выпуск и продажи ГТУ являются очень перспективной тематикой дальнейшей дея-

тельности предприятия. В этой области "Мотор Сич" активно работает и с Московским машиностроительным производственным предприятием "Салют", и с Уфимским моторостроительным производственным объединением. "Мотор Сич" также занимается темой ГТУ и самостоятельно", - отметил заместитель главы общества. По его словам, на предприятии производятся и электростанции, и газоперекачивающие установки. Они создаются на базе авиадвигателей, выпускавшихся или выпускаемых на "Мотор Сич". Например, ГТУ Д-336 создана на базе ТВД Д-136. На сегодня на 2006 г. имеется заказ на поставку 8 таких ГТУ стоимостью каждой установки около 1 млн. долл.

источник: AVIAPORT.RU
04.04.06

ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ ПРОГНОЗ

Мировой рынок истребителей, штурмовиков и учебных самолетов становится все более и более конкурентным. На нем появляются новые успешные игроки - прежде всего, производители из Китая и Южной Кореи. По оценкам компании Forecast International, в период с 2006 по 2015 гг. в мире будет произведено 3 865 самолетов подобных типов на общую сумму в \$155,9 млрд. Начиная примерно с 2010 г., государства будут увеличивать закупки самолетов,

поскольку вступят в период перевооружения и модернизации своих ВВС. По объемам продаж мировым лидером будет европейский консорциум Eurofighter. За ним следуют Lockheed Martin, Boeing, консорциум Lockheed/Boeing, производящий истребители F-22 (все - США), российский концерн "Сухой" и Chengdu (Китай).

источник: сайт "Новости Америки"
13.04.06

ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ КР "БРАМОС" АВИАЦИОННОГО БАЗИРОВАНИЯ БУДУТ ПРОВЕДЕНЫ ДО КОНЦА 2007 ГОДА

Первые испытания КР "БраМос" авиационного базирования будут проведены до конца 2007 г., сообщил глава компании "БраМос" С. Пиллаи, информирует издание "Индия дифенс". "Согласно заказу ВВС Индии, мы разрабатываем вариант ракеты "БраМос" для истребителей Су-30МКИ", - заявил Пиллаи. Решение о разработке модификации сверхзвуковой

крылатой ракеты "БраМос" для вооружения истребителей Су-30МКИ ВВС Индии было принято в конце 2005 г. Предполагается, что каждый Су-30МКИ будет нести по две ракеты "БраМос".

источник: АРМС-ТАСС
14.04.06

ТУРЦИЯ "ПОСТАВИЛА ПОДНОЖКУ" ИЗРАИЛЬСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ

Израильской авиапромышленности грозит тяжелый удар. Американский экономический еженедельник "Дифенсе ньюз" сообщает, что Турция обдумывает расторжение контракта с Израилем о модернизации 40 самолетов F-4.

Стоимость данного проекта развития турецкой военной авиации - 480 млн. долл., большая часть из которых должна была пополнить бюджет израильской авиапромышленности. Этот проект является частью долгосрочного контракта Турции с Израилем. Ранее была проведена модернизация 54 самолетов F-4, из которых 28 прошли доработку в Израиле, а над оставшимися 26 израильские специалисты трудились на базе ВВФ в Турции.

По мнению турецкой стороны, стоимость работ по модернизации слишком высока, при учете выслуги лет этого типа самолетов. На данный момент, пока

не будут закуплены новые самолеты F-16 для ВВФ Турции, Израилю на модернизацию будут переданы только 6 самолетов. А пока ВВФ Турции "поставил подножку" израильской авиапромышленности, премьер-министр Турции Раджип Тайип Эрдоган встретился с израильским писателем Амосом Озом, прилетевшим в Анкару в связи с переводом на турецкий его последнего романа "Рассказ о любви и тьме". Эрдоган заверил прозаика, что Турция готова выступить посредником в переговорах между Израилем и Палестинской автономией. Он подчеркнул, что уже говорил об этом с и.о. премьер-министра Израиля Эхудом Ольмертом и премьер-министром ПА Исмаилом Ханией.

*источник: сайт "MIGnews.com"
07.04.06*

ПЕНТАГОН ПРИМЕТ НА ВООРУЖЕНИЕ 50 УНИКАЛЬНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

До 2017 г. Пентагон планирует принять на вооружение 50 уникальных летательных аппаратов - так называемых конвертопланов, со свойствами самолета и вертолета. Об этом РИА Новости сообщили в пресс-службе ВВС США.

"В соответствии с планом закупок, до 2017 года мы планируем получить в распоряжение Командования специальных операций ВВС США в общей сложности 50 таких летательных аппаратов. Первое подразделение из CV-22 Osprey станет боеспособным в 2009 году и будет дислоцировано на базе Хелберт Филд (Hurlburt Field), где расположено Командование", - сообщает пресс-служба.

В пресс-службе ВВС подчеркнули, что CV-22 сможет выполнять миссии как в режиме самолета, так и вертолета. "Ни один другой военный летательный аппарат в мире не имеет таких возможностей", -

сообщает пресс-служба. CV-22 - пока единственный в мире серийный конвертоплан.

Первый CV-22 поступил в распоряжение ВВС США в прошлом месяце. Глава Командования специальных операций ВВС США генерал-лейтенант Майкл Вули (Michael Wooley) лично перегнал летательный аппарат с испытательной базы Эдвардс в Калифорнии на базу Киртленд в штате Нью-Мексико. До конца года на базу Киртленд будет доставлено еще три аналогичных машины. "Здесь будет проходить обучение экипажей и обслуживающего персонала", - сообщили в пресс-службе.

Предполагается, что новый летательный аппарат заменит ряд вертолетов и самолетов ВВС США.

*источник: РИА "Новости"
06.04.06*

ТАЙВАНЬ ВЫПУСТИЛ ДВА СОБСТВЕННЫХ БОЕВЫХ САМОЛЕТА

Тайвань объявил о выпуске двух боевых самолетов E-2K Hawkeye, которые предназначены для противодействия воздушной угрозе со стороны Китая.

До настоящего времени тайваньское правительство было вынуждено на протяжении 15 лет закупать вооружение в США. Известно, что модели были созданы Northrop Grumman. Они построены на базе усовершенствованного варианта Hawkeye 2000, который проектировался для американской армии.

Hawkeye 2000 работал на основе системы E-2C Group II, которая включает в себя систему для обнару-

жения морских целей (Lockheed Martin Maritime Systems) и радары раннего предупреждения (AN/APS-145). В новых аппаратах улучшена система опознавания чужой-свой. Также имеется GPS-система.

Самолеты могут следить за истребителями и осуществлять разведку. Тайвань и Китай разделились в 1949 г. после гражданской войны, однако Пекин до сих пор считает Тайвань частью своей территории, сообщает AFP.

*источник: сайт "Zhezyaka.com"
18.04.06*

КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАТЬ ПАКИСТАНСКИМ ВВС ПЕРВЫЙ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

В начале 2007 г. Китай планирует продать военно-воздушным силам Пакистана первый многофункциональный истребитель. Этот самолет является копией самолета китайских ВВС "Сяолун Эф Си 1". Пакистанские военно-воздушные силы планируют

постепенно заменить свои устаревающие истребители "Мираж" на 100 с лишним новейших истребителей китайского производства.

*источник: радиостанция "Голос России"
12.06.04*

У США НА ПОЛТОРЫ ТЫСЯЧИ БОЛЬШЕ ЯДЕРНЫХ БОЕГОЛОВЕК, ЧЕМ У РОССИИ

Госдепартамент США опубликовал справку о балансе стратегических ядерных вооружений между США и Россией. По состоянию на 1 января 2006 г. Россия обладала 4399 ядерными боеголовками, США - 5966. Однако Россия обладала преимуществом по показателю забрасываемого веса - 2547,7 метрических тонн против 1797,9 метрических тонн, сообщает Washington ProFile. США обладают 500 пусковыми установками баллистическими ракетами наземного базирования Minuteman-3 (всего 1,2 тыс. ракет) и 50 пусковыми установками ракет Peacekeeper (всего 500 ракет). Подводные ракетоносцы имеют 432 пусковые шахты для ракет Trident-1 и Trident-2 (всего 3168 боеголовок). В США развернуты 243 стратегических бомбардировщика (81 самолет B-1, 20 - B-2 и 142 - B-52),

которые имеют на вооружении 1098 боеголовок.

Россия располагает 663 пусковыми установками баллистических ракет наземного базирования (СС-18, СС-19, СС-25, РС-12М), которые снабжены 2183 боеголовками. Российские подводные лодки имеют 292 пусковые шахты и 1592 боеголовки. Россия также имеет на своем вооружении 78 стратегических бомбардировщиков (14 самолетов Ту-160 и 64 - Ту-95), которые способны нести 624 боеголовки. Эти данные были официально обнародованы США и Россией в рамках договора "О сокращении стратегических наступательных вооружений".

источник: сайт "Versii.com"
05.04.06

БОМБАРДИРОВЩИКИ В-2 ПРОШЛИ МОДЕРНИЗАЦИЮ

Northrop Grumman Corporation закончила модернизацию стратегических бомбардировщиков ВВС США В-2 Spirit. Теперь они смогут нести в 5 раз больше самонаводящегося оружия. Оснащенные отсеками для самонаводящихся бомб (SBRA), В-2 могут нести 80 единиц вооружения. Установка SBRA на В-2 является одной из важных частей создания централизованной военной сети. Бомбардировщикам также увеличили точность наведения оружия, системы связи и ремонтпригодность корпуса.

На разработку системы SBRA ВВС США выделили в 2001 г. 131 млн. долл. В эту сумму были включены работы по разработке конструкции и программного обеспечения В-2. Помимо проектирования и

производства SBRA, Northrop Grumman занималась интегрированием 500-фунтового вооружения, сообщает Defencetalk.com.

Стратегические бомбардировщики-невидимки В-2 Spirit поступили на вооружение ВВС США в декабре 1993 г. Эти самолеты разработаны Northrop Grumman. Радиус действия самолетов составляет 11000 км без дозаправки и 18520 км с одной дозаправкой. В-2 может нести на борту более 18 т нагрузки, среди которой могут быть ядерное и гравитационное вооружение. Высота полета при выполнении боевого задания составляет 15000 м.

источник: сайт "Компьюлента"
03.04.06

ПАКИСТАН ВООРУЖИТСЯ ИСТРЕБИТЕЛЕМ JF-17 НА ГОД РАНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО

Пакистанские ВВС получат новый истребитель JF-17 в начале 2007 г., сообщает Defense News. Ранее сообщалось, что первый серийный самолет покинет ворота китайского авиазавода лишь в 2008 г.

Истребители разрабатывались китайской корпорацией Chengdu Aircraft Industry Corporation и пакистанской Pakistan Aeronautical Complex. ВВС Пакистана намерены закупить более 100 самолетов.

В настоящее время четвертый прототип машины заканчивает испытания, в ходе которых разработчикам еще предстоит до конца апреля проверить его авионику и боевые системы.

Постройка первой небольшой партии машин начнется в июне в Китае. Серийное производство в пакистанском городе Камра начнется в июне 2007 г. Пакистан и Китай разрабатывают легкий истребитель уже несколько лет. В Пакистане эта программа называется JF-17, в Китае - FC-1. Заводы по производству самолетов построены в обоих государствах. Пакистанское предприятие в городе Камра было официально открыто в начале апреля 2005 г. Первый серийный самолет покинет ворота завода лишь в 2008 г.

источник: LENTA.RU
11.04.06

СВЫШЕ 90% КИТАЙСКИХ ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ И АВИАОБОРУДОВАНИЯ РАЗРАБОТАНЫ И ПОСТРОЕНЫ КНР САМОСТОЯТЕЛЬНО

Свыше 90% авиационного оборудования китайской армии разработано и изготовлено силами национальной авиационной промышленности, пишет центральный печатный орган КПК "Жэньминь Жибао".

По сообщению газеты, на юбилейном собрании, посвященном 55-летию создания авиационной промышленности Китая, генеральный директор Первого китайского объединения авиапромышленности Лю Гаочжо заявил, что в области авиационной промышленности Китай уже вошел в число стран, способ-

ных самостоятельно разработать и изготовить истребители, бомбардировщики, самолеты-заправщики, самолеты дальнего обнаружения, беспилотные самолеты, вертолеты, летательные аппараты нового типа и двигатели, ракетные снаряды "воздух-воздух" и многие другие виды авиационного оборудования на мировом уровне.

источник: ИА "Интерфакс"
09.04.06

В США ОБЪЕМ РЫНКА БЛА К 2011 ГОДУ УВЕЛИЧИТСЯ В 8 РАЗ

Объем рынка беспилотных летательных аппаратов (БЛА) в США достигнет 17 млрд. долл. к 2011 г. При этом через 5-10 лет спрос на БЛА может заметно снизиться. Такой прогноз опубликовала компания "Фрост энд Салливан".

Согласно данным компании, в 2005 г. продажи БЛА на рынке США составили 2,14 млрд. долларов. Рост рынка объясняется повышением роли БЛА в боевых действиях и возможностью использования разведывательных и боевых БЛА всеми родами войск и некоторыми гражданскими компаниями.

Эксперты предупреждают, что в краткосрочной перспективе не следует ожидать снижения стоимости БЛА. Более того, скорость, с которой компании оснащают беспилотные аппараты дополнительным БРЭО и вооружением, обуславливает рост цен в данном сегменте рынка. Тем не менее, объем их производства по этой причине не сократится из-за повышенно-

го спроса в войсках, принимающих участие в боевых действиях. Большее значение стоимость БЛА будет иметь для различных американских государственных структур, закупающих разведывательные аппараты.

Американский рынок БЛА поделен между двумя основными поставщиками - Northrop Grumman и General atomics aeronautical systems, выпускающими Global Hawk и Predator, соответственно. Однако на рынке остаются ниши и для специализированных БЛА производства небольших фирм.

Как отмечается в отчете "Фрост энд Салливан", конкуренция на рынке БЛА достигла предельных величин, поэтому на нем смогут выжить предприятия, способные обеспечить необходимую сервисную поддержку поставляемых аппаратов.

*источник: газета "ВПК"
06.04.06*

ТУРЦИЯ ПРИМЕТ РЕШЕНИЕ ПО ТЕНДЕРУ НА ЗАКУПКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ К КОНЦУ ЭТОГО ГОДА

Турция примет решение по тендеру на закупку истребителей пятого поколения, как ожидается, к концу этого года. В настоящее время борьбу за турецкий рынок истребителей ведут американская корпорация Lockheed Martin и европейский консорциум Eurofighter, куда входят Великобритания, Германия, Испания и Италия. В течение 20 ближайших лет ВВС Турции намерены заменить большую часть парка самолетов F-16 и F-4 на машины пятого поколения, истратив при этом около 10 млрд. долл.

В середине марта 2006 г. Lockheed Martin передал Турции проект договора, дающий право производить ряд узлов фюзеляжа, а также композитные материалы для истребителя-бомбардировщика F-35, разработанного в рамках программы JSF на предприятиях национального ОПК. Примерная стоимость предложения составляет около 4 млрд. долл. при том, что конечная прибыль для Турции от реализации этого проекта может значительно превысить эту сумму.

Анкара, в свою очередь, выступила с требованием предоставить ей право обеспечить комплектацию новых машин на 50% силами своих производителей. Lockheed Martin в проекте договора уже указал, что предполагаемые для производства в Турции узлы нового самолета будут производиться на предприятии "Тусаш аэропейс индастриз", но Анкара отмети-

ла, что обладает еще и мощностями компаний "Асельсан" и "Хавельсан" (электроника), а также производителем ракетной техники "Рокетсан". Таким образом Турция выразила пожелание загрузить мощности этих производителей проектами, связанными с JSF. Если стороны достигнут согласия, то это станет крупнейшим заказом турецкому ОПК за всю историю республики.

"Проект при реализации даст возможность турецкому ВПК получить и производить некоторые технологии будущего. Турция уже вложила 175 млн. долл. в первую фазу проекта JSF. Конечная стоимость нынешнего контракта, а это около 5 млрд. долл., позволит с легкостью покрыть инвестиции, сделанные в рамках проекта", - сообщил представитель министерства обороны Турции.

На фоне поиска компромисса в деле производства и закупок F-35, на сцену вышел Eurofighter - главный европейский конкурент Lockheed Martin.

Eurofighter, сообщает местная пресса, выступил с предложением, касающимся производства истребителя "Тайфун" силами турецких оборонных предприятий. Его подробности пока не разглашаются.

*источник: АРМС-ТАСС
10.04.06*

КУТАИССКИЙ АВИАЗАВОД ОБЪЯВИЛ АУКЦИОН ПО ПРОДАЖЕ МОДЕЛИ САМОЛЕТА "МЕРКУРИЙ 002"

Кутаисский авиационно-технический завод объявил открытый аукцион по реализации экспериментальной модели двухмоторного четырехместного самолета "Меркурий 002".

Об этом говорится в объявлении авиазавода, распространенном в субботу.

Стартовая стоимость самолета - 140 тыс. долл. Аукцион состоится 25 апреля.

Прием заявок от желающих принять в нем участие завершится 24 апреля. В объявлении авиазавода отмечается, что итоги летных испытаний самолета и вопросы его последующей эксплуатации согласованы с разработчиком этой модели - российской авиационной фирмой "Авиатин".

*источник: сайт "Грузия Online"
10.04.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

| | |
|---|----|
| Вместе застолбить свое место | 51 |
| Украине испортили самолетонастроение | 53 |
| Авиакомпаниям пишут письмо Фрадкову | 54 |
| Двигатели для небесных богатырей | 55 |
| Истребители конкурентов | 56 |
| Проект последней надежды | 57 |
| "Сердца" крылатых машин | 58 |
| Титановый стержень | 60 |
| Нелетный климат | 62 |
| Турбореактивная интеграция | 64 |
| УОМЗ осваивает азиатский рынок | 66 |
| Волшебный редуктор | 67 |
| Остаться на уровне мировых лидеров | 69 |
| Согласуясь с Концепцией "Электрический самолет" | 70 |
| Вспомогательные по уровню не уступают основным | 71 |
| Самолету мечты поставили "вилку" по двигателям | 72 |
| Ожидаемые сенсации | 73 |
| Авиастроители отращивают крылья | 74 |
| "Волга-Днепр" ставит "Русланы" на конвейер | 75 |
| Пермские двигатели пошли по правительственным кабинетам | 76 |
| "МиГ" простил свои долги | 77 |
| Вместе повоюем | 78 |
| Год утраченных иллюзий | 79 |
| Матрешка для Ближнего Востока | 80 |
| Создатель "Беркута" | 82 |

ОБЗОР ПРЕССЫ

за апрель 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ВМЕСТЕ ЗАСТОЛБИТЬ СВОЕ МЕСТО

Российская авиационная промышленность после затяжного кризиса выходит на новую ступень развития – ей предстоит серьезная структурная перестройка. Созданная Указом Президента РФ Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) соберет под своим крылом 19 крупнейших авиастроителей. Что за этим последует – попробуем разобраться.

В состав новой компании войдут все ведущие авиастроительные предприятия России: Казанское авиационное ПО им. С. П. Горбунова, РСК "МиГ", АХК "Сухой", Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина, ПО им. Ю. А. Гагарина, Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное ПО им. В. П. Чкалова, ОАО "Туполев" и др. Проблема формирования корпорации заключается в том, что большая часть предприятий уже приватизирована и государству предстоит выкупить у владельцев часть акций для консолидации 75%-ного пакета в ОАК.

Правительству РФ поручено до 1 апреля 2007 г. "осуществить мероприятия по определению состава негосударственных акционеров ОАК". Но похоже, что с задачей уже справились грамотным кадровым ходом, назначив руководителем новой корпорации Алексея Федорова, который ранее возглавлял крупнейшую авиационную частную компанию "Иркут" и до настоящего момента является ее главным акционером.

Перемены в отрасли ожидались давно. Так, в принятой в конце прошлого года Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 г. предлагается объединить разрозненные компании, которые не могут самостоятельно наладить рентабельное производство современных самолетов, с помощью головной структуры для консолидации производственных и финансовых ресурсов. Курировать ее будет непосредственно Правительство. По мнению специалистов, слияние предприятий устранит излишнюю конкуренцию между ними и объединит под одной крышей конструкторские бюро и производственные мощности. Пока же текущие результаты работы авиапроизводителей оставляют желать лучшего. По данным Федерального агентства по промышленности (Роспрома), в 2005 г. в России было произведено всего 8 гражданских самолетов, из них 2 - для правительства Кубы.

Отечественный авиапарк между тем пополняется за счет поддержанных импортных самолетов. К примеру, в прошлом году их было куплено 30 шт., причем большинство из работающих сейчас на российских авиалиниях западных машин - "боинги".

Специалисты утверждают, что в настоящий момент для российских авиаперевозчиков приобретение аппаратов, отлетавших уже по 15-20, а то и все 30 лет, является самым рентабельным способом пополнения транспортного парка. Основное преимущество в том, что "иномарки" расходуют почти в 2 раза меньше топлива и соответствуют западным экостандартам. В целом в развитии авиапрома можно выделить такие негативные тенденции:

- убыточность предприятий оборонного комплекса;
- низкие объемы гособоронзаказа в военном секторе;
- снижение эффективности производства в гражданском секторе;
- падение прибыли производства;
- сокращение общей численности рабочих мест;
- кадровые проблемы.

По мнению начальника Управления авиапромышленности Роспрома Евгения Горбунова, для успешного развития отечественного авиастроения необходимо как минимум на 3 года стабилизировать цены на комплектующие изделия и добиться, чтобы наша продукция была конкурентоспособной на внешнем рынке.

Естественно, что подобное реформирование невозможно без финансовой поддержки производителей. Здесь, как и в других отраслях промышленности, предполагается использовать механизм частногосударственного партнерства. Так, Правительство намерено до 2015 г. вложить в финансирование отрасли 10 млрд. долл. Примерно такой же объем инвестиций ждут и от частного капитала.

Создание ОАК позволит оптимизировать связь между поставщиками и производителями путем формирования квалифицированного государственного заказчика, который будет способствовать развитию ключевых поставщиков, прежде всего в области двигателестроения и радиоэлектронного оборудования. Кумулятивный эффект от консолидации авиапрома отразится на нескольких сотнях предприятий и повысит занятость и рост производительности труда.

Что касается отдельных сегментов рынка, то тут также намечены коренные изменения. Уже первый крупный проект новой корпорации направлен на создание среднемагистрального самолета RRG для региональных перевозок с максимальной дальностью полета 3 тыс. км., что говорит о смене вектора в пассажирском авиастроении.

В секторе дальнемагистральных перевозок наши авиастроители, к сожалению, уходят с мирового рынка. Так, в окружении нового руководителя ОАК А.Федорова с уверенностью заявляют, что в ближайшее время Россия не сможет конкурировать на рынке широкофюзеляжных самолетов с такими гигантами, как Boeing и Airbus. Исходя из этого можно предположить, что планируемая компанией

"Ильюшин Финанс Ко." модернизация Ил-96 в рамках ОАК находится под большим вопросом. А это единственный проект наших самолетостроителей в дальнемагистральном сегменте.

В свою очередь, зам. гендиректора авиакомплекса "Ильюшин" Владимир Беляков отмечает, что проект модернизации Ил-96 осуществляется в полном соответствии с намеченным графиком. Налицо разнонаправленность интересов авиационного сообщества, которая в будущем непременно отразится и на работе корпорации в целом.

Кроме того, после объединения самостоятельных компаний в единую корпорацию стратегия продажи самолетов также изменится. Если сейчас в России активно работают 2 крупнейшие лизинговые компании - "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК), то, по мнению руководителя Роспрома Бориса Алешина, в ОАК останется только одна ФЛК. А ИФК переквалифицируют на маркетинг и послепродажное обслуживание самолетов.

Впрочем, ее руководители уже дали свое согласие, ведь "ильюшинцы" в силу обстоятельств вынуждены были помимо чисто лизинговых операций "купил - передал в лизинг", как это принято на Западе, заниматься еще и несвойственными видами бизнеса - финансированием и управлением производства, регулированием сертификационных процессов и послепродажным обслуживанием самолетов. Это потребовало от них формирования профессиональной команды специалистов, которые могут работать с любыми типами самолетов, будь то АН, Ту, Як или Су. Приобретенный опыт, безусловно, будет востребован в ОАК.

В целом в 2005 г. ИФК уже поставила 4 самолета Ту-204-300 в авиакомпанию "Владивосток Авиа" и 1 Ил-96-300 - в Cubana de Aviation. Друзья-конкуренты из ФЛК ограничились двумя Ту-214 для "КрасЭйр" и "Дальавиа". Всего с начала ввода в действие (в 2001 г.) правительственной программы развития авиализинга в России ИФК предоставила в лизинг 9 самолетов - 4 Ил-96 и 5 Ту-204, а ФЛК - 4 Ту-214. Еще 2 Ту-214 были сданы "Дальавиа" ранее.

Головная разработка самолетов принадлежит компании "Гражданские самолеты Сухого", главным партнером по проекту стала Powerjet - совместное предприятие французской Snecma и НПО "Сатурн". Кроме того, принимают участие компания Boeing, оказывающая консультационную поддержку по вопросам дизайна, разработки, маркетинга и продаж, производства и сертификации самолета, и авиационная компания "Ильюшин".

Перспективный объем продаж самолетов семейства RRJ оценивается более чем в 12 млрд. долл. Общий прогнозируемый спрос на них составит около 800 машин в течение 20 лет, а планируемая цена будет на 10-15% ниже зарубежных аналогов.

Авиакомпания "Аэрофлот" уже подписала с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" контракт на приобретение 30 самолетов RRJ стоимостью 820 млн. долл. Начало поставок ожидается в конце 2008 г. Планируется, что "Аэрофлот" будет получать по одному самолету в месяц.

По данным специалистов Ространснадзора, в России зарегистрировано 1352 пассажирских самолета, из которых реально эксплуатируется 882 машины. Из 349 грузовых самолетов в эксплуатации находится 196 машин.

Кроме того, в реестре Ространснадзора зарегистрировано 1898 вертолетов, из них работает 890 машин. При этом российские авиационные перевозчики используют 108 воздушных судов иностранного производства.

По прогнозу Г. Грефа, в 2008-2009 гг. предполагается выйти на производство 50-65 региональных и 29-37 среднемагистральных самолетов в год.

По данным электронных СМИ

Виктор Христенко: "Мы рассчитываем за 10 лет увеличить объем авиастроительного бизнеса в России в 3 раза - с 2,5 млрд. долл. до 7-8 млрд."

Герман Греф: "Правительству РФ необходимо отказать от протекционистских мер по защите внутреннего рынка от иностранных производителей самолетов, так как за последние 7 лет они показали неспособность что-либо изменить. Все наше закрытие рынка от иностранных самолетов привело лишь к тому, что сектор авиаперевозок стал неконкурентоспособным, на мировом рынке. Это все, что мы смогли сделать".

Статистика

Парк иностранных судов у крупнейших авиаперевозчиков:

1. "Аэрофлот" - 18 А320, 13 Boeing.
2. "Сибирь" - 10 Boeing 737 и 9 А310.
3. "Трансаэро" - 5 Boeing 737-400 и 2 Boeing 737-300.
4. "ВИМ-Авиа" - 12 Boeing 757-200.
5. "КрасЭйр" - 2 Boeing 767-200ER.
6. "Калининградавиа" - 4 Boeing 737-300.
7. "Пулково" - 5 Boeing 737-500.

Приложение N 2 к Указу Президента РФ от 20 февраля 2006 г. N 140

Перечень акционерных обществ, акции которых могут быть внесены в качестве вклада негосударственных акционеров в уставный капитал открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация":

- ЗАО "Авиастар-СП", г. Ульяновск
- ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина", г. Москва
- ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество"
- ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", г. Москва
- ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", г. Москва
- ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол"
- ОАО "ОКБ Сухого", г. Москва
- ОАО "Опытно-конструкторское бюро имени А. С. Яковлева", г. Москва
- ОАО "Таганрогская авиация"
- ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева"
- ОАО "Туполев", г. Москва
- ОАО "Финансовая лизинговая компания", г. Москва

Елена ПОПОВА

газета "Экономика и жизнь"
07.04.06

УКРАИНЕ ИСПОРИЛИ САМОЛЕТОНАСТРОЕНИЕ

Вчера министр обороны Украины Анатолий Гриценко отреагировал на заявление главкома ВВС России Владимира Михайлова о прекращении совместного проекта по созданию военно-транспортного самолета Ан-70. Украинские власти утверждают, что будущее совместного проекта будет обсуждаться в рамках рабочей комиссии Ющенко-Путин в мае. Впрочем, вчера в российском Минобороны заявили, что вопрос о прекращении сотрудничества уже решен.

Следует отметить, что тональность высказываний в отношении совместного украинско-российского проекта меняется уже на протяжении 8 лет. Если в 1998 г. представители официальной Москвы проявляли оптимизм, то в марте 2005 г. президент России Владимир Путин на встрече с премьер-министром Юлией Тимошенко в Киеве сказал следующее: "Меня Леонид Данилович Кучма все мучил с Ан-70, теперь вы взялись. Но это должно решаться прежде всего на уровне экспертов".

А в минувшую пятницу генерал Михайлов заявил о нежелании России в дальнейшем участвовать в совместном проекте. "Нет смысла продолжать программу Ан-70, и мы не будем делать этого", - сказал он. При этом главком сослался на мнение вице-преьера, министра обороны Сергея Иванова, который также считает, что Ан-70 перешел в разряд тяжелых военно-транспортных самолетов, а такой, но лучший, транспортник у России есть свой - Ил-76. Вчера генерала поддержал и посол России Виктор Черномырдин.

"Получать еще один самолет и ставить его на вооружение нет смысла", - уверен он. Напомним, что основной претензией российской стороны к Ан-70 была высокая шумность двигателя Д-27, изготовленного на запорожском заводе "Мотор-Сич".

К созданию самолета Ан-70, призванного заменить Ан-12, в СССР приступили 20 лет назад. Самолет имеет грузоподъемность до 47 т и предназначен для выполнения транспортных операций и выброски десантов парашютным и посадочными способами.

После распада СССР Россия взяла на себя обязательства по финансированию проекта в размере 72%, а Украина - 28%. При этом Россия и Украина должны были стать крупными заказчиками Ан-70, закупив для своих ВВС 164 и 65 машин соответственно. Стоимость одного самолета Ан-70 составляет \$50 млн. Сначала планировалось развернуть сборку Ан-70 на авиазаводах в Киеве и Самаре, затем последнюю заменили Омском. Но в России ни одного, даже опытного, самолета до сих пор не построено.

Кроме того, в 2002 г. от использования адаптированного под условия НАТО Ан-70 в пользу европейского А400М отказался Североатлантический альянс. В настоящее время лишь киевский завод "Авиант", входящий в корпорацию "Антонов", в соответствии с

заключенным в 2001 г. контрактом ведет сборку первых 5 серийных Ан-70 для украинских ВВС. Всего Минобороны Украины заказало 10 машин, которые должны быть выпущены до 2010 г.

Анатолий Гриценко вчера назвал позицию России в совместном проекте по созданию Ан-70 "нечеткой". Он отметил, что если Россия больше не заинтересована в проекте, то она должна сказать об этом откровенно.

"Позиция простого затягивания, для того чтобы не решать вопрос и таким образом блокировать этот проект, на мой взгляд, нечестная", - сказал господин Гриценко. Кроме того, он попросил не переоценивать важность заявлений главкома ВВС и посла России. "Пока что никто ниоткуда не вышел, сейчас сотрудничество базируется на определенных двусторонних соглашениях и договоренностях", - утверждает министр.

В Министерстве промышленной политики и в самой корпорации "Антонов" поддержали позицию господина Гриценко. "Российская сторона пока не высказала свою официальную позицию", - заявили в пресс-службе министерства. При этом в Минпромполитики сообщили, что интерес к проекту уже проявили несколько иностранных компаний. Впрочем, назвать их в министерстве отказались, объяснив, что это будет сделано только после того, как Россия определится со своей позицией. Напомним, ранее министр промышленной политики Владимир Шандра заявлял, что в рамках проекта Россия задолжала \$40 млн.

"Есть двусторонняя договоренность, и мы ее выполняем", - заверил заместитель генерального директора корпорации "Антонов" Владимир Ковтун.

В министерстве обороны России вчера скептически отнеслись к заявлениям украинских министров, сообщив, что окончательный проект решения о выходе из программы будет рассматриваться на ближайшем заседании комиссии Ющенко-Путин в мае.

"Впрочем, вопрос нашего выхода из проекта уже решен, поскольку в программе финансирования вооружений на 2007-2015 гг. средств на него не предусмотрено", - заявили вчера в российском оборонном ведомстве. Эксперты считают, что в случае отказа России от совместного проекта Украина продолжит работу над производством Ан-70. Ранее заинтересованность в участии в этом проекте выражали Грузия, Казахстан и Азербайджан. Вчера представители названных стран ее подтвердили.

"Я думаю, что этот проект будет привлекательным для нашей страны", - заявил посол Грузии Григорий Катамадзе. "Казахстан заинтересован в этом проекте", - сообщили в посольстве этого государства.

"Впрочем, найти равноценную замену России не удастся, поскольку эти страны могут закупить не более 10-20 Ан-70", - утверждает аналитик компании "Миллениум Капитал" Алексей Некраса.

*Сергей ВЫСОЦКИЙ
Иван САФРОНОВ*

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
13.04.06*

АВИАКОМПАНИИ ПИШУТ ПИСЬМО ФРАДКОВУ

Представители отечественных авиакомпаний не хотят эксплуатировать Ил-96-300.

В конце прошлой недели представители "Домодедовских авиалиний" и "Аэрофлота" инициировали подготовку обращения к премьер-министру Михаилу Фрадкову с просьбой уберечь российские авиакомпании от навязывания им самолетов Ил-96-300. По словам представителей авиакомпаний, при нынешней стоимости топлива любые перевозки на этих самолетах становятся изначально убыточными, а ремонт - экономически нецелесообразным. Однако зачастую отказаться от этих самолетов невозможно. Представители "Ильюшина" отрицают обвинения в адрес своих самолетов. Они утверждают, что в плохом состоянии Ил-96-300 виноваты сами авиакомпании.

Ил-96-300 - дальнемагистральный широкофюзеляжный пассажирский самолет, изготавливаемый Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО). Модель разработана в 1978 г., в регулярной эксплуатации - с 1993 г. Самолет предназначен для перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов на воздушных магистральных линиях протяженностью до 11 тыс. км. Всего в эксплуатации находится 13 пассажирских самолетов: 2 в ГТК "Россия", 6 в "Аэрофлоте", 3 в "Домодедовских авиалиниях", 2 в "КрасЭйр". 20 августа Федеральная служба по надзору в сфере транспорта разослала письмо всем ведущим авиакомпаниям с требованием приостановить с 22 августа эксплуатацию Ил-96-300 в связи с выявлением конструктивно-производственных недостатков самолетов. Речь шла о дефектах агрегатов, применяемых в системе торможения колес, тормозной жидкости и гидравлических насосов. Потом был составлен список еще из 28 дефектов самолета.

Авиаторы готовы продолжать использовать Ил-96-300 и в дальнейшем, если государство согласно возмещать расходы, связанные с их эксплуатацией, говорит заместитель генерального директора по организации летной работы "Домодедовских авиалиний" Дмитрий Ширяев. В противном случае компании хотя бы оставить за собой право выбирать более экономичную технику.

"Вопрос не в том, что эта техника ломается, а в том, сколько стоит ее восстановление. Скоро содержание отечественных самолетов будет обходиться во столько же, во сколько оценивается доплата за ввоз самолетов иностранного производства. Тогда авиакомпании перестанут смотреть на заградительные барьеры и перейдут на эксплуатацию иностранной техники", - отметил он в интервью RBC daily. По его словам, конструкторскому бюро недостатки самолета, о которых говорят авиакомпании, известны.

"Они о них знают, но никогда не признаются в том, что их продукция не самого лучшего качества", - добавляет он. Той же позиции придерживаются в "Аэрофлоте". Представитель "Аэрофлота" утверждает, что эти самолеты невыгодно эксплуатировать вследствие их топливной неэффективности и из-за того, что за их обслуживание никто не отвечает.

Напомним, что после августовского простоя Ил-96-300 авиакомпании предъявили требования по возмещению своих затрат. Однако, по словам представителей обеих авиакомпаний, найти виновного в случившемся сложно, поэтому в конце 2005 г. "Аэрофлот" потребовал возмещения убытков через суд от "Авиационного комплекса имени С.В. Ильюшина" и ВАСО. Сумма иска составила 5 млн. долл. Но в январе дело было приостановлено до рассмотрения иска о незаконности приказа Ространснадзора. В дальнейшем возмещения ущерба потребовали "Домодедовские авиалинии". Простой 2 из 3 машин, имеющихся в парке перевозчика, был оценен в 180 млн. руб. Еще в 615 тыс. долл. была оценена упущенная выгода. Впрочем, без этих самолетов авиакомпании обойтись не могут.

Например, на сегодняшний день на Ил-96-300 перевозится 13% пассажиров "Аэрофлота" и 24% - "Домодедовских авиалиний". Все авиакомпании, эксплуатирующие эти самолеты, получили их давно. "Домодедовские авиалинии" получили 2 самолета бесплатно, а 1 - за половину стоимости. Еще 2 борта находятся в собственности головной компании альянса AiRUnion - "КрасЭйр", которая передала их по договору фрахта. Однако, как признаются в "Домодедовских авиалиниях", всю работу могут выполнять только 3 самолета. С ними не согласны в "КрасЭйр", где до сих пор уверены, что Ил-96-300 - надежная техника.

"В планах компании замена устаревающих Ту-154 на Boeing, о замене Ил-96-300 речи не ведется", - сказала RBC daily директор департамента общественных коммуникаций AiRUnion Ольга Трапезникова. Получить официальный комментарий от представителей "Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина" не удалось. В компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), занимающейся продажами Ил-96-300, признали, что отвечать на вопросы по давно проданным самолетам сейчас некому.

"Однако от заказчиков, купивших самолеты через ИФК, претензий не поступало", - пояснил финансовый директор ИФК Николай Дадонов. По его словам, послепродажным обслуживанием самолетов "КрасЭйр" занимается "ИФК Техник", который следит за состоянием проданных компанией самолетов. Неофициально источники в "Авиационном комплексе имени С.В. Ильюшина" проинформировали RBC daily, что Ил-96-300 "Аэрофлота" обслуживаются самой авиакомпанией, поэтому за техническое состояние этих самолетов отвечает она. "Ил-96-300 неэффективны с точки зрения расхода топлива, однако 4 двигателя позволяют этим самолетам летать через океан без ограничений", - отметил представитель "Ильюшина".

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
04.04.06*

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ НЕБЕСНЫХ БОГАТЫРЕЙ

В эти дни в Москве на базе Всероссийского выставочного центра проходит 9-й Международный салон "Двигатели-2006", в рамках которого состоится научно-технический конгресс по двигателестроению, организуемый Ассоциацией "".

Салон, который неизменно привлекает повышенное внимание ведущих разработчиков, производителей и экспортеров авиационной техники, в нынешнем году стал рекордным по числу участников. В его работе принимают участие порядка 140 отечественных и зарубежных фирм из 9 стран, занятых созданием, производством, ремонтом и сервисным обслуживанием авиационных двигателей и агрегатов к ним, а также разработкой и реализацией широкой гаммы сопутствующих потребительских товаров, таких как двигатели для автомобилей, лодочные моторы, снегоходы, мотоблоки и др.

"Авиационное двигателестроение является одним из сегментов мирового рынка, где Россия занимает устойчивые позиции. В этой связи закономерно, что в работе салона впервые принимает участие ФГУП "Рособоронэкспорт" - единственный государственный внешнеторговый посредник в оружейной сфере", - говорится в пресс-релизе предприятия. Экспорт авиационных двигателей, созданных ведущими предприятиями отечественного ОПК, обеспечение их лицензионного производства, эксплуатации, ремонта и модернизации наряду с поставками собственно авиационной техники занимают все более заметное место в деятельности предприятия. Показателен в этом отношении заключенный "Рособоронэкспортом" и корпорацией "Хиндустан Аэронотикс Лимитэд" (Индия) в августе 2005 г. контракт по организации на индийских предприятиях лицензионного производства 1.000 авиадвигателей АЛ-55И, разработанных НПО "Сатурн". В целом же в 2001 - 2005 гг. по линии предприятия в Алжир, Вьетнам, Индию, Китай и ряд других стран было поставлено свыше 270 авиационных двигателей на общую сумму более 700 млн. долларов.

На стенде "Рособоронэкспорта" в виде информационно-справочных и рекламно-имиджевых материалов представлены свыше 30 наименований продукции ведущих российских разработчиков и производителей авиационной техники и авиадвигателестроения, предлагаемых инозаказчикам.

Учитывая высокий спрос на мировом рынке на самолеты марки "Сухой", представлены современные двигатели АЛ-31Ф, АЛ-31ФП и Р-195, которыми оснащены боевые машины этого легендарного семейства поколений "4" и "4+". При этом особое внимание специалисты уделяют двигателю с управляемым вектором тяги АЛ-31ФП, которым оснащен многофункциональный сверхманевренный боевой самолет Су-30МКИ, находящийся в боевом составе ВВС Индии.

По оценкам экспертов, хорошие перспективы на мировом авиационном рынке имеются у продукции ОКБ им. А.С. Яковлева. Как и на последних авиакосмических выставках, на нынешнем салоне "Рособоронэкспорт" совместно с НПО "Иркут" и ОКБ им. А.С.

Яковлева представляют уникальный учебно-боевой комплекс Як-130 с двигателем АИ-222-25.

Экспортная серия самолетов марки "МиГ" представлена современным модернизированным фронтовым истребителем МиГ-29СМТ и истребителем-перехватчиком МиГ-31Э. Двигатели с управляемым вектором тяги, которыми оснащены эти самолеты, обеспечивают сверхманевренность на закритических углах атаки.

В секторе военно-транспортной авиации и авиатехники можно ознакомиться с программой модернизации военно-транспортных самолетов семейства Ил-76 за счет установки на них двигателя ПС-90А-76. По сравнению с ныне используемыми на этих машинах двигателями Д-30КП новый двигатель, разработанный Пермским моторостроительным комплексом, соответствует современным и перспективным требованиям ИКАО по шумам и эмиссии, имеет увеличенную на 2.000 кгс тягу, позволяет существенно снизить расход топлива и сократить эксплуатационные затраты.

Высокое качество и надежность авиационных двигателей являются важнейшими составляющими устойчивого спроса, которым на мировом оружейном рынке пользуются вертолеты российского производства. Согласно оценкам экспертов, на сегодняшний день 27% мирового вертолетного парка оснащены отечественными вертолетными двигателями ТВЗ-117ВК, ВМ, ВМ-02, ВМА, ВМА-02, что свидетельствует об их широком международном признании.

Российская сторона предлагает на внешний рынок комплекс работ и услуг по оснащению вертолетной техники двигателями ТВЗ-117 и ВК-2500 нового поколения, проведению капитального и локального ремонта двигателей ТВЗ-117, продления и увеличения ресурсных показателей двигателей ТВЗ-117, ТВ2-117, а также редукторов ВР-14, ВР-8. Это касается и модернизации средних вертолетов типа Ми-8/Ми-17, а также перспективных вертолетов Ми-35М, Ми-28НЭ, семейства вертолетов Ка-32 за счет оснащения их двигателем ВК-2500. По сравнению с базовым ТВЗ-117 ВМА применение нового двигателя обеспечивает увеличение потолка полетов на 1.000 м, грузоподъемности от 1.000 до 2.000 кг (в зависимости от типа вертолета). Одновременно с этим возрастает скорость и повышается маневренность вертолетов, расширяются возможности их эксплуатации в условиях высокогорья и районов с жарким климатом. Различные типы высокоэффективных двигателей нового поколения - ВК-800, ВК-1500, ВК-3000 (ТВ7-117В), ВК-3500 предлагаются для оснащения современных вертолетов "Ансат", Ка-226, Ми-54, Ка-60, Ка-32, Ми-38.

Международный салон "Двигатели-2006", который завершит свою работу 15 апреля, еще раз подтверждает, что отечественное авиадвигателестроение, являющееся высокотехнологичной отраслью российской авиационной промышленности, обладает большими возможностями и способно внести значительный вклад в укрепление позиций российской авиатехники и вооружения на мировом рынке.

Анатолий СОЛНЦЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
13.04.06*

ИСТРЕБИТЕЛИ КОНКУРЕНТОВ

Команда менеджеров под руководством Алексея Федорова, которая в октябре 2004 г. перешла из научно-производственной корпорации "Иркут" в Российскую самолетостроительную компанию (РСК) "МиГ", решила отчитаться о проделанной работе. По словам первого заместителя генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ" Сергея Цивилева, главными задачами команды в момент смены власти стали новая маркетинговая политика и увеличение портфеля заказов.

С учетом тенденций рынка и в связи с предстоящей интеграцией российского авиапрома в объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) ставка была сделана на военные программы. Хотя государственный оборонный заказ тогда был связан лишь с модернизацией истребителей МиГ-31, а это не более 10% в общем портфеле заказов. Тем не менее неперспективные с финансово-экономической точки зрения гражданские проекты ближнемагистрального лайнера Ту-334 и многоцелевого транспортного самолета МиГ-110 были свернуты.

Расчет был, конечно, на старейший и известный во всем мире бренд. Сегодня самолеты от МиГ-21 до МиГ-31 имеют, наверное, самое большое распространение в мире - их 6289 в 52 странах мира. Играло на миговцев также соотношение тяжелых и легких истребителей в мире - 30 на 70%.

В практику компании были внедрены ранее не присущие ей принципы работы новой команды. В частности, абонентское обслуживание авиатехники. За этими словами кроется улучшение системы послепродажного обслуживания, которое многие годы было слабым местом отечественной оборонной промышленности. Процесс этот был облегчен тем, что корпорация имеет совместные предприятия и представительства в ключевых странах мира. Еще одна новинка - обслуживание военных самолетов по фактическому состоянию, а не по техническим регламентам, как было раньше. Это позволило в разы снизить стоимость жизненного цикла самолета.

С "Иркута" на РСК была перенесена система управления издержками, началась радикальная модернизация продукции под стандарты НАТО и ИКАО - Международной организации гражданской авиации. Еще недавно авиарынок Восточной Европы для России был фактически утерян, хотя на вооружении бывших социалистических стран стояли МиГ-29. Теперь РСК "МиГ" позиции там восстановила. Заключены контракты и на модернизацию, и на поставку специального оборудования в некоторые страны. В частности, реализован контракт со Словакией на модернизацию МиГ-29 под стандарты НАТО и ИКАО. В декабре 2005 года первые четыре машины поставили на вооружение этой натовской страны. Причем совместно с крупнейшими европейскими фирмами. Еще недавно такое невозможно было представить, поскольку работа связана с военными секретами, в частности с системой "свой - чужой".

Модернизированная машина будет представлена на авиакосмическом салоне ILA-2006, которая открывается в середине мая в Берлине. Во время салона руководство РСК намерено провести консультации с главами военных ведомств восточноевропейских государств. По расчетам компании, следующими рынками для модернизированных "МиГов" станут Венгрия, Болгария и Польша. Даже несмотря на то, что Польша берет в лизинг большую партию F-16, а Венгрия уже получает истребители "Гриппен". Все прекрасно понимают, что модернизированный за сравнительно небольшие деньги МиГ-29 в ближайшие 5-7 лет будет вполне конкурентоспособным.

Новшества, внедренные на РСК, позволяют гарантировать: в строю будет стоять 70-75% парка истребителей. Другими словами, миговцы фактически берут на себя обеспечение боеготовности авиации Североатлантического альянса. Взамен им нужна лишь одна цифра - сколько будет самолет стоить в год, все остальное, кроме этой фиксированной цифры, натовцев не должно волновать, заверяют в РСК "МиГ". Команде Алексея Федорова удалось переломить ситуацию, когда модернизацией "МиГов" занимался каждый, кто хотел. Отныне процесс может идти лишь с участием "родной" фирмы.

Собственно, модернизация часто столь глубока, что в результате получают практически новые самолеты. Все чаще по отношению к ним применяется модный термин "ребрендинг". Дополнительные характеристики, например всеракурсное сопло двигателя, фазированная активная антенная решетка бортового радара и другие позволили присвоить МиГ-29М/М2 новый бренд - МиГ-35. Именно этот самолет запланирован для участия в индийском тендере на 126 истребителей. Вывод этой машины на рынок планируется до 2010 г. Корабельный МиГ-29К/КУБ, изготавливаемый по контракту с Индией, будет называться МиГ-33. Первый такой самолет из 16 уже находится в Летно-испытательном центре имени Федотова. Не за горами первый испытательный полет. Контракт предусматривает опцион на 30 истребителей. Эти 2 машины предназначены для рынков с высокой платежеспособностью, а "простые" МиГ-29 поставляются тем странам, кто не может позволить себе закупить самолеты глубокой модернизации. Многофункциональный истребитель поколения "4+" МиГ-29СМТ продается иностранным заказчикам с конца 2004 г. 4 таких истребителя поставлены в Йемен, модернизация 8 самолетов МиГ-29 до уровня МиГ-29СМТ проведена также для Йемена и 2 самолетов - для Эритреи.

Проект самолета МиГ-АТ, несмотря на его формальный проигрыш Як-130, руководство корпорации решило оставить. В РСК считают, что это разные самолеты: один чисто учебный, второй - учебно-боевой. У них разные ниши на рынке. И российское Министерство обороны не отказалось полностью от закупок МиГ-АТ. Продолжатся на РСК и работы в сфере беспилотных летательных аппаратов - от более подробных комментариев на эту тему Сергей Цивилев воздержался.

Перспективы у корпорации также неплохие. В начале 2006 г. подписан контракт на поставку 28 истребителей МиГ-29СМТ и шести МиГ-29 УБТ в Алжир. Часть машин будет поставлена уже в этом году. Возможен и опцион - в зависимости от того, как

РСК справится с первой частью контракта. Довольно успешно идет предконтрактная работа по поставкам истребителей базовой модификации в ряд африканских стран, программ модернизации ранее поставленных истребителей в Индию и Малайзию. Неплохие перспективы масштабных программ поставки самолетов МиГ-29М/М2 в Индию, МиГ-29СЭ в Египет и некоторые другие страны. Одними экспортными кон-

трактами РСК не ограничится. Сказало свое слово и Министерство обороны России. По словам главнокомандующего ВВС Владимира Михайлова, решен вопрос о модернизации имеющихся в российских войсках МиГ-29.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
21.04.06*

ПРОЕКТ ПОСЛЕДНЕЙ НАДЕЖДЫ

"На фоне успехов американцев и стран ЕС в области авиадвигателестроения позиция руководителей отечественного авиапрома выглядит вызывающе беспечной", - заявил генеральный директор ФГУП "ЦИАМ им. П.И.Баранова" Владимир Скибин.

По его словам, этот отрыв особенно заметен при сопоставлении с двигателями военных самолетов F-22 и F-35, отличающихся от российских аналогов более высокой лобовой тягой, меньшим числом деталей и более высокими эксплуатационными характеристиками. Двигатели для этих самолетов обеспечивают крейсерский полет со сверхзвуковой скоростью на нефорсированном режиме, высокую маневренность, а также низкий уровень заметности, считает он.

Главная причина отставания, по мнению Владимира Скибина, в отсутствии надлежащего финансирования НИОКР. В Америке на создание базовых двигателей нового поколения для гражданских самолетов расходуется ежегодно 1-3 млрд. долл., а на нужды военных двигателей тратится примерно в 1,5 раза больше средств. В России за последние 15 лет не создано ни одного нового двигателя. Резкое сокращение расходов на НИОКР и закупок авиационной техники привело к вытеснению отечественной авиатехники с традиционных зарубежных рынков, включая государство СНГ, считает Владимир Скибин.

Недостаток финансирования стал, например, главной причиной того, что пермский авиадвигатель ПС-90А2, разработанный еще в советское время, поступил для нужд гражданской авиации с большим опозданием. "В 2002 году у ПС-90А2 выявилось несколько "детских болезней", и нам понадобилось четыре года испытаний, чтобы "вылечить" его. Если бы мы могли позволить себе такой же объем финансирования, как у наших партнеров Pratt & Whitney, то двигатель был бы готов к эксплуатации гораздо раньше", - заявил генеральный директор ЗАО "УК "ПМК" Александр Иноземцев.

По его словам, производство двигателя ПС-90А2 с увеличенным ресурсом и улучшенными авиационными характеристиками ведется с опозданием по срокам. По мнению первого заместителя генерального директора ФГУП "ЦИАМ им. П.И. Баранова" Валентина Солонина, разработанный ОАО "Сатурн" в кооперации с фирмой SNECMA (Франция) двигатель SaM 146 для регионального самолета RRJ не решает проблемы. Основная его часть - газогенератор и автоматическая система управления - поставляется французской стороной. "Такая кооперация не способствует технологической независимости в создании конкурентоспособного двигателя", - констатировал он. Не лучше

обстоит дело с разработкой перспективных двигателей для военной техники. Работы по модернизации АЛ-31Ф и РД-33 ведутся недостаточными темпами, с финансированием в основном за счет собственных средств предприятий, сказал Валентин Солонин.

Однако и этот финансовый ресурс, пополнившийся в конце 90-х годов за счет экспортных поставок, истощается. "В России практически не выпускается высокотехнологичное оборудование, необходимое для развития производства двигателей. Для закупки оборудования за рубежом надо брать кредит под 10-15%, платить таможенную пошлину в размере 15% и 18% НДС. Все эти расходы приводят к тому, что нам приходится платить за оборудование на 43% больше, что ставит нас в гораздо худшие условия по сравнению с нашими конкурентами за рубежом", - считает директор по науке ФГУП "Салют" Валентин Крымов.

Надежды на приход западных инвесторов не оправдывают себя. Boeing предложил российскому авиапрому 2 млрд. долл. и украинскому - 600 млн. долл. на производство деталей для своих нужд. "Если мы примем эти средства, российский авиапром превратится в провинциальное вспомогательное производство для крупных западных авиаконцернов", - заявил Виктор Чуйко.

Руководитель ЦИАМ Владимир Скибин предложил программу действий по сокращению отставания от лидеров авиадвигателестроения. В качестве прорывного продукта для гражданской авиации необходимо сосредоточить усилия на создании базового двигателя для среднего транспортного самолета. На его основе создать семейство конкурентоспособных двигателей тягой 7-20 тс. Для военной авиации таким приоритетным проектом является создание двигателя для ПАК ФА - перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации, считает он.

По мнению президента Союза авиационного двигателестроения Виктора Чуйко, чрезвычайная ситуация, в которой оказалась отрасль, требует применения чрезвычайных мер. По его мнению, "повышение конкурентоспособности отрасли возможно только при государственной поддержке, которой мы должны учиться у американцев и европейцев". Там государства берут на себя расходы по финансированию НИОКР либо предоставляют долгосрочные государственные кредиты и возможное государственное финансирование.

В нашем случае в портфель антикризисных мер нужно еще добавить отмену пошлин, НДС на ввозимое оборудование, а также беспроцентные кредиты, считает Виктор Чуйко.

Алексей КАЗАКОВ

*источник: газета "Гудок"
19.04.06*

"СЕРДЦА" КРЫЛАТЫХ МАШИН

Любая машина без двигателя - вещь абсолютно бесполезная. И если в стране не строят самолеты, значит, и двигатели для них создавать вроде бы ни к чему...

"МЕРТВАЯ ПЕТЛЯ" АВИАПРОМА

Вряд ли кому требуется объяснять, что состояние авиапромышленности - не просто показатель экономического развития государства. Авиастроение всегда считалось одной из важнейших отраслей промышленности, напрямую связанной с национальной безопасностью страны. Сегодня в России разрабатывают лишь один новый самолет - RRJ.

Рынок дальнемагистральных лайнеров мы стремительно теряем, среднемагистральный МС-21 "завис" на стадии проектирования. Словом, отечественный авиапром переживает глубокий системный кризис. Единственная опора - военное авиастроение (90% выручки с продаж росавиапрома).

По данным АССАД в России 2004 г. стал "провальным" для двигателестроительной отрасли. Рост объемов продаж практически прекратился, составив всего 3%, в сравнении с 2003 г. В авиастроении в целом за тот же период продажи снизились более чем на 10%, а инвестиции в развитие производства тоже не выросли. До 1991 г. ежегодно сертифицировали 5-6 двигателей, в 2000-2003 гг., этот показатель составлял 3-4 двигателя (с учетом модификаций), а за каждые 2 последних года сертифицировали лишь по одному.

"КАРДИОЛОГ" МАШИН

В двигателестроении сегодня ситуация хоть и далека от совершенства, но более обнадеживает, чем в авиастроении. Есть ряд успешных предприятий, не только выпускающих и модернизирующих известные во всем мире двигатели, но и создающих принципиально новую, высокотехнологичную, конкурентоспособную продукцию. Один из лидеров отечественного двигателестроения - НПО "Сатурн", которое в этом году отмечает свой 90-летний юбилей, - как "стратегический партнер государства", не так давно удостоен звания "Компания года - 2005" в машиностроении России.

Лидировать в условиях современного состояния росавиапрома - задача не просто сложная, но и ответственная. Во многом благодаря уникальному производственному потенциалу НПО "Сатурн" успешно укрепляет оборонную, экономическую и энергетическую безопасность государства, создавая высокотехнологичную, конкурентоспособную продукцию. Не случайно именно на НПО "Сатурн" в рамках госпрограммы возложена роль головного разработчика и исполнителя в создании авиадвигателей пятого поколения. По заказу МО РФ НПО "Сатурн" разрабатывает и производит ГТД для БЛА. Не менее важна и поддержка на конкурентоспособном уровне действующего парка гражданских и военных самолетов с двигателями разработки и производства НПО "Сатурн".

Особое место программам глубокой модернизации двигателей АЛ-31Ф для самолетов "Су", ремоторизации гражданских и военных транспортных самолетов Ил-76 двигателями Д-30КП "Бурлак". Реализация этих проектов не только поддержит авиапарк военных и транспортных машин в боеготовности, но и значительно улучшит их ЛТХ.

По оценкам специалистов, оснащение Д-30КП "Бурлак" пассажирских и транспортных самолетов с запасом позволит преодолеть ограничения, накладываемые нормами глав 3 и 4 ИКАО, и увеличит межремонтный ресурс в 2,2 раза. Тяга на взлетном и крейсерском режиме увеличится на 16%, расход топлива снизится на 18%. Кроме того, стоимость ремоторизации двигателями Д-30КП "Бурлак" в 3,5 раза ниже альтернативных вариантов. Прогноз программы таков: именно оснащение Д-30КП "Бурлак" самолетов ИЛ-76 продлит срок их эксплуатации еще лет на 10-15, пока российские авиастроители не создадут новую конкурентоспособную продукцию в этом классе машин. Создание и серийное производство универсальных ТРД семейства АЛ-55 для УТС и УБС нового поколения - одна из наиболее перспективных программ НПО "Сатурн". Принципы конструирования АЛ-55 не имеют аналогов в отечественном машиностроении. Благодаря уникальным характеристикам этот двигатель выиграл в 2004 г. тендер индийских ВВС на оснащение новых УТС JHT-36. В перспективе АЛ-55И рассматривают для установки на JHT-39 и, возможно, отечественных УТС ЯК-130 и МиГ-АТ. Двигатель разрабатывается "с нуля", у него нет прототипа. Программа рассчитана на два года - таких сроков наше двигателестроение еще не знало.

"НОУ-ХАУ" МЕЖДУНАРОДНОГО МАСШТАБА

Фаворит надежд - новый двигатель SaM-146. Остановимся подробнее на том, почему его сегодня относят к "ноу-хау" отечественного моторостроения... Данная программа - равноправное сотрудничество российского НПО "Сатурн" и французской SNECMA по принципу стратегического партнерства с разделенным риском и доходами. Такое партнерство позволит каждой из компаний, преодолеть жесткую глобальную конкуренцию, внедрить на международный рынок высокотехнологичный продукт и выступить в качестве полноправного участника. Программа SaM-146 будет способствовать и соглашениям Евросоюза с Россией по интеграции технических стандартов обеспечения летной годности и безопасности полетов.

"Зону ответственности" НПО "Сатурн" составляют: вентилятор, турбина низкого давления, детали кожуха и рамы, сертификационные испытания на стенде, окончательная сборка и доводка двигателя. SNECMA отвечает за разработку и производство газогенератора, системы управления (FADEC), системы приводов агрегатов (основная и промежуточная коробки), интеграцию силовой установки и летные испытания.

Двигатель SaM146 - единственная интегрированная силовая установка (включающая двигатель,

мотогондолу и навесное оборудование), специально разработанная для регионально-магистральных самолетов нового поколения. Развивая уровень тяги от 6350 до 7950 кгс (от 14000 до 17500 фнт.), SaM146 полностью отвечает потребностям самолетов вместимостью до 100 пассажиров. На этапе конструкторской разработки двигатель SaM146 был оптимизирован для семейства российских региональных самолетов, разработку которых осуществляют ОАО "ОКБ Сухого" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" - дочерних предприятий ОАО АХК "Сухой" (проект RRJ).

В российском Правительстве бытует мнение, что создание унифицированного семейства регионально-магистральных самолетов, адаптированных к международным требованиям, - единственная реальная "панацея" для возрождения авиапрома. Применение единой силовой установки для самолетов этого семейства даст авиакомпаниям дополнительные экономические преимущества. Поэтому SNECMA и НПО "Сатурн" для этого перспективного рынка (вместо модификации существующих) решили создать совершенно новый двигатель.

С первых дней программа SaM146 работала по четко отлаженному графику, что способствует минимизации сроков создания нового самолета, сертификации его и двигателя по нормам EASA и призвано ускорить ввод машины в коммерческую эксплуатацию.

Двигатель SaM146 самой современной конструкции, разработан на основе программы CFM56 и анализа конструкции аналогов для достижения заданной надежности и экономических показателей. В двигателе используют наработки и передовые технологии SNECMA, созданные в рамках программы TECH56 и подтвержденные на демонстраторе DEM21. Двигатель имеет меньше: число ступеней компрессора и количество деталей, в сравнении с аналогами, что уменьшает затраты на его техобслуживание, а также существенно снижает удельный расход топлива.

Отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности вылета по расписанию, высокий уровень эксплуатационной технологичности, а также весьма существенный запас по существующим и перспективным экологическим требованиям. Все это в совокупности дает значительное снижение общей стоимости его приобретения и эксплуатации.

Программы создания новых авиадвигателей обычно длительны и требуют серьезных инвестиций в разработку и коммерциализацию продукта. В условиях жесткой ценовой конкуренции добиться приемлемой экономичности возможно только при господдержке в виде финансирования разработок и предоставления различных льгот. Прогнозируемые объемы госконтрактов на завершение работ по созданию двигателя SaM146 в рамках ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года" составляют около \$110 млн. С учетом ожидаемой господдержки, программа SaM146 обеспечит около \$445 млн. налоговых поступлений в бюджет России. Доход государства (с учетом доли государства в прибыли компаний) составит \$675 млн. Кроме того, программа SAM-146 будет значительно способствовать развитию научного и технического потенциала машиностроительной отрасли за счет внедрения в России передового опыта ведущих двигателестроительных фирм.

В настоящее время завершается изготовление модулей контура низкого давления, идет подготовка к сборке первого двигателя. Строительство открытого испытательного стенда близко к завершению. Заключаются поставки оборудования и начинается его монтаж на стендах. Первый зам. Гендиректора НПО "Сатурн" и директор программы SaM146 Игорь Юдин сообщил, что процесс создания двигателя идет строго по графику. Весной 2006г. первый SaM146 соберут и приступят к его стендовым испытаниям. Первая обкатка на ЛЛ намечена на февраль 2007 г.

Для сертификации двигателя на соответствие европейским требованиям EASA одобрило более чем 50 % элементов, требующих установления соответствия. Важнейший приоритет программы SaM146 до 2008 г. - запуск серийного производства двигателей. Успехи программы уже получили признание авиакомпаний. 7 декабря 2005 г. ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" подписало контракт на поставку ОАО "Аэрофлот РАЛ" 30 самолетов RRJ.

ТРЕБОВАНИЕ ВРЕМЕНИ

НПО "Сатурн" не зря считается динамично развивающимся предприятием нового поколения. Достойная и эффективная помощь росавиапрому и создание современных авиадвигателей - не единственное поле его деятельности. НПО "Сатурн" разрабатывает и два типа морских ГТД 4-го поколения для ВМФ России (M75PY и M70ФРУ). На НПО "Сатурн" возложены функции комплексного поставщика газотурбинных агрегатов для надводных кораблей ВМФ.

В условиях кризиса росавиапрома и явной тенденции к дефициту энергогенерирующих мощностей, многие специалисты видят будущее российского двигателестроения в "наземной тематике". То есть, в создании и производстве ГТД промышленного применения. В тесном сотрудничестве с РАО "ЕЭС России" и ОАО "Газпром" НПО "Сатурн" участвует в программах модернизации энергогенерирующих мощностей России, создании конкурентоспособных газотурбинных приводов для транспортировки и хранения газа.

Сегодня НПО "Сатурн" - единственное предприятие по производству отечественных ГТД и энергоустановок мощностью свыше 100МВт. Начато освоение серийного производства современного ГТД-110 (мощностью 110 МВт). Наземные промышленные программы предприятия представлены мощным рядом: 2,5; 4; 6; 6,3; 8; 10; 16; 110; 170 и 325 МВт.

В рамках программы выпуска газотурбинного оборудования активно развивается "продуктовый ряд" газоперекачивающих агрегатов. Например ГПА-4PM мощностью 4МВт блочно-контейнерного исполнения, теплоэлектростанций с ГТД мощностью 6 и 8 МВт для ГТЭС-12, -16, -24, -36. С 2002г. началось создание ГПА-6,3PM и ГПА-10PM мощностью 6,3МВт и 10-МВт соответственно.

Энергетическая установка ГТА-6PM по итогам всероссийского конкурса 2005 года вошла в число 100 лучших товаров России, победив в номинации "Гордость Отечества".

источник:
журнал "Аэрокосмическое обозрение"
03.04.06

ТИТАНОВЫЙ СТЕРЖЕНЬ

В уральской корпорации "ВСМПО-Ависма" создали уникальную систему социально-бытового обеспечения работников – будущих, нынешних и бывших.

Последнее время нередко приходится слышать сетования руководителей различных предприятий: мол, люди разучились работать, потеряли квалификацию, не способны создавать продукцию на уровне мировых стандартов. Посоветовал бы им съездить на Урал и посмотреть, как трудится большой коллектив корпорации "ВСМПО-АВИСМА". За дни, проведенные там в командировке, убедился, что рабочие, инженеры, специалисты самых разных профилей живут по принципу: что хорошо объединению, то хорошо и нам. И для этого у них есть очень веские основания.

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ – К "БОИНГУ"

Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" – крупнейший производитель титановой продукции. На ее долю приходится около 32% мирового объема выпуска титановой губки и почти 21% полуфабрикатов из титановых сплавов. Эта продукция идет более чем в 30 стран. С объединением тесно сотрудничает свыше 1500 отечественных и 267 зарубежных компаний. Достаточно сказать, что авиакомпания Boeing получает 30%, а авиакомпания Airbus – 60% титана для своих нужд именно от "ВСМПО-АВИСМА". Причем не только металл, но и уникальные штамповки, заготовки для деталей сложной формы, больших размеров.

В состав корпорации входят титаново-магниевого комбинат "АВИСМА", расположенный в городе Березники Пермского края, и Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО) – город Верхняя Салда находится в двухстах километрах от Екатеринбурга. В Березниках производят титановую губку, магний и его сплавы. Это единственный комбинат такого рода в России. А на ВСМПО – технически чистый и легированный титан, а также различные изделия из него. Общая численность персонала корпорации превышает 22 тыс. человек.

Трудно поверить, но еще не так давно предприятия находились на грани остановки. Как рассказал исполнительный директор АВИСМА Владимир Танкеев, их комбинат всегда относился к категории стратегических. Он работал и работает в первую очередь на оборону страны.

Тем не менее, когда после распада СССР настали смутные времена, его спешно приватизировали. Новые хозяева за 4 года довели завод практически до ручки. Из предприятия качали прибыль, не задумываясь о последствиях. Производство здесь достаточно опасное – наличие ядовитого хлора, высокие температуры. Но на сохранении более или менее приемлемых условий труда собственник тратиться не собирался. Все это привело к весьма серьезным последствиям.

На объединении в Верхней Салде период разброда и шатаний длился, к счастью, значительно меньше. Уже в 1992 г. объединение возглавил Владислав Тетю-

хин. Замечу, что верхнесалдинское предприятие всегда было на особом положении. Это единственное большое предприятие в маленьком городе. Сказать, что оно градообразующее, значит не сказать ничего. Почти каждый житель Верхней Салды так или иначе связан с ним. А городское хозяйство держится на плаву почти на 90% за счет объединения.

Роль нынешнего гендиректора корпорации Владислава Тетюхина в возрождении предприятий трудно переоценить. О титановом производстве и жизни рабочих он знает не понаслышке. Попав на Верхнесалдинский комбинат после окончания института в 1956 г., за 20 лет прошел путь от мастера литейного цеха до заместителя главного металлурга. Он стал одним из инициаторов создания в 1999 г. промышленной группы ВСМПО-АВИСМА, а в 2005 г. возглавил образованное на ее базе ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА". Объемы производства здесь растут год от года.

САМОЕ ВЫГОДНОЕ ВЛОЖЕНИЕ

В чем же главный секрет успехов корпорации? Наверное, в том, что руководство категорически не приемлет популярную ныне формулу: вы на нас работаете, а мы вам платим, и все. Поясню. Одним из печальных итогов огульной приватизации стало то, что многие предприятия остались без социально-бытовой базы. Новоявленные собственники поспешно избавлялись от детских садов, спортивных комплексов, поликлиник, домов отдыха, сдавали под склады дворцы культуры, превращали рабочие общежития в гостиницы и так далее. Все это, на их взгляд, было пустой тратой денег: мол, получают работники зарплату – пусть и решают свои проблемы сами. Хорошо известно, чем это оборачивается на практике.

На ВСМПО и АВИСМА удалось не только сохранить все объекты социально-бытовой сферы, созданные в советские времена, но и значительно улучшить их, построить новые. На это в корпорации не жалеют ни сил, ни времени. И денег. Если в 2000 г. на социальную сферу было выделено 112 млн. руб., то в нынешнем – почти 420 млн. По словам директора по социально-бытовым вопросам ВСМПО Владимира Касьянова, расчет прост: хочешь, чтобы производство работало ритмично и выдавало продукцию высокого качества, – создай работникам благоприятные условия труда и жизни.

То, что я увидел, узнал из разговоров с людьми, позволяет с полной ответственностью заявить: в корпорации создана чуть ли не единственная в стране модель социально ответственного бизнеса. А проще говоря, сформирована система, при которой "под колпаком" всесторонней заботы предприятий оказываются не только сами сотрудники, но и члены их семей, пенсионеры, многие жители городов. Возможно, это и есть тот "титановый стержень", который скрепляет тысячи людей самых разных специальностей в крепкий, живущий единими устремлениями коллектив.

Начальник управления кадров предприятия в Березниках Вячеслав Горбань нарисовал, если можно так сказать, усредненный портрет работника корпора-

ции: средний возраст 35-39 лет, трудовой стаж 11-15 лет, образование среднеспециальное или высшее, имеет семью и 1-2 детей.

Текучка на предприятиях низкая. За последние годы она колебалась в пределах 4-5% от общего числа работающих. Но и вакансий здесь немного: в прошлом году на АВИСМА, к примеру, их было всего 30. И хотя желающих получить работу в корпорации хватает, ее руководство задачу подготовки будущих кадров возвело в ранг стратегической.

"Мы не пользуемся рынком рабочей силы, - заметил Вячеслав Горбань, - готовим специалистов сами". Только в Березниках порядка 10 учебных заведений тесно связаны с АВИСМА. Комбинат в прошлом году потратил 23 млн. руб. на учебу своих сотрудников. Причем отбирают кадры здесь прямо со школьной скамьи: около 10 лучших старшеклассников ежегодно получают возможность за счет корпорации учиться в институтах Екатеринбурга. Естественно, чтобы потом прийти на предприятие дипломированными специалистами. А в целом по корпорации на обучение и профориентацию молодежи затрачено в 2005 г. 63 млн. руб.

О БУДУЩЕМ ДУМАЕМ СЕГОДНЯ

Если уж зашла речь о детях, то вряд ли еще где-то в стране найдется компания или фирма, которая уделяет подрастающему поколению столько внимания. Приведу такой пример. В Верхней Салде мне показали строящийся возле школы N 6 бассейн с самым современным оборудованием. Оказывается, много лет назад недостроенную коробку этого спортивного сооружения городские власти просто бросили - средств не хватило. В 2004 г. гендиректор корпорации распорядился выделить значительную сумму для завершения строительства. Когда бассейн начнет работать, до обеда в нем бесплатно будут заниматься школьники, а вечером за минимальную плату посещать жители района, многие из которых имеют отношение к ВСМПО.

Здесь же, в Верхней Салде, по инициативе и за счет предприятия создана кадетская морская школа "Мыс Доброй Надежды" для подростков из неблагополучных и малообеспеченных семей. 89 кадетов приняли присягу и вступили в кадетское братство. На парусниках, сделанных собственными руками, они постигают морскую науку. Правда, пока на местном пруду. Эти ребята отличаются от сверстников не только физической закалкой, но и дисциплинированностью, организованностью. А ведь еще не так давно многие из них состояли на учете в местной милиции.

Мне удалось побывать в одном из детских садиков, принадлежащих корпорации. Признаться, искренне порадовался за детишек. В детсаде N 44, что в Березниках, созданы великолепные условия для всестороннего развития: бассейн, спортивный зал, зимний сад, кабинет психолога, оздоровительный центр со спелеокамерой - многие ли дети даже в столице ходят в такие садики? Особенно если учесть, что один день пребывания ребенка здесь обходится родителям всего 41 руб. А для детей постарше есть спортивно-оздоровительные лагеря.

Вообще, как успел убедиться, в корпорации царит культ здоровья. Скажем, спортом здесь занимаются почти все - от мала до велика. Начинается это с цехов. И на АВИСМА, и в ВСМПО видел прямо на производстве объявления о спортивных праздниках, состязаниях по баскетболу и волейболу. Трудно поверить, но в каж-

дом цехе на предприятиях есть физорг. В Березниках мы долго беседовали с директором спортцентра "Металлург" Михаилом Васюковым. Он рассказал, что в различных секциях постоянно занимаются более 2,5 тыс. человек - детей и взрослых. Кроме того, за счет предприятия работают детские спортклубы по месту жительства "Ровесник" и "Олимп". Уже тогда обратил внимание, как увлеченно, с каким азартом говорит о своей работе Михаил. Позже понял, что именно на таких людях - увлеченных своим делом до фанатизма - держится многое в социально-культурной сфере корпорации. Разве можно забыть горящие глаза Александра Балакина - директора верхнесалдинского горнолыжного комплекса "Гора Мельничная", когда тот раскрывал мне ближайшие перспективы развития своего хозяйства? Кстати, комплекс уже практически отвечает европейским стандартам. А прокат лыж здесь стоит всего 50 руб. Для любого желающего.

ЗДОРОВЬЕ И КУЛЬТУРА ПРИШЛИ В ЦЕХА

Хотя число заболеваний среди работников корпорации стремительно сокращается, здесь действует мощная система оздоровления, которая позволяет на месте получить квалифицированную медицинскую помощь, проводить диагностику, реабилитацию и профилактику различных болезней.

В лечебно-профилактический комплекс входят поликлиника на 600 посещений в смену, диагностический центр на 100 посещений в день, два стационара на 122 койки, центр восстановительной медицины, межцеховые оздоровительные центры, цеховые здравпункты.

Я побывал почти во всех этих заведениях. Оборудованы они по последнему слову медтехники. В профилактории в Березниках и поликлинике в Верхней Салде меня сажали на специальное массажное кресло, отвлекали от забот и тревог в комнате психологической разгрузки, приглашали принять процедуры в специальных лечебных ваннах. Понял главное: медики корпорации построили свою работу так, что здоровье каждого работника начинают контролировать уже в цехе, служебном кабинете. И рабочие могут принять процедуры, полежать под капельницей, воспользоваться услугами массажиста, когда им удобно - или перед сменой, или после нее.

А еще у них есть возможность просто позаниматься в это же время на тренажерах. Как призналась контролер ОТК металлургического цеха АВИСМА Эльмира Остапенко, в свой оздоровительный центр она ходит 5 раз в неделю и уже не представляет, что может быть по-другому. За последние годы Эльмира уже 4 раза отдыхала в профилактории, занимается в группе здоровья спортклуба и выглядит лет на десять моложе своего возраста. А ведь работает на вредном производстве.

Культурная жизнь работников корпорации вращается в основном вокруг дворцов культуры. В Березниках, где таким дворцом руководит Виктор Белкин, одно только перечисление кружков и секций по интересам заняло минут десять - от плавательного бассейна до хора русской народной песни. Здесь же и цеховые мероприятия проводятся, и праздники для ветеранов, и встречи команд КВН.

Во дворце культуры в Верхней Салде я вновь подумал о том, как здорово умеют в корпорации находить энтузиастов. Меня пригласили поучаствовать в первом

заседании киноклуба "Мираж". Культработники взахлеб рассказывали, какие возможности для привлечения молодежи к высокому киноискусству открывает этот клуб. И им было трудно не поверить.

Еще одну благородную ношу несет на своих плечах корпорация. Более 10 тыс. пенсионеров, объединенных в общественную организацию "Совет ветеранов", пользуются многими льготами: медобслуживание, бесплатные путевки в профилакторий и на базу отдыха. Раз в квартал каждый пенсионер получает материальную помощь и на каждый праздник - подарок. В 2005 г. на помощь ветеранам было истрачено 34,2 млн. руб.

ОТ ДОБРА ДОБРА НЕ ИЩУТ

На комбинате в Березниках рабочие подарили мне кусочек титановой губки, а в Верхней Салде - пластинку уже готового титана. Глядя на них, я теперь представляю, какой долгий и сложный путь приходится проделывать, прежде чем появляется на свет один из самых крепких в мире металлов.

Работа у тысяч рабочих корпорации тяжелая и сложная. Тем более ценны для них все те возможности для отдыха, сохранения здоровья, учебы, культурного досуга, о которых рассказал. Я не слишком акцентировал внимание на финансовой стороне вопроса. Но могу заверить, что на социально-культурные, спортивные, медицинские программы уходит немалая часть прибыли корпорации. Повторюсь, созданная здесь система заботы о людях труда уникальна. Вряд ли у нее есть аналоги в стране. Думаю, государству стоит прислушаться к словам старого рабочего, услышанным мною у ворот верхнесалдинского объединения: "Лишь бы снова какой реформы не затеяли, хозяев не стали опять менять. Ведь рухнет все, что накопили за эти годы, в одночасье. Потом локти кусать начнут, да поздно будет". Вот так, от добра добра не ищут. Сломать при желании, наверное, можно и титановый стержень. Но зачем?

Владимир ГАВРИЛОВ

*источник: газета "Труд"
14.04.06*

НЕЛЕТНЫЙ КЛИМАТ

Прошлый год в истории российского авиализинга оказался противоречивым. С одной стороны, Минпромэнерго выделило из госбюджета 6 млрд руб. на увеличение капитализации основных лизинговых компаний - "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) и Финансовой лизинговой компании (ФЛК), а с другой, Генпрокуратура возбудила уголовное дело в отношении менеджмента ИФК и арестовала пакеты акций компании, принадлежащие Национальной резервной корпорации и Внешэкономбанку.

ШЕСТЬ МИЛЛИАРДОВ НА ДВОИХ

В прошлом году государство продолжило наращивать капитализацию двух компаний, отобранных им в 2001 г. для реализации проектов в сфере производства и продаж отечественной авиационной техники. В федеральном бюджете 2005 г. на это было предусмотрено 6 млрд руб. В июне глава Минпромэнерго Виктор Христенко подписал приказ, согласно которому 2,752 млрд руб. из этой суммы пошло на увеличение уставного капитала ИФК, 3,247 млрд руб. - ФЛК. Процедуры корпоративного одобрения допэмиссии акций обеих АО продолжались весь год, и только в декабре компании наконец получили предназначенные им деньги.

В 2005 г. объем поставок ИФК составил 5 самолетов. 4 среднемагистральных Ту-204-300 производства ульяновского завода "Авиастар-СП" получила авиакомпания "Владивосток Авиа", 1 дальнемагистральный Ил-96-300 Воронежского акционерного самолетостроительного общества - кубинская Cubana. Еще один Ил-96 кубинцы получили в начале марта. ФЛК поставила только 2 среднемагистральных самолета Ту-214 - для

"Красноярских авиалиний" и "Дальавиа". Всего с 2001 г. ИФК построила 8 воздушных судов, ФЛК - 5. Еще 2 Ту-214 от ФЛК проходят сейчас процедуру приема-передачи. В первом полугодии по одной машине должны получить "Трансаэро" и "Дальавиа".

В это же время парк российских авиаперевозчиков куда более динамично пополнялся поддержанными иностранными лайнерами. Так, авиапредприятие "Пулково" в 2005 г. получило 4 Boeing 737-500 в рамках лизингового соглашения с компанией Jetscape. "Сахалинские авиатрассы" взяли в лизинг у компании ИТС Boeing 737-200. Авиакомпания "Сибирь" пополнила парк 8 самолетами Boeing 737-500 и 4 А310. "КД авиа" (Калининград) довела парк самолетов Boeing 737 до 6 единиц. Авиакомпания "Трансаэро" ввела в эксплуатацию несколько Boeing 747-200.

Таким образом, нынешние темпы строительства самолетов далеки от того, чтобы отечественное авиостроение было экономически эффективно. Однако в обеих лизинговых компаниях говорят о финансово-экономических достижениях своего бизнеса.

"В 2005 году произошло качественное изменение структуры источников финансирования лизинговых сделок, - отмечают в ИФК. - Объемы привлекаемых заемных средств стали сопоставимы с объемами собственных, направляемых на финансирование строительства самолетов, что соответствует принятым во всем мире экономическим моделям авиационного лизинга". Сумма привлеченных заемных средств достигла 6,19 млрд руб. В частности, были получены долгосрочные и краткосрочные кредиты в Сбербанке, Росэксимбанке, Национальном резервном банке и ВЭБе в размере около 1,8 млрд руб., еще 2,5 млрд руб. принесла вексельная программа.

"Мы надежный кредитор, без проблем получающий финансирование в российских банках, - говорят в ФЛК. - Программа прошлого года (завершение строительства двух Ту-214.- BG) осуществилась только благодаря внебюджетным кредитным ресурсам. Также

разработана финансовая стратегия компании. Мы надеемся, что в ближайшие 2 месяца будут выпущены кредитные ноты, мы активно готовим компанию к выходу на евро-бонды". Планируемый размер выпуска евро нот - \$150 млн. В качестве партнеров готовы выступить "Еврофинанс", группа "Ингосстрах" и МДМ-банк.

ТО ВЗЛЕТ, ТО ПОСАДКА

И все-таки весь прошлый год и ИФК, и ФЛК работали скорее на перспективу. У ИФК, например, появилась надежда на реанимацию контракта по поставке крупнейшей авиакомпании России "Аэрофлоту" партии из 6 самолетов Ил-96-300. Стороны не могли согласовать условия сделки с 1999 г. и в середине прошлого года наконец обо всем договорились. 29 июля совет директоров ОАО "Аэрофлот" одобрил сделку по приобретению авиакомпанией на условиях финансовой аренды (лизинга) 6 новых воздушных судов Ил-96 и вынес ее на заочное голосование акционеров.

Государство, как сторона заинтересованная (Росимущество принадлежит 38% акций ИФК и более 51% акций "Аэрофлота"), в голосовании не участвовало. Менеджмент, контролирурующий около 10% акций перевозчика, судя по количеству голосов, отданных за (29, 256%, что примерно соответствует размеру пакета бумаг "Аэрофлота", контролируемых Национальной резервной корпорацией, НРК), сделку саботировал, но в итоге она признана одобренной. Ежемесячная лизинговая ставка составит \$319 тыс. (без учета НДС и расходов на техническое обслуживание самолетов), общая сумма лизинговых платежей по каждому борту в течение 15 лет - \$57,4 млн.

Однако реализация контракта вновь грозит затянуться. Собрание акционеров прошло как раз после ЧП в отечественной гражданской авиации, случившегося в августе. Тогдашний глава Ространснадзора Александр Нерадько предложил Роспрому и перевозчикам, имеющим в парке самолеты типа Ил-96-300, приостановить их эксплуатацию "в связи с отсутствием со стороны организаций промышленности разработки и внедрения мероприятий по предотвращению инцидентов из-за отказов агрегатов системы торможения колес и гидросистем".

Предложение фактически оказалось запретом на полеты 13 самолетов "Аэрофлота", "Красноярских авиалиний", "Домодедовских авиалиний" и ГК "Россия". Юридически это было официально оформлено в виде приказа Ространснадзора от 5 сентября. Впоследствии оказалось, что приостановление эксплуатации Ил-96 прежде всего реакция на инцидент с бортом президента, не вылетевшим из финского Турку. Владимиру Путину тогда пришлось пересаживаться на резервный Ил-62.

Тем не менее запрет продлился почти полтора месяца, а "Аэрофлот" воспользовался ситуацией, чтобы потребовать от ИФК дополнительных гарантий надежности планируемых к поставке лайнеров. ИФК согласилась обеспечить устранение практически всех 28 дефектов из списка, составленного Роспромом и Ространснадзором, однако "Аэрофлот" так и не начал авансовые платежи по контракту.

Отметим, правда, что покупка Ил-96 фигурирует в недавно представленном совету директоров проекте программы развития самолетного парка "Аэрофлота" до 2010 г. Документ не принят и отправлен на доработку. Более реальным представляется выполнение контрактов ИФК с авиакомпаниями "Атлант-Союз" и

"Волга-Днепр" (поставки 4 грузовых Ил-96-400 в 2007-2008 гг.). Начало 2005 г. оказалось обнадеживающим и для ФЛК. В феврале гендиректор авиакомпании "Трансаэро" Ольга Плешакова и гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий подписали договор лизинга 10 Ту-214. Контракт был подписан после того, как Минэкономразвития потребовало от перевозчика исполнить обязательства по покупке отечественных воздушных судов - на таких условиях "Трансаэро" несколько лет назад получила право на беспошлинный ввоз иномарок. "Трансаэро" берет Ту-214 в финансовый лизинг на 15 лет, первые поставки запланированы на этот год (3 машины). Цена сделки - \$600 млн с учетом лизинговых платежей.

НЕШТАТНАЯ СИТУАЦИЯ

В 2005 г. деятельность обеих лизинговых компаний проверила Счетная палата России. В первую очередь проверяющие указали на то, что частные учреждения ФЛК неправомерно размещали принадлежащие им пакеты акций общества в коммерческих структурах, имеющих дебиторскую задолженность перед компанией, сравнимую по объему со стоимостью размещаемых пакетов.

"В результате неэффективного использования бюджетных средств составило 749 млн руб.", - говорится в материалах СП. Во-вторых, Счетная палата пришла к выводу, что бывшее Минимущество приобрело несколько лет назад акции ИФК на 2, 52 млрд руб, но в уставный капитал общества от сделки поступило всего 212 тыс. руб. Аудитор Михаил Бесхмельницын признал, что бюджетные деньги ИФК "налево потрачены не были" (оставшаяся часть суммы была проведена в бухгалтерской отчетности по статье "добавочный капитал". - ВГ), но уточнил, что тем не менее это серьезное нарушение.

Претензии, схожие с аудиторскими, легли в основу уголовного дела в отношении гендиректора ИФК Александра Рубцова, возбужденного Воронежской областной прокуратурой. И хотя акционеры ИФК уже устранили недочеты в распределении капитала, а судебные инстанции подтвердили необоснованность возбуждения дела, оно до сих пор не закрыто. Кроме того, не снят арест с 36% акций ИФК, контролируемых Национальной резервной корпорацией депутата Госдумы Александра Лебедева, и 16-процентного пакета ВЭБа. Это уже привело к тому, что, не найдя помощи ни в правительстве, ни в администрации президента, НРК отказалась оплачивать свою долю в рамках допэмиссии, связанной с внесением в уставный капитал ИФК бюджетных средств.

Будущее российского авиализинга пока под вопросом. Руководитель Роспрома Борис Алешин недавно публично высказался за сохранение одной лизинговой компании в рамках АО "Объединенная авиастроительная корпорация", в которое государство планирует объединить отечественные конструкторские и авиастроительные активы. Причем, по словам чиновника, речь идет скорее о ФЛК. ИФК же отводится роль маркетинговой структуры, предполагается, что она также займется техническим обслуживанием российских гражданских самолетов.

Сергей Рыжжик

*источник: газета "Коммерсантъ"
05.04.06*

ТУРБОРЕАКТИВНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Девятый международный салон "Двигатели-2006" проходил в Москве под девизом "Конкурентоспособность - успех на рынке". Разработки отечественных КБ и продукция серийных заводов, представленные на нем, действительно выглядят конкурентоспособными на мировом рынке, многие таковыми и являются, успешно поставляются зарубежным партнерам. Выставка "Двигатели-2006" стала самой крупной среди всех ранее проводившихся - в ней приняли участие более 140 фирм и организаций.

Экспорт авиационных двигателей и обеспечение их лицензионного производства, эксплуатации, ремонта и модернизации наряду с поставками собственно авиационной техники занимают все более заметное место в деятельности "Рособоронэкспорта". Показателем в этом отношении, к примеру, заключенный в августе 2005 г. контракт об организации в Индии на базе предприятия HAL лицензионного производства 1000 авиадвигателей АЛ-55И, разработанных НПО "Сатурн". В целом же в период 2001-2005 гг. по линии "Рособоронэкспорта" в Китай, Индию, Алжир, Вьетнам и ряд других стран было поставлено свыше 270 авиационных двигателей на общую сумму более 700 млн. долл.

"Д-436 - ЛУЧШИЙ ДВИГАТЕЛЬ В МИРЕ"

Так же, как и для России, для одного из крупнейших и наиболее успешных промышленных предприятий Украины - ОАО "Мотор Сич" основными партнерами на внешнем рынке являются Китай, Индия и страны Северной Африки. Успешно развивается сотрудничество и с Ираном, где специалисты "Мотор Сич" обучают местный персонал модульной сборке двигателей ТВ3-117ВМА-СБМ1, предназначенных для самолетов Ан-140.

Однако успешная работа на внешнем рынке является результатом усилий не только коллектива завода "Мотор Сич", но и многих российских предприятий, ведь от 50% до 70% комплектации в Запорожье поступает из России. Генеральный директор "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, как известно, является сторонником сохранения возможно более тесной кооперации между предприятиями российского и украинского ОПК, о чем он еще раз заявил на пресс-конференции "90 лет на службе Министерства обороны России", проведенной на салоне "Двигатели-2006".

В ходе общения с прессой (участвовали в пресс-конференции также генеральный конструктор ГП "Ивченко-Прогресс" Федор Муравченко и директор по авиационным программам "Мотор Сич" Анатолий Ситнов) Вячеслав Богуслаев заявил, что считает ошибочным решение о переносе производства ряда авиадвигателей из Украины в Россию - прежде всего речь идет о вертолетных моторах серии ТВ3-117. По мнению Вячеслава Богуслаева, изготовление оснастки и подготовка производства моторов этого типа на ММП им.

Чернышева обойдется в 230-250 млн. долл.

"Если у России есть лишние деньги, то лучше потратить их на создание двигателей пятого поколения, отдать их институтам ЦИАМ и ВИАМ", - считает гендиректор "Мотор Сич". По его сведениям, в соответствии с межправительственным соглашением между Россией и Украиной, 230 украинских предприятий признаны необходимыми для поддержания боевой готовности ВВС и безопасности полетов гражданской авиации. Очевидно, что перенести все это производство в РФ в обозримом будущем вряд ли представляется возможным.

Большинство руководителей оборонных предприятий Украины относятся негативно к намерениям высших должностных лиц страны присоединиться к НАТО. Если они хотят сохранить российский рынок, то, как представляется, должны всемерно противодействовать таким планам. Ведь допустить ситуацию, при которой Россия вынуждена будет экспортировать силовые установки для своих боевых вертолетов и самолетов из страны - члена Североатлантического альянса, невозможно.

Гораздо менее конструктивной представляется позиция российской стороны по другому изделию "Мотор Сич" - двигателю Д-436. Это "живой" мотор, который, по заверению Вячеслава Богуслаева, до конца 2006 г. будет сертифицирован по европейским стандартам. В настоящее время основной является модификация двигателя Д-436-148 (совместное производство с ФГУП "ММПП "Салют"), предназначенная для регионального самолета Ан-148. Но он подошел бы и для нынешнего фаворита среди российских проектов перспективного регионального лайнера - RRJ.

Как утверждают представители "Мотор Сич", по своим подтвержденным в ходе стендовых и летных испытаний характеристикам Д-436 превосходит заявленные ТТХ SaM146, который должен устанавливаться на RRJ. Д-436 на 350 кг легче, его топливная эффективность на 8-10% превосходит заявленные параметры конкурента. Стоимость часа полета и обслуживания Д-436, по оценке Богуслаева, также самая низкая: "Это лучший в мире двигатель в своем классе. По сравнительным характеристикам он превосходит SaM146, BR715, CF34". Кроме того, 85% материалов и 100% агрегатов, использованных в конструкции этого двигателя, имеют российское происхождение.

Помимо Д-436-148, в экспозиции "Мотор Сич" на салоне "Двигатели-2006" были представлены ВСУ АИ-450-МС, двигатели АИ-450, ТВ3-117В серии 02, ВК-1500С, АИ-22, АИ-25ТЛШ, промышленный газотурбинный привод Д-336-2, а также потребительские товары. Говоря о новых разработках своего предприятия, Вячеслав Богуслаев отметил вспомогательную силовую установку для пассажирских самолетов АИ-450-МС эквивалентной мощностью 222 кВт, на которой впервые применен отбор воздуха от служебного компрессора, что позволяет обеспечить постоянное кондиционирование воздуха на борту авиалайнера.

Весьма важным в современных условиях является вопрос технического обслуживания и ремонта двигателей "Мотор Сич" в России. Вячеслав Богуслаев отметил, что мощную ремонтную базу планируется создать в Лыткарино, аналогичная организация по ремонту вер-

толетных двигателей и ВСУ будет развернута в Омске. "Мотор Сич" в сотрудничестве с заводом им. Климова и ГП "Ивченко-Прогресс" собирается упорядочить процесс ремонта силовых установок в России, чтобы вытеснить с рынка фирмы и организации, не имеющие аттестации для выполнения ремонтных работ, неграмотные действия которых зачастую приводят к возникновению аварийных ситуаций.

ДЛЯ ЯК-130 И СУ-30

Генеральный директор ММП "Салют" Юрий Елисеев также согласен с тем, что оснащение RRJ российско-украинским двигателем пошло бы на пользу этому проекту. По своим массогабаритным характеристикам Д-436 подходит для оснащения самолета RRJ, а эксплуатанты, как считает Юрий Елисеев, должны иметь возможность выбора силовой установки для заказываемых ими самолетов.

"По моему мнению, там, где будут летать Бе-200, Ан-148, Ту-334, более востребованным окажется RRJ с двигателем Д-436", - заявил гендиректор "Салюта". Он отметил также, что в перспективе может быть создана военно-транспортная модификация RRJ. Для такого самолета Д-436 будет наиболее оптимальным, если не единственно возможным вариантом силовой установки. В ходе пресс-конференции на салоне "Двигатели-2006" Юрий Елисеев заявил, что "Салют" и "Мотор Сич" подали предложение и запросили техническое задание на адаптацию двигателя Д-436 для самолета RRJ.

Большим этапом в работе "Салюта", по мнению Юрия Елисеева, станет освоение серийного производства двигателя АИ-222-2.5 для самолета Як-130. Сегодня успешно проходят государственные летные испытания Як-130 с этими двигателями, и, по словам руководителя "Салюта", в 2006 г. на предприятии начнется серийное производство АИ-222. Этот мотор имеет большие перспективы для развития. По требованию заказчика он может оснащаться соплом с управляемым вектором тяги, а также модифицированной форсажной камерой.

Как заявил вице-президент НПК "Иркут", заместитель генерального директора ОКБ им. Яковлева Николай Долженков, также принимавший участие в пресс-конференции, на нижегородском заводе "Сокол" развернуто серийное производство партии из 12 самолетов Як-130 для ВВС РФ, а экспортную версию этой машины будет изготавливать НПК "Иркут". Николай Долженков подчеркнул, что "16 алжирских самолетов Як-130 будут укомплектованы серийными двигателями АИ-222-2.5 в той же конфигурации, которая используется для российских ВВС".

Одно из важнейших направлений деятельности ММП "Салют" - производство и совершенствование двигателей серии АЛ-31Ф для самолетов Су-27/Су-30. Модернизация этого мотора проводится в три этапа. На третьем этапе тяга двигателя, который получил обозначение АЛ-31Ф-МЗ, должна составить около 15 тонн, что значительно расширит его возможности и экспортные перспективы. Конструктивные отличия этого двигателя состоят в применении нового перспективного трехступенчатого компрессора низкого давления, изготовленного по технологии "блиск" с лопатками пространственного профилирования. По своим характеристикам, таким как удельный расход топлива и удельная масса, будет лишь немного уступать разрабатываемому двигателю пятого поколения.

Первый этап модернизации до уровня АЛ-31Ф-М1 находится в завершающей стадии. По уверениям Юрия Елисеева, "государственные испытания двигателя АЛ-31Ф-М1 завершатся не позднее июля, после чего двигатель АЛ-31Ф-М1 будет готов к серийному производству". Гендиректор отметил, что АЛ-31Ф-М1 был создан полностью за счет собственных средств завода, то есть без копейки бюджетных денег. Тяга этого двигателя на 1 т. больше, чем у базового варианта - 13 300-13 500 кгс, а межремонтный ресурс составляет 700-750 часов, в то время как сейчас этот показатель в ВВС РФ - 300 час.

В 2006 г. "Салют" планирует получить заказ от ВВС РФ на модернизацию двигателей Су-27. В ходе модернизации установленные на строевых машинах АЛ-31Ф будут дорабатываться до уровня АЛ-31Ф-М1 или меняться на новые двигатели этой модификации. "Салют" предлагает устанавливать эти двигатели на палубные истребители Су-33 и бомбардировщики Су-34 в ходе их последующей модернизации после вступления в строй. Также Юрий Елисеев сообщил, что Китай уже подал заявку на двигатель АЛ-31Ф-М1 применительно к модернизации китайского парка истребителей Су-27/Су-30.

В ходе второго этапа модернизации тяга двигателя, обозначаемого как АЛ-31Ф-СМ, должна составить 14 000 кгс. Его конструктивные отличия от двигателя АЛ-31Ф-М1 состоят в новой перспективной камере сгорания, модернизированных ТВД и ТНД с лопатками пространственного профилирования и электронно-цифровой САУ-235С типа FADEC с полной ответственностью. Второй этап модернизации находится на стадии испытания и параметрической доводки вентилятора в составе двигателя, ведется изготовление первого экземпляра двигателя.

"САЛЮТ" СОЗДАЕТ ХОЛДИНГ

Говоря о будущем завода "Салют", Юрий Елисеев отметил, что сегодня де-факто уже существует интегрированная структура на базе этого предприятия. Стратегическая цель объединения состоит в создании крупного научно-производственного комплекса, выполняющего весь цикл работ по маркетингу, разработке, производству, сопровождению в эксплуатации газотурбинных двигателей различного назначения. Такая интегрированная структура позволит решить важные стратегические задачи: консолидировать ресурсы на приоритетных направлениях, сократить сроки и затраты на освоение новых изделий, оптимизировать специализацию производственных площадок, снизить производственные расходы.

В середине 2005 г. в состав "Салюта" вошли Воскресенский машиностроительный завод "Салют", основная задача которого - серийное производство сопла и форсажной камеры, а также испытание двигателей; МКБ "Гранит", занимающееся сопровождением двигателей самолетов марок "МиГ" и "Су"; НТЦ НИИ двигателей, разрабатывающий новые технологии; МКБ "Горизонт", которое будет испытывать и отлаживать энергетические установки, а также приднестровский завод "Прибор". Теснейшая структурная кооперация связывает "Салют" с НПП "ЭГА", Гаврилов-Ямским машиностроительным заводом "Агат", ОАО "Аргетат", ОАО "Топаз", ОАО "Наро-Фоминский машиностроительный завод".

В июле 2005 г. руководителями ММП "Салют" и Омского ФГУП "ОМПО им. Баранова" было подписано

соглашение о создании на базе предприятий интегрированной структуры, которая займется разработкой, производством и обслуживанием авиационных двигателей. При этом ОМПО им. Баранова станет филиалом "Салюта". Создание новой структуры позволит предприятиям решить сразу несколько проблем. По словам Юрия Елисеева, разработка новых высокотехнологичных изделий, к которым относятся газотурбинные двигатели, должна вестись в Москве, а серийное производство целесообразно передать в регионы, поскольку там легче решить кадровую проблему.

Интегрированная структура на базе "Салюта" создается в организационно-правовой форме федерального государственного унитарного предприятия. Юрий Елисеев отметил также, что "Салют" претендует на то, чтобы на базе этой структуры был создан федеральный центр

газотурбостроения, работающий во всех сферах, где могут использоваться газотурбинные двигатели. А спектр их применения весьма широк - это энергетические установки замкнутого цикла для обеспечения космических объектов, самолетные, вертолетные, ракетные двигатели, морские, железнодорожные силовые установки, автомобильные газотурбинные двигатели, стационарные энергетические установки, газоперекачивающие станции.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
19.04.06*

УОМЗ ОСВАИВАЕТ АЗИАТСКИЙ РЫНОК

Стратегия развития Уральского оптико-механического завода (УОМЗ), являющегося основным российским производителем оптико-локационных станций для боевых самолетов и гиростабилизированных оптико-электронных систем (ГОЭС) для вертолетов, предусматривает активную маркетинговую работу в азиатских странах. Об этом сообщил генеральный директор завода Сергей Максин.

В 2003 г. УОМЗ получил право на ведение самостоятельной внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в области поставок запчастей, ремонта и технического обслуживания ранее поставленной техники. А по итогам своей работы в 2005 г. как субъект ВТС был отмечен президентом РФ Владимиром Путиным на мартовском заседании Комиссии по военно-техническому сотрудничеству.

По словам С.Максина, право самостоятельной ВЭД открыло предприятию новые возможности для участия в создании сервисных центров в тех странах, где эксплуатируются самолеты и вертолеты с уральской авионикой. Сегодня УОМЗ зарегистрирован как официальный поставщик оптико-электронных систем для ВВС Индии, Малайзии и Китая, и в сотрудничестве с "Рособоронэкспортом" развивает с этими странами перспективное партнерство. Оно включает в себя поставку оптико-электронных изделий и запчастей к ним для самолетов МиГ-29, Су-27, Су-30, обеспечение лицензионного производства изделий для самолетов Су-30МКИ и Су-27СК.

Что касается новых изделий УОМЗ, а именно ГОЭС круглосуточного действия, предназначенных для модернизации ранее поставленных вертолетов Ми-8, Ми-17, Ми-24 и Ми-35, то завод рассчитывает на помощь "Рособоронэкспорта" в их продвижении на рынок. Рынок модернизации вертолетов является весьма перспективной нишей поставок российской авиационной техники.

Активно УОМЗ работает на малайзийском рынке. Это связано с тем, что парк ВВС Малайзии постепенно пополняется российскими истребителями и военно-

транспортными вертолетами, в составе бортового оборудования которых есть и уральские системы. Помимо 17 самолетов МиГ-29, уже состоящих на вооружении ВВС, министерство обороны Малайзии приобрело 18 многоцелевых истребителей Су-30МКМ и подписало контракт на покупку 10 вертолетов Ми-171Ш. Перед заводом стоит задача активного освоения рынка ЮВА.

"Сегодня мы имеем в Малайзии официального партнера - малайзийскую фирму "Маттра", с которой подписано генеральное соглашение. Эта фирма имеет специальную лицензию на право ведения торговли продукцией военного назначения и с нею подписан ряд контрактов, которые или уже выполнены, или выполняются в настоящее время", - сообщил заместитель генерального директора УОМЗ по ВЭД Вениамин Элинсон.

Отвечая на вопрос об основных направлениях сотрудничества с фирмой "Маттра", В.Элинсон подчеркнул, что "с нашим малайзийским партнером мы работаем по обслуживанию, проведению необходимых восстановительных работ и ремонту квантовых оптико-локационных систем КОЛС-13С, которые устанавливаются на самолетах МиГ-29". Первый контракт был подписан именно по этим системам. "То, что касается дальнейшей модернизации МиГ-29, то у нас есть свои предложения по модернизации оптико-локационной станции. Если руководством РСК "МиГ" будет принято решение о модернизации этой станции, мы готовы выполнять эту работу", - подчеркнул В.Элинсон.

УОМЗ и малайзийская оборонная компания "Маттра" согласовали и реализовали программу сотрудничества до 2006 г. В рамках этой программы в течение 3 лет УОМЗ обеспечивал сервисное обслуживание оптико-электронных систем (ОЭС) истребителей МиГ-29 малайзийских ВВС.

Для УОМЗ Малайзия в настоящее время является третьим после Индии и Китая перспективным импортером продукции военного назначения, а также гражданской высокотехнологичной продукции.

*источник: АРМС-ТАСС
21.04.06*

ВОЛШЕБНЫЙ РЕДУКТОР

Дискуссия по будущему авиадвигателестроения в России имеет тенденцию возобновляться в апреле каждого четного года, когда в Москве проходит очередная выставка "Двигатели" (нынешняя станет девятой по счету). Одна из острых тем – как сохранить отечественную школу авиационных моторов для гражданской авиации?

По этому вопросу в авиационном сообществе нет единого мнения. Наиболее здоровой, на наш взгляд, выглядит идея вхождения России в широкую международную кооперацию, в которой наши ведущие предприятия будут специализироваться на некоем важном элементе (модуле) перспективной силовой установки магистральных пассажирских и грузовых самолетов. Например, понижающем редукторе газотурбинного двигателя, через который турбина приводит во вращение вентилятор. Определенные успехи в деле создания критических технологий понижающих редукторов имеются у СНТК им. Н.Д. Кузнецова и ФГУП ММП "Салют".

В отличие от середины 90-х гг. сегодня в стране есть понимание, что сохранение и развитие национального сектора авиационной промышленности требует целенаправленной государственной промышленной политики. И есть некая надежда, что создание мощной национальной самолетостроительной корпорации (в виде ОАК) потянет за собой позитивные преобразования и в отечественном авиадвигателестроении.

Ключевые фигуры "ОАК-процесса" обещали в апреле 2006 г. представить на суд общественности и на утверждение руководству страны перспективный продуктовый ряд корпорации. Руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин и президент НП "ОАК" Валерий Безверхний недавно заявили, что продуктовый ряд ОАК "уже практически сформирован". И что в нем "точно остаются" узкофюзеляжные магистральные авиалайнеры. Речь идет об улучшенном варианте Ту-204 (проект, известный как Ту-204NG, суффикс "next generation", по аналогии с семейством 737NG фирмы Boeing) и в более далекой перспективе полностью новым МС-21. Кроме того, определенный шанс сохраниться в производстве есть и у семейства дальнемагистральных Ил-96.

Все 3 типа оснащаются газотурбинными реактивными двигателями в классе тяги 12-17 т. Этот факт "задает" некое перспективное направление для работы отечественных моторостроителей. Если "двигательная подотрасль" найдет в себе силы объединить усилия и предложить самолетостроителям конкурентоспособные силовые установки в данной размерности, то у нее появится перспектива побороться за некую нишу мирового рынка авиационных силовых установок. Отметим также, что двигатели данной размерности нужны военно-транспортной авиации. Равно как и специализирующимся на перевозках крупногабаритного груза авиакомпаниям "Волга-Днепр", "Атлант-Союз", SilkWay и др. ВТА имеет планы на рамповые

самолеты типа Ил-76 ("МФ", "ТД90ВД" и пр.) и Ил-214 (МТА). Эти машины также оснащаются двигателями в классе тяги 12-17 т. Сегодня в России ведется серийное производство одного-единственного двухконтурного турбореактивного двигателя четвертого поколения. Это ПС-90А Пермского МК. Сохранение за нашей страной статуса двигателестроительной державы немислимо без разработки авиационных моторов пятого поколения. Он может появиться не ранее 2010-2012 гг. при наличии всемерной поддержки со стороны государства.

Получается следующая картина: на ближайшую перспективу рассматриваемый сегмент "закроют" базовый ПС-90А и его варианты А1 и А76. В среднесрочной перспективе - ПС-90А2. Однако уже сегодня требуется начать разработку совершенно нового мотора, который по всем показателям значительно превзойдет ПС-90А.

Каким может быть этот "совершенно новый" мотор? Требования к нему уже определены специалистами ОКБ им. А.С. Яковлева и ОКБ им. С.В. Ильюшина, работающими над проектами МС-21 и Ил-214. Чтобы обеспечить требуемое для конкурентоспособности на мировом рынке 15-процентное улучшение топливной эффективности, двигатели этих самолетов должны быть, по крайней мере, на 7-8% экономичнее в сравнении с наиболее популярным сегодня зарубежным мотором CFM56-7.

Получается, что "совершенно новый мотор" должен иметь удельный расход топлива (specific fuel consumption, SFC) на расчетном крейсерском режиме не хуже 0,55-0,56 кг/кгс*ч (для сравнения: самый экономичный российский двигатель из числа находящихся в производстве ПС-90А показывает 0,595 кг/кгс*ч). И это на рубеже 2010 г., когда в данной размерности ожидается появление нового поколения американских, английских и, возможно, канадских моторов. Над такими проектами работают General Electric (вместе с французской фирмой Snecma по программе LEAP56), Rolls-Royce (Trent series) и Pratt&Whitney (и ее канадское отделение Pratt&Whitney Canada). Для конкурентоспособности в отдаленной перспективе необходимо обеспечить возможность снижения SFC до 0,5 кг/кгс*ч.

По мнению опрошенных "ВПК" отечественных и зарубежных специалистов, выход на SFC=0.5 (в рассматриваемой размерности двигателя) технически возможен путем установки понижающего редуктора между вентилятором (компрессором низкого давления) и вращающей его вал турбиной. Полностью отработанными технологиями современных редукторов большой мощности (30 тыс. л.с. и более) сегодня не может похвастаться ни один западный производитель.

Между тем применение понижающих редукторов для привода вентилятора - неизбежное конструктивное решение для высокоэкономичных двигателей будущего. Только применение понижающего редуктора позволяет обеспечить оптимальные условия работы вентилятора и турбины. Таким образом, удастся повысить их КПД. И вместе с этим общий КПД

авиационного двигателя как тепловой машины. В мире уже есть не только опытные, но и серийные авиационные ГТД с понижающими редукторами. Ими оснащены весьма популярные у европейских авиакомпаний большие региональные авиалайнеры семейства British Aerospace BAe-146 (его развитие) Avro RJ-85/100. Правда, двигатели LF502 и LF507 выполнены в сравнительно небольшой размерности (3-4 т тяги), а их планетарный редуктор имеет коэффициент передачи 2,3:1. Низкая тяга LF502 потребовала установить на BAe-146 четыре мотора. По этой и другим причинам английские самолеты не сумели продемонстрировать существенного преимущества в части топливной эффективности в сравнении с двухдвигательными конкурентами. Тем не менее LF502 и LF507 выпускались большой серией и "налетали" не один миллион часов. Тем самым было доказано, что двухконтурные реактивные с понижающим редуктором вполне жизнеспособны и могут составить конкуренцию "классическим" двухконтурным ГТД.

Следующим шагом в развитии этой линии стали опытные PW8000 (США) и НК-93 (Россия, Самарский НТК им. Н.Д. Кузнецова). Несмотря на обнадеживающие результаты испытаний, Pratt&Whitney вынуждено "заморозил" свою программу. Также по причинам финансового характера многократно переносились сроки начала испытаний опытного НК-93 на летающей лаборатории ЛИИ Ил-76.

Самарский мотор в классе тяги 18-20 т классифицируется как "закапотированный винто-вентиляторный двигатель со сверхвысокой степенью двухконтурности". На Западе его называют "ducted fan" ("вентилятор в кольце"). Передовая схема НК-93 обещает снижение удельного расхода топлива на 10-15% к серийным в этом классе тяги, до уровня 0,49 кг/кгс*ч. В основе его конструкции - мощный понижающий редуктор между турбиной и вентилятором, за счет чего удалась сверхвысокая степень двухконтурности (16,6, против 4-5 у серийных моторов).

Работа над НК-93 началась еще в советское время. По некоторым данным, в его технологии (в том числе и сверхмощного понижающего редуктора) было вложено более 1 млрд. долл. К сожалению, этих средств не хватило, чтобы довести мотор "до ума". Проект оказался слишком амбициозным. Однако некоторые из критических технологий, необходимых для создания сверхэкономичного мотора для магистральных авиалайнеров будущего, были разработаны и даже получили некоторое экспериментальное подтверждение (отработка на стендах).

В новых условиях перспектива массового строительства НК-93 пока не просматривается. Однако его технологии, без сомнения, представляют собой немалую ценность для мировой авиационной индустрии в условиях резкого подорожания ГСМ.

Также как и технологии винто-вентиляторного Д-27, который в настоящее время завершает сертификационные испытания на военно-транспортном самолете Ан-70. Редуктор Д-27 изготавливается на московской площадке ФГУП ММПП "Салют".

Главком ВВС России генерал армии Владимир Михайлов неоднократно критиковал Ан-70 и его силовую установку за низкую надежность и несоответствие поставленным ТТХ. Наверное, Владимир Сергеевич имел на то веские основания. Заметим, однако, что в перечне главкома среди "слабых мест" Ан-70

редуктор двигателя Д-27 не фигурирует. Это позволяет говорить о том, что российским и украинским специалистам удалось решить задачу по созданию современного понижающего редуктора с приемлемым уровнем надежности. Что, собственно, и было продемонстрировано в ходе летных испытаний Ан-70.

Таким образом, у "Салюта" и его партнеров накопился уникальный опыт создания "обязательного элемента" силовой установки летательных аппаратов следующего поколения. И он может стать тем самым "ключиком", которым отечественные моторостроители смогут "открыть дверь" на мировой рынок.

За все время летных испытаний Ан-70 три изготовленных в Москве редуктора Д-27 ни разу не отказывали, работали без существенных замечаний. Инженеры "Салюта" постоянно совершенствуют конструкцию и технологии изготовления редуктора. Эта работа ведется как часть программы по созданию на предприятии базы для разработки и производства более мощных понижающих редукторов, без которых немислимо создание нового поколения газотурбинных двигателей для авиационных и морских комплексов. Работа идет в тесном контакте с ЦАГИ, ЦИАМ и ВИАМ.

Один из недавно анонсированных проектов - перспективный авиационный двигатель АИ-436 с увеличенным вентилятором и приводом через редуктор. Его критический элемент - понижающий редуктор мощностью 25-30 тыс. л.с. (в сравнении с 14-15 тыс. л.с. для Д-27). По сути дела, решение задачи создания такого редуктора определяет судьбу национального проекта "Ближне-среднемагистральный самолет" (БСМС). Напомним, что в ходе выставки "МАКС-2005" лидер проекта БСМС МС-21 - фирма "Яковлев" - в лице своих руководителей Олега Демченко и Александра Долженкова объявил о "большей привлекательности" предложения по АИ-436 по отношению к альтернативным предложениям.

Разработчикам АИ-436 удалось достичь заданных "яковлевцами" высоких показателей экономичности за счет нового низкоскоростного вентилятора (диаметром 2070 мм) с приводом через "салютовский" редуктор (передаточное соотношение - 2,079:1). И это при использовании газогенератора серийного мотора Д-436! При его замене на перспективный газогенератор, например ДЕМ-21 фирмы Спестта или более совершенный пермский (создаваемый в рамках проекта ПС-12), возможно выйти на SFC=0.5 и менее.

По словам генерального директора "Салюта" Юрия Елисеева, главная цель участия его предприятия в проекте АИ-436 - отработка передовых технологий понижающего редуктора большой мощности на конкретном двигателе. В случае успешного решения задачи российские моторостроители смогут реально претендовать на собственное место в глобальном разделении труда при создании и изготовлении силовых установок для магистральных пассажирских самолетов следующего поколения.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
05.04.06*

ОСТАТЬСЯ НА УРОВНЕ МИРОВЫХ ЛИДЕРОВ

Новые пассажирские самолеты Ту-334 и Ан-148, самолет-амфибию Бе-200 поднимают в небо двигатели нового поколения семейства Д-436 тягой 7510 кгс, созданные в ГП "Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" им. академика А.Г.Ивченко. С 2000 г. они серийно изготавливаются на украинских и российских предприятиях.

Европейским агентством по авиационной безопасности начат процесс сертификации двигателя Д-436ТП по нормам JAR-E. Можно утверждать, что сертификация самолета Бе-200 по европейским нормам летной годности позволит успешно решить вопросы продвижения этого самолета на рынки США, Канады и Евросоюза.

На протяжении более 60 лет коллектив КБ создает двигатели для многих типов самолетов и вертолетов, а также приводы индустриального применения и спецоборудование. Наши двигатели применяются на 57 типах летательных аппаратов в 109 странах мира. Более 60 сертификатов Бюро Веритас, AP МАК и Госавиаслужбы Украины подтверждают качество и надежность двигателей. И наше право на их проектирование, производство и модернизацию.

Мощный интеллектуальный, производственный и экспериментально-исследовательский комплекс ГП "Ивченко-Прогресс" позволяет создавать двигатели широкого диапазона тяг и мощностей. Так, для перспективных магистральных пассажирских и транспортных самолетов, в том числе для российского МС-21, предложен новый двигатель АИ-436Т12 со сверхвысокой степенью двухконтурности и тягой 12 000 кгс.

Проектирование, изготовление опытной партии, доводка, сертификация двигателя, а также освоение его серийного производства осуществляются при объединении интеллектуальных, финансовых и производственных возможностей предприятий России и Украины: ФГУП "ММПП "Салют", ГП "Ивченко-Прогресс", ОАО "УМПО", ОАО "КМПО" и ОАО "Мотор Сич".

При создании двигателя АИ-436Т12 использованы новейшие технические решения, которые, как мы надеемся, обеспечат будущему самолету высокую топливную эффективность, приемлемую цену, уровни шума и выбросов вредных веществ, соответствующие самым строгим экологическим нормам.

Семейство ТРДД АИ-222 пополнится двигателями с тягой от 2200 до 3000 кгс и до 4500 кгс - на форсажном режиме. Современный учебно-боевой самолет Як-130 с ТРДД АИ-222-25 проходит государственные летные испытания. Разрабатывается форсажная модификация АИ-222К-25Ф для китайского учебно-тренировочного самолета L-15. Ведутся научно-исследовательские и конструкторские работы с целью создания на базе газогенератора АИ-222 двигателя со взлетной тягой 3500-4000 кгс для высотного беспилотного многоцелевого самолета. Для легких вертолетов типа Ка-226 создан малоразмерный турбовальный двигатель АИ-450 мощностью 465 л.с. На его базе проектируются модификации ТВАД АИ-450 с задним выходом вала (450 л.с.) для ремонта вертолетов Ми-2, модификация с повышенной мощностью АИ-4, 50-2 (600-800 л.с.), а также турбо-

винтовой двигатель АИ-450ТП (400-550 э.л.с.) для легких самолетов и беспилотных летательных аппаратов. Большим успехом нашего коллектива стал турбовинто-вентиляторный двигатель Д-27 с максимальной мощностью 14 000 э.л.с., который устанавливается на военнотранспортный самолет короткого взлета и посадки Ан-70, а в дальнейшем - и на транспортный Ан-70Т. Он уже проходит сертификационные испытания. В соответствии с совместной программой Украины и Татарстана создается турбореактивный двигатель АИ-22 тягой 3755 кгс для административных самолетов Ту-324 и Як-48. Изготовлена опытная партия двигателей. На предприятии широко ведутся работы по модернизации и совершенствованию серийных двигателей с целью улучшения характеристик самолетов. Так, для широко известного транспортного Ан-124-100 создается модификация двигателя Д-18Т серии 4 с повышенной примерно на 10% тягой. Новый самолет Ан-124-100М-150 сможет перевозить грузы массой до 150 тонн. В настоящее время у нас широко представлено направление, связанное с созданием приводов индустриального применения. Оно уже насчитывает 17 типов двигателей в диапазоне мощностей от 0, 5 до 25 МВт. В частности, газотурбинные приводы семейства Д-336 мощностью от 4 до 10 МВт работают в составе 74 ГПА на 20 компрессорных станциях Украины, России, Белоруссии, Азербайджана, Туркмении, Узбекистана, Болгарии, Турции и Ирана. А газотурбинные приводы мощностью 6 МВт установлены на газотурбинных электростанциях в России.

Накопленный опыт и наработка ГПП в эксплуатации свыше 500 тыс. часов позволяют гарантировать высокую надежность семейства Д-336. На основе новых разработок проектируется газотурбинный привод семейства АИ-336 с повышенной на 10-12% топливной эффективностью и мощностью 12-16 МВт.

Еще одна интересна разработка - генератор инертных газов АИ-19ГИГ для тушения и локализации пожаров в закрытых помещениях. Партия таких установок поставлена в Южную Корею, где получила высокую оценку. Сегодня изготавливаются модификации этой установки на автомобильном шасси - АИ-19ГИГ-А.

С целью повышения надежности, потребительских свойств и увеличения межремонтного ресурса выполнена глубокая модернизация передвижной автоматической электростанции ПАЭС-2500 мощностью 2, 5 МВт. Только в России на газовые и нефтяные месторождения их поставлено более 1500 шт. Электростанция адаптирована к работе в когенерационном цикле.

Ведутся проектные и опытно-конструкторские работы по газоперекачивающему агрегату АИ-45 мощностью 0, 5-1 МВт в блочно-контейнерном исполнении с газотурбинным приводом или приводом от электродвигателя. Опытный ГПА АИ-45 находится на стадии испытаний. ГП "Ивченко-Прогресс" осуществляет единую техническую и маркетинговую политику совместно со своими деловыми партнерами, которых сегодня более 500. Из них 420 - авиационные предприятия России.

Федор МУРАВЧЕНКО

*источник:
газета "Индустрия-Инженерная газета"
19.04.06*

СОГЛАСУЯСЬ С КОНЦЕПЦИЕЙ "ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ САМОЛЕТ"

Агрегаты ОАО "Омское машиностроительное конструкторское бюро" обеспечивают работу маршевых двигателей на многих самолетах, на вертолетах Ми-26 и других, управляют вспомогательными силовыми установками (ВСУ) практически на всех отечественных самолетах.

Особое место в практике ОАО "ОМКБ" занимают работы по созданию новых видов регуляторов расхода топлива, насосов и агрегатов на базе струйной техники. Рассматривая процесс изменения облика агрегатов для САУ ГТД, следует отметить, что в последнее время происходит интенсивное внедрение электронных регуляторов с полной ответственностью, которые выполняют большинство задач управления подачей топлива и механизацией компрессора. Как следствие, наблюдается значительное упрощение гидромеханических регуляторов и сокращение количества выполняемых ими функций.

Для САУ двигателей Д-27 и АИ-22 дозаторы топлива выполнены на базе линейного гидравлического датчика расхода топлива, выходным сигналом которого служит командный перепад давления топлива, пропорциональный его расходу. Дозирование топлива производится за счет слива его избытков с помощью клапана, управляемого золотником сравнения, на который действует усилие от перепада давлений. Управление сервомотором задатчика производится от электронного регулятора через электропреобразователь. А заданный расход топлива обеспечивается с помощью обратной связи через датчик положения. Высокие надежность и чувствительность устройства подтверждены многолетней безотказной эксплуатацией такого датчика расхода топлива в САУ двигателей Д-36, Д-18Т, Д-136, в составе самолетов Як-42, Ан-124 и вертолета Ми-26.

Суммарная наработка его в эксплуатации - более 7 млн. часов только на самолете Як-42. Для САУ малорасходных двигателей (с максимальным расходом до 500 кг/ч) разработан максимально упрощенный тип дозатора расхода топлива в виде высокооборотного электроприводного насоса с регулируемой частотой вращения. Максимальная частота вращения электропривода - 12 000 об/мин, мощность 1*2 кВт. Изменение расхода производится за счет регулирования частоты вращения насоса в пределах от 10% до 100%. В электропривод встроен датчик частоты вращения, который вырабатывает сигнал, пропорциональный расходу топлива. При этом обеспечивается стабилизация и минимизация утечек.

Для ВСУ ТА14 и ТА18 дозаторы выполнены в виде золотника, который перемещается непосредственно пропорциональным линейным электроприводом с усилием до 1 кг. Сигналы обратной связи по расходу топлива для электронного регулятора и датчика усилия формируются непосредственно в этом электроприводе. Данная система не имеет резервного гидромеханического регулятора и управляется от электронной САУ с полной ответственностью. Используется для регули-

рования двигателя с потребным расходом топлива до 1000 кг/ч. В порядке работ по НИР нами изготовлен и проверен цифровой дозатор с максимальным расходом -300 кг/ч из четырех электромагнитных клапанов с дросселями.

Для обеспечения высокой точности дозирования топлива выбран клапан, работающий в режиме переменной скважности, что позволило при малом количестве элементов (разрядов) получить практически аналоговый дозатор. Наряду с оригинальными типами дозаторов применяются и традиционные дозирующие иглы с усилительным поршнем. Такие дозаторы, управляемые ЭСУ через исполнительные электромеханизмы, используются в агрегатах для таких новых двигателей, как АИ-222-25, Д-436-148, ВК-800, ТВ-500С и ряд других. Также в "ОМКБ" продолжает развиваться струйная техника, отличающаяся высокой пожаробезопасностью и надежностью при температурах рабочей среды до 600°C. Рабочим телом в таких регуляторах служит воздух за компрессором, который используется как в счетно-решающих устройствах, так и для перемещения сервопоршней.

Такие регуляторы эксплуатируются в составе двигателей Д-36, Д-136, Д-436, Д-18Т, Д-27, ВСУ-10, ТВД-20. Последними нашими разработками являются клапаны перепуска и регуляторы направляющих аппаратов КНД и КВД для САУ двигателя АИ-22 (самолет Ту-324), САУ двигателя АИ-222-25 (самолет Як-130), АЛ-55И (самолет НТ-36). Суммарная наработка агрегатов, на базе струйной техники составляет более 20-Ю6 часов. Отказов в полете не отмечено.

В разработках ОАО "ОМКБ" топливные насосы высокого давления в основном объединены с подкачивающими ступенями и имеют один привод от двигателя. Предприятие работает над совершенствованием качающих узлов. Мы считаем, что поставленная задача по увеличению назначенного ресурса до 20 000 - 30 000 часов вполне выполнима. Управление современными самолетами уже не представляется возможным без применения различных электроустройств. С ростом электрической мощности наблюдается и устойчивая тенденция к увеличению их доли в управлении. Очевидно, что и будущие системы топливопитания и регулирования должны развиваться с учетом этой тенденции. Работы ЦИАМ по стендовой САУ с полной ответственностью для двигателя АИ-25 и ОМКБ для двигателя с расходом топлива до 500 кг/ч, в которых применен насос с регулируемым электроприводом, показали принципиальную возможность управления и регулирования авиационных ГТД таким способом. Новые подходы к системе топливоподачи и регулирования хорошо согласуются с концепцией "электрический самолет", предполагающей наличие значительных электрических мощностей.

Леонид ШТЕРЕНБЕРГ

*источник:
газета "Индустрия-Инженерная газета"
19.04.06*

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ПО УРОВНЮ НЕ УСТУПАЮТ ОСНОВНЫМ

По "набору" решаемых задач ОАО "НПП "Аэросила", образованное в марте 1939 г., можно смело отнести к уникальным предприятиям, в стенах которого сочетается создание авиационных воздушных винтов для самолетов и кораблей на воздушной подушке, вспомогательных газотурбинных двигателей (ВГТД) для самолетов и вертолетов и винтовых преобразователей для изменения стреловидности крыла сверхзвуковых самолетов.

На 9-ом Международном салоне "Двигатели-2006" НПП "Аэросила" демонстрирует три перспективных вспомогательных двигателя ТА-14, ТА18-100 и ТА18-200 для оснащения современных гражданских самолетов и вертолетов, воздушные винты АВ-140, АВ-36 для самолетов Ан-140, Ан-38-200, а также свои новейшие достижения в освоении новых высоких технологий.

Двигатели ТА-14 (Сертификат типа N СТ203-ВД, выдан АР МАК в 2001 г.) и ТА18-100 (Сертификат типа N СТ211-ВД, выдан АР МАК в 2002 г.) представляют собой одновальные ГТД с отбором сжатого воздуха от компрессора газогенератора. Они оснащены генераторами переменного тока и электронно-цифровой системой регулирования с полной ответственностью FADEC.

ВГТД ТА14 предназначен для эксплуатации в составе ВСУ самолетов и вертолетов Ил-114, Як-130, Ил-112, Ту-324, Ан-140, МиГ-110, С-80, Ми-8/Ми-8АМТ/Ми-17, Ка-32, Ка-62 и др., ВГТД ТА18-100 - на самолетах Ту-334, Бе-200, а также может быть установлен на самолетах Ан-148, Як-42 и вертолете Ми-26.

Для самолетов Ту-204, Ту-214, Ту-330, Ан-70 предприятием разработан современный вспомогательный двигатель ТА18-200, который представляет собой одновальный ГТД со служебным одноступенчатым центробежным компрессором. Двигатель создавался в рамках "Федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники". В настоящее время ВГТД ТА18-200 завершает комплекс сертификационных испытаний.

Все двигатели нового поколения, выпускаемые "Аэросилой", удовлетворяют современным требованиям по низкому уровню шума и выбросу вредных веществ, топливной экономичности и эксплуатационной технологичности.

Демонстрируемый на салоне воздушный винт АВ-140 зарекомендовал себя многолетней успешной эксплуатацией на региональном самолете Ан-140. Он сертифицирован с расчетным назначенным ресурсом 18 000 часов, начиная с начального назначенного ресурса 3000 часов и программой управления ресурсом винта, увязывающей его непрерывное продвижение с влиянием реальной эксплуатационной наработки на усталостные показатели лопасти.

Предприятием проведены работы по повышению надежности и ремонтпригодности композитной лопасти при капитальном ремонте и в эксплуатации. Разработанный комплект материалов и отработанная

технология позволяют осуществлять ремонт сквозных повреждений оболочки и повреждений лонжерона глубиной до 1 мм, проводить замену нагревателя противобледенительной защиты лопасти, никелевой защитной накладки передней кромки и ремонт пластикового комля лопасти. При этом выносливость отремонтрованной лопасти остается на уровне новой.

В последние годы к предприятию значительно возрос интерес со стороны заказчиков, что позволило выйти на новые рынки наукоемкой продукции и провести большой объем научных исследований. Интерес этот вполне обоснован: ОАО "НПП "Аэросила" сегодня представляет собой мощный научно-производственный центр с богатейшей историей винто- и двигателестроения, обладающий собственной конструкторской школой.

Используя опыт, накопленный за прошедшие 67 лет, конструкторскими подразделениями "Аэросилы" эффективно создаются новые изделия. Так, разработаны проекты новых газотурбинных двигателей ТА-500 и ТА-20 в классе мощности 500-600 л. с., 50 л. с., соответственно, а также перспективные винты в классе мощности от 500 до 2000 л. с., которые могут быть применены на БПЛА. Спрос на них активно возрастает в последнее время.

Для автономного питания электрической энергией и теплом промышленных и бытовых объектов предприятием разрабатывается модульная газотурбинная теплоэнергетическая установка ГТЭУ-300. В качестве привода используется модификация современного авиационного газотурбинного двигателя ТА18-100, обеспечивающая ресурс по горячей части двигателя 25 000 часов при полном ресурсе 100 000 часов.

Автоматическая система управления установкой не требует постоянного внимания специально обученного персонала высокой квалификации. ГТЭУ-300 может использоваться как стационарно, так и в качестве резервной установки, действующей в существующей энергосистеме параллельно. И предназначена для компенсации перебоев в энергоснабжении.

Продукция ОАО НПП "Аэросила", обладая высокими техническими характеристиками, отвечает всем современным требованиям, предъявляемым к изделиям авиационного назначения. Это обеспечивается сертифицированной системой качества, соответствующей международным стандартам ИСО-9001.

Основоположающими принципами нашей работы являются высокая надежность и качество производимой продукции, оптимальные сроки изготовления, гарантия предоставляемых услуг, индивидуальный подход к партнерам и заказчикам, высокий профессионализм сотрудников.

Сергей СУХОРОСОВ

*источник:
газета "Индустрия-Инженерная газета"
19.04.06*

САМОЛЕТУ МЕЧТЫ ПОСТАВИЛИ "ВИЛКУ" ПО ДВИГАТЕЛЯМ

Руководство ФГУП "Салют" обратилось в совет директоров ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" с предложением поставить на самолет RRJ отечественный двигатель Д-436 вместо американско-французско-российского SaM146.

Генеральный директор ФГУП "Салют" Юрий Елисеев заявил "Гудку", что "двигатель SaM146 еще не создан, и есть большие сомнения, что он будет изготовлен в срок. Это, в свою очередь, приведет к срыву начала серийного производства самолетов RRJ и срыву программы обновления парка региональных самолетов". В то же время аналогичного класса двигатель Д-436 уже прошел испытания, сертификацию и неплохо зарекомендовал себя на самолете Ту-334. Кроме того, Д-436 является отечественной продукцией, и его установка на RRJ сделает самолет доступным для нужд Минобороны, считает гендиректор "Салюта".

Идея, высказанная генеральным директором предприятия на выставке "Двигатели-2006", стала очередным шагом в конкурентной борьбе с другим лидером отечественного авиадвигателестроения - НПО "Сатурн". В конце прошлого года генеральный директор "Сатурна" Юрий Ласточкин обратился к Михаилу Фрадкову с идеей объединения под эгидой НПО "Сатурн" крупных активов авиадвигателестроения - ФГУП "Салют" и ОАО "Уфимское машиностроительное объединение". При этом Юрий Ласточкин заявил, что без реорганизации отрасли задача объединенной авиастроительной корпорации по созданию "прорывного продукта" не может быть решена.

Однако Юрий Елисеев по-другому объяснил стремление "Сатурна" возглавить холдинг. "НПО получило огромные бюджетные средства и инвестиции из Франции, - заявил он "Гудку", - сейчас пришло время отчитываться. Но, судя по всему, руководство объединения не в состоянии выполнить заказ и ищет помощи".

Как уже писал "Гудок", НПО "Сатурн" и французская компания SNECMA участвуют в совместной программе по производству турбовентиляторного двигателя SaM146 для семейства региональных самолетов RRJ производства компании "Гражданские самолеты Сухого". Предполагается, что около 60 лайнеров должно сойти со ступелей через 3-4 года.

Как заявил еще на салоне МАКС-2005 первый заместитель директора НПО "Сатурн", директор программы SaM146 Игорь Юдин, с марта по сентябрь 2006 г. должны пройти летные испытания SaM146, а в марте 2007 г. "Сатурн" рассчитывает завершить сертификацию двигателя. Но на выставке "Двигатели-2006" долгожданный SaM146 так и не был представлен. НПО "Сатурн" уведомило участников форума, что не видит смысла демонстрировать свою экспозицию еще раз - все желающие могли видеть ее на МАКСе. Руководитель пресс-службы НПО "Сатурн" Любовь Калинина сказала "Гудку": "Мы оставим предложение Юрия Елисеева без ком-

ментариев". Пресс-секретарь Федерального агентства по промышленности Наталья Сидорук также отказалась выразить точку зрения агентства на предложение Юрия Елисеева. Примерно в таком же духе высказалась и представитель завода-изготовителя RRJ - директор по связям со СМИ компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова: "У нас есть контракт с французской фирмой Спестна на проектирование и производство двигателя SaM146, и он нас удовлетворяет. Мы не видим оснований для сомнений в том, что он будет выполнен".

Президент Союза авиационного двигателестроения Виктор Чуйко предполагает, что НПО "Сатурн" справится с задачей создания двигателя для RRJ, однако сомневается в том, что будут соблюдены сроки.

Представители авиадвигателестроительных предприятий, в свою очередь, считают проект создания двигателя для RRJ весьма далеким от реализации.

Генеральный директор ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев заявил "Гудку": "Я уверен, что SaM146 не будет изготовлен в срок. Причем опоздание будет значительным. Накануне салона "Двигатели-2006" я побывал на Ступинском металлургическом заводе, который производит комплектующие для двигателестроения. Директор завода рассказал мне, что, несмотря на обещание НПО "Сатурн" сделать двигатель в марте нынешнего года, от рыбинцев до сих пор не поступило ни одного заказа на производство дисков и материалов для лопаток авиадвигателя SaM146".

Есть основания беспокоиться не только за судьбу SaM146, но и за проект по созданию самолета RRJ в целом! Ведь алгоритм проектирования гражданской и военной техники совершенно разный. Например, на военных самолетах при посадке нужно сбрасывать парашют, чтобы остановить самолет. У гражданских для торможения на посадке включается реверс, и торможение происходит с помощью двигателя. Кроме того, программы проектирования крыла истребителя и пассажирского самолета также в корне отличаются друг от друга. Отдавать военным заказ на строительство гражданских самолетов - все равно что поручить изготовление дамских туфелек обувщику, который всю жизнь шил кирзовые сапоги, считает генеральный директор "Мотор Сич".

Генеральный директор "Сатурна" Юрий Ласточкин не стал комментировать возможность смещения сроков исполнения контракта на выпуск авиадвигателя для RRJ. Предложение "Салюта" оснастить перспективный самолет двигателем военного назначения Юрий Ласточкин назвал "бредовым хотя бы потому, что это лишит RRJ экспортного потенциала".

Алексей КАЗАКОВ

*источник: газета "Гудок"
19.04.06*

ОЖИДАЕМЫЕ СЕНСАЦИИ

Проводящийся один раз в 2 года международный салон "Двигатели-2006", который в этом году проходил уже в 9-й раз, и на этот раз не обошелся без сенсаций. Пусть и хорошо подготовленных (а в серьезной промышленности иначе не бывает). Так, безусловно сенсационной – и даже сенсационной дважды! – оказалась площадка Пермского моторостроительного комплекса. Здесь впервые был воочию представлен специалистам и публике двигатель ПС-90А2, о котором многие любопытствовали давно и серьезно. Плюс к этому – на второй день работы салона пермяки объявили о подписании крупного перспективного контракта.

ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ РЕАЛИЗМ

"Пермские моторы" на любом Салоне или выставке выделяются принципиальной особенностью: они привозят исключительно реальные двигатели. Настоящие! Помнится, в прошлом году в Ганновере недоверчивые немцы как-то странно улыбались, с сомнением оглаживая серебристые бока новеньких двигателей... и все никак не могли взять в толк, что после Hannover Messe двигатели вернутся в Россию и будут отправлены заказчику.

То есть, свои экспонаты пермяки вывозят прямо из сборочного цеха или даже снимают с испытательного стенда. С легендарным ПС-90А2 случилось именно так. Представляя завтрашнюю гордость отрасли, генеральный директор Пермского моторостроительного комплекса Александр Иноземцев так и сказал: "Мы впервые показываем "живой" ПС-90А2. Двигатель, еще не остывший от испытаний".

По словам генерального, стендовые испытания нового двигателя специально для Салона прервали на две недели, чтобы показать не макет, а реальный ПС-90А2 - собранный на серийном заводе и находящийся в разгаре испытаний. У представленного двигателя порядковый номер - "второй". "Первый" тоже на испытаниях. Через пару месяцев будет готов "третий", которому тоже светит благородная испытательская судьба. По планам завода, процесс сертификации будет завершен в середине 2007 г. К этому же времени еще 2 двигателя (соответственно, "четвертый" и "пятый") будут поставлены на Ил-96 и Ту-214 для летных испытаний. Поставки двигателя на продажу запланировано начать в 2008 г.

Сухие плановые строки. Хотя сам по себе двигатель, созданный в кооперации с Pratt&Whitney, заслуживает куда более эмоциональных слов. Потому как он - реальное продвижение нашей гражданской авиации в "завтрашнее" небо. Технически являясь модификацией прославленного ПС-90А, он фактически олицетворяет качественный скачок. Обладая большим ресурсом и повышенной в 1,5-2 раза надежностью, отличается куда более низкими эксплуатационными затратами. Стоимость жизненного цикла нового двигателя на 35%

ниже. При этом по экологическим характеристикам самолеты с этими двигателями соответствуют пресловутой четвертой главе ИКАО, как говорится, "с запасом". По прогнозам специалистов из Перми, запас этот простирается минимум лет на 15.

ПРОРЫВНЫЙ КУБИНСКИЙ

Второй сенсацией Салона "Двигатели - 2006" от пермяков стало объявление уже на второй день работы Форума о подписании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) контракта на поставку партии самолетов для кубинской авиакомпании "Cubana de Aviacion" и российской - "Волга-Днепр". Куба важна для российской отрасли и как сама по себе, и как геополитический (скажем так) форпост. Закупаемые ею через ИФК самолеты марки Ил-96-300, Ту-204С и Ту-204-100 с пермскими моторами - серьезный шаг по продвижению российской гражданской авиатехники в Латинскую Америку. В результате руководитель ИФК Александр Рубцов уже озвучивает предложение создать в Гаване латиноамериканский "хаб" с обустройством полноценной базы по ремонту и обслуживанию российских самолетов, что безусловно позитивно скажется в деле продвижения наших авиалайнеров в Западном полушарии. Он говорит: "Мы хотим создать здесь центр поддержки российских самолетов, который выполнял бы на месте даже тяжелые формы технического обслуживания".

Надо ли говорить, что решение кубинской авиакомпании совсем в немалой степени обусловлено качествами пермских двигателей к этим самолетам. И если уже совершенно в ходу выражение "прорывные технологии", то, ничуть не покрывив против объективной истины, этот российско-кубинский документ можно назвать "прорывным контрактом". В смысле прорыва в регион, прорыва с новой техникой, прорыва в перспективное будущее.

ТИШЕ ЛЕТИШЬ - ИКАО НИПОЧЕМ!

К слову сказать, другие представленные Пермским моторостроительным комплексом на "Двигателях - 2006"... нет, не экспонаты, а "произведения" (- так будет точнее) заслуживают тоже немало добрых слов. Например, мотогондола для двигателя, состоящая из композитных звукопоглощающих конструкций. Она позволяет самолетам с "шумными" (по ИКАО) двигателями соответствовать требованиям. Даже если это самые тяжелые модификации самолетов. Иными словами, поднятый по поводу "а нас пущать не будут!" шум легко утихомиривается. Не менее интересна и новая модификация пермского авиадвигателя - 16-тимегаваттная промышленная установка ПС-90ЭУ-16А прямого привода (это когда турбина имеет обороты, равные оборотам генератора и между ними не нужен дорогостоящий редуктор), что повышает надежность конструкции и снижает стоимость ее эксплуатации. Кстати, представлена была тоже "живая" машина, снятая с испытаний. Особенность этой установки еще и в том, что она сделана по американским стандартам качества на такое сложное дорогостоящее оборудование, как промышленные

газовые турбины; и мы рассчитываем в результате этого продавать ее и на североамериканском рынке" (Александр Иноземцев).

САМОНАПРАШИВАЮЩИЙСЯ ВЫВОД

Трудно в одном материале рассказать о том главном, что представили "Пермские моторы" на новом двигательном Салоне. Какой темы ни коснись - все перспективно, интересно, глубоко и емко. Взять хотя бы проект уникальной (да!) ремоторизации уникального (тоже да!) самого массового военно-транспортного Ил-76. Самолет летает уже больше 30 лет и остается одним из лучших. А с новым двигателем он просто не будет иметь себе равных по целому ряду показате-

лей. В том числе и по тому (как сказал генеральный директор Александр Иноземцев), что наверно впервые в истории грузовой авиации грузоподъемность ограничивается не мощностью двигателя, а возможностями шасси! С новым двигателем не просто снимаются все ограничения на эксплуатацию Ил-76, но появляется запас по дальнейшему ужесточению норм лет на 30. Как заявил один высокопрофессиональный участник Салона, "я никак не вижу, чем А400, который появится на самом деле только в 2010 году, будет лучше этой машины? Но ведь эта-то уже летает!".

источник:
газета "Промышленный еженедельник"
18.04.06

АВИАСТРОИТЕЛИ ОТРАЦИВАЮТ КРЫЛЬЯ

Министерство транспорта РФ выдало ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева" (ТАНТК) Сертификат Эксплуатанта, который разрешает компании осуществление коммерческих воздушных перевозок на самолетах-амфибиях Бе-103.

Как сообщили "Ъ" в отделе маркетинга предприятия, теперь ТАНТК намерен создать первую в России авиакомпанию по эксплуатации гидросамолетов. Ожидается, что уже летом эти амфибии будут совершать постоянные рейсы по маршрутам Таганрог - Ростов и Таганрог - Геленджик. По мнению специалистов министра промышленности Ростовской области, успех предприятия будет зависеть от того, насколько грамотно авиастроители будут продвигать на рынок свою новую услугу. Как сообщил "Ъ" начальник отдела маркетинга ТАНТК Андрей Сальников, новая авиакомпания будет организована в соответствии с принятой в ОАО концепцией по созданию предприятия замкнутого цикла - от конструкторской разработки и проектирования до сборки и эксплуатации машин. При этом, как заметил господин Сальников, пока Бе-103 собирают в Комсомольске-на-Амуре на ОАО "КНААПО", входящем в авиастроительный концерн НПК "Иркут". Однако, по его информации, в настоящий момент с таганрогским заводом "ТАВИА" ведутся переговоры об организации выпуска этих амфибий на месте. Предполагается, что в создаваемую в Таганроге гидроавиакомпанию войдут принадлежащие предприятию 2 амфибии Бе-103 и 2 Бе-200. Не исключено, что в состав компании также войдут некоторые из 5 опытных образцов Бе-103, которые сегодня находятся в ТАНТК.

ОАО "Таганрогский научно-технический авиационный комплекс (ТАНТК) имени Бериева" - разработчик ряда гидросамолетов, а также самолетов радиолокационного обнаружения А-50. Включает в себя одноименное КБ и опытный завод с испытательной базой. В мае 2005 года ОАО "НПК "Иркут" увеличило свое присутствие в ТАНТК с 39,57% до 54,2% акций. 38% акций ТАНТК, принадлежащих государству, находится в управлении АХК "Сухой". В 2005 г. объем производства продукции ТАНТК составил 1,5 млрд. руб., выручка - 987,9 млн. руб. По утверждению генерального директора ТАНТК Виктора Кобзева, соз-

даваемая авиакомпания займется пассажирскими перевозками и выполнением экскурсионных полетов по региону, а также аэровизуальными авиационными работами на водных акваториях ЮФО. Предполагается, что уже к лету начнут осуществляться регулярные рейсы по маршрутам Таганрог - Ростов и Таганрог - Геленджик. Детали данного проекта пока не разглашаются, но, как заметили "Ъ" в отделе маркетинга предприятия, стоимость билета до Геленджика, где сейчас идет ремонт аэродрома, "будет соизмерима со стоимостью аренды такси до побережья".

Глава федерального агентства воздушного транспорта Александр Юрчик в интервью "Ъ" ограничил свой комментарий осторожным высказыванием, что "авиационные власти положительно относятся к попыткам производителей самолетов-амфибий найти этим уникальным самолетам свою нишу в сфере гражданских перевозок. Заместитель Владимир Бартеньев высказался более подробно. Комментируя "Ъ" намерение таганрогских авиастроителей, он отметил, что ранее в России гидроавиацией никто серьезно не занимался, из-за чего сегодня авиастроители столкнулись с отсутствием технических регламентов, нормативных документов, инструкций по обслуживанию амфибийных воздушных судов. По его мнению, это сильно тормозит рост продаж гидросамолетов. С точки зрения чиновника, вполне логично, что в ожидании решения технических вопросов ТАНТК решил отработать технологию использования гидроавиации и заодно заработать на собственных авиаперевозках.

В качестве положительного примера господин Бартеньев привел опыт ростовского ОАО "Роствертол", которое в апреле 2003 г. создало ООО "Авиакомпания "Роствертол". В течение 3 лет она выгодно сдавала в аренду принадлежащие ей тяжелые вертолеты Ми-26 для выполнения транспортных работ и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Как считает заместитель министра, успех инициативы ТАНТК будет зависеть от того, насколько востребованными на рынке окажутся услуги гидроавиакомпания, а также от того, насколько грамотно их будут продвигать на рынок.

Сергей КИСИН

источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
20.04.06

"ВОЛГА-ДНЕПР" СТАВИТ "РУСЛАНЫ" НА КОНВЕЙЕР

Руководство авиакомпании "Волга-Днепр" объявило о намерении возобновить серийное производство самолетов Ан-124-100 ("Руслан") на ульяновском предприятии "Авиастар-СП", доведя к 2030 г. количество выпущенных лайнеров до 80-85 машин.

В компании "Волга-Днепр" отказались назвать приблизительную стоимость проекта, пояснив, что для реализации готовы привлечь деньги из государственного инвестиционного фонда. В авиакомпании "Поле", являющейся наряду с "Волга-Днепром" оператором международных грузовых перевозок Ан-124, выразили сомнения в том, что в заявленные сроки будут построены 85 "Русланов", даже несмотря на их востребованность на рынке. Руководство авиакомпании "Волга-Днепр" и ульяновского предприятия "Авиастар-СП" объявило о начале реализации совместного проекта возобновления и развития серийного производства транспортных самолетов Ан-124 "Руслан". По словам гендиректора авиакомпании "Волга-Днепр" Геннадия Пивоварова, до 2030 г. на ульяновском авиазаводе планируется построить 80-85 лайнеров Ан-124-100М-150 и Ан-124-300. При этом, как было заявлено, серийное производство модернизированных Ан-124-100М-150 начнется в 2010 г.

Как пояснили "Ъ" в компании "Волга-Днепр", причиной подобного шага стало ожидаемое увеличение международного рынка грузовых авиаперевозок. По прогнозам экспертов, в ближайшие 10-15 лет он вырастет на 6,3%, поэтому уже к 2010 г. возникнет потребность международного рынка в 6 дополнительных лайнерах Ан-124-100М-150, а к 2030 г. она возрастет до 30 самолетов.

"Учитывая рост потребностей в воздушных судах и физическое старение самолетов, мировой рынок в ближайшие десятилетия будет ощущать острую потребность в новых самолетах", - пояснил замдиректора департамента внешних связей компании "Волга-Днепр" Андрей Шумилин. По его словам, именно поэтому было принято решение занятии возобновлением производства Ан-124-100 на ульяновском "Авиастаре", где в настоящее время "имеется задел" - два фюзеляжа будущих самолетов.

"До конца 2006 г. на базе ЗАО "Авиастар-СП" будет создано совместное российско-украинское ОКБ (грузовой самолет Ан-124-100 ("Руслан") был разработан киевским АНТК имени Антонова в конце 70-х годов. - "Ъ"), а также подготовлен заказ на 15-20 судов", - заявил господин "Ъ" Пивоваров. Как пояснил "Ъ" Андрей Шумилин, поскольку разработчики самолета находятся в Украине, без их конструкторского сопровождения возобновить серийное производство будет невозможно. Ан-124-100 "Руслан" - широкофюзеляжный тяжелый транспортный самолет, созданный на базе военнотранспортного Ан-124. Самолет предназначен для перевозки тяжелых крупногабаритных грузов на большие расстояния. Его максимальная грузоподъемность - 150 т, крейсерская скорость - 800-850 км/ч, максимальная дальность - 14 тыс. км. По оценкам экспертов, стоимость Ан-124-100 в зависимости от степени износа составляет порядка \$50-140 млн. Начиная с

1985 г. ульяновским авиационным заводом было выпущено 36 самолетов Ан-124. Всего было выпущено 56 Ан-124, половина из которых сейчас находится в коммерческой эксплуатации авиакомпаний "Волга-Днепр", "Поле" и "Авиалинии Антонова" (Украина).

По словам Геннадия Пивоварова, заявленный проект будет реализовываться в несколько этапов. Серийное производство модернизированных Ан-124-100М-150, отличающихся от базовой модели увеличенной грузоподъемностью (на 25%) и дальностью полета (на 17%) начнется в 2010 г. До 2026 г. на ульяновском авиазаводе предполагается построить 50-55 подобных лайнеров. В 2010 г. начнется реализация второго этапа проекта - подготовка и запуск серийного производства самолетов Ан-124-300, который отличается от базовой модели повышенной на 25% грузоподъемностью и увеличенной в два раза дальностью полета. До 2035 г. планируется построить порядка 30 таких самолетов. В авиакомпании "Волга-Днепр" отказались озвучить сумму инвестиций в проект, пояснив лишь, что для его реализации планируется привлечь финансовые средства из государственного инвестфонда. При этом в "Волга-Днепре" замечают, что сегмент рынка уникальных грузоперевозок самолетами Ан-124 имеет большие перспективы на получение прибыли по сравнению с регулярными грузовыми перевозками, потому что "чартер - это всегда удовлетворение индивидуальных потребностей заказчика с точки зрения времени, места, габаритов груза и даже рисков перевозки".

На "Авиастаре-СП" "Ъ" подтвердили, что предприятие готово к выполнению намеченной программы: "Это вполне реально выпустить за 24 года 80-85 самолетов, для этого у нас есть и производственные мощности, и специалисты". По словам собеседника "Ъ", в реализации проекта будет задействована большая часть российского авиапрома, начиная от авиационных металлургов и заканчивая производителями авионики. По мнению экспертов, если заявленный проект все-таки будет реализован, то "Волга-Днепр" еще больше укрепит лидерские позиции на рынке крупногабаритных авиаперевозок, так как большое количество самолетов, скорее всего, войдет в парк именно этой авиакомпании. Впрочем, заместитель гендиректора компании "Поле" (контролирует около 30% рынка авиаперевозок Ан-124. - "Ъ") Борис Нагинский, выразил сомнения в том, что заявленные 80 "Русланов" будут выпущены и приобретены для собственных нужд компанией "Волга-Днепр" и назвал заявленные планы пиар-акцией. Тем не менее, по его словам, авиакомпания "Поле" также заинтересована в реализации этого проекта и готова в будущем приобрести 4-5 самолетов Ан-124-100. "Когда в рамках совместного партнерства "Волга-Днепра", "Поле", "Авиастара" и украинских конструкторов обсуждалась возможность возобновления серийного производства Ан-124, речь шла о 25-30 самолетах, но никак не о 80 машинах", - заметил господин Нагинский.

Павел СЕДАКОВ

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
21.04.06*

ПЕРМСКИЕ ДВИГАТЕЛИ ПОШЛИ ПО ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМ КАБИНЕТАМ

Проект указа президента РФ о создании Пермского центра двигателестроения (ПЦД) поступил на согласование в ведомства российского правительства.

Об этом на пресс-конференции заявил гендиректор Пермского моторостроительного комплекса (ПМК) Александр Иноземцев. В ПЦД должны войти ныне разрозненные предприятия холдинга "Пермские моторы". Проект указа не раскрывается, однако ранее "Ъ" сообщал, что в ПЦД за государством может быть оформлен блокирующий пакет. Между тем, как выяснил "Ъ", Роскосмос не согласен с возможным вхождением в проект "Протона-ПМ", опасаясь утраты производства в Перми ракетных двигателей.

О том, что проект указа президента РФ о создании ПЦД поступил на согласование в ведомства российского правительства, топ-менеджер ПМК Александр Иноземцев заявил в минувший вторник на пресс-конференции в Москве. "В настоящее время проект указа разработан. По планам он должен быть готов до конца второго квартала", - отметил гендиректор ПМК. Также, по информации топ-менеджера, в данный момент идет оценка стоимости активов предприятий, которые примут участие в ПЦД. Проект консолидации разрозненных активов, входящих в холдинг "Пермские моторы" (ПМ), возник в конце 1990-х годов при участии бывшего акционера ПМ - ХК "Интеррос". Конкретные очертания проект получил в 2003 г., когда новым акционером ПМ стала НП "Группа "Гута". На первом этапе структуры "Гуты" учредили ЗАО "УК ПМК", которому акционеры пермских моторных компаний передали функции управления. На втором этапе предполагалось объединение активов в моторных компаниях. В ОАО "ПЦД" группа "Гута" была готова внести все свои активы ПМ (контрольные и блокирующие пакеты "Пермского моторного завода", "Редуктора-ПМ", "Протона-ПМ", а также вспомогательных и сервисных АО). Со стороны государства предполагалось внесение федеральных активов в Перми: 45% ОАО "Авиадвигатель", 60% ОАО "Стар", 14,25% ОАО "Пермские моторы", 14,95% ОАО "Агрегатное объединение "Инкар". Однако проект фактически затормозился из-за смены собственника ПМ - в 2005 г. "Гута" продала свои активы в ПМ Внешторгбанку (ВТБ). Работа над проектом возобновилась в октябре 2005 г. по распоряжению правительства РФ. На пресс-конференции господин Иноземцев не стал вдаваться в подробности проекта указа о ПЦД. Он лишь в очередной раз заме-

тил, что в ПЦД войдут все те предприятия, которые рассматривались несколько лет назад. Не определена и доля государства, которую оно получит в ПЦД при учреждении холдинга. Высокопоставленный собеседник "Ъ" во Внешторгбанке вчера заявил "Ъ", что "какой пакет будет принадлежать государству, будем решать не мы, а само государство". Однако, как уже сообщал "Ъ", 28 февраля 2006 г. в Роспроме состоялось консультативное совещание крупнейших акционеров ПМ, на котором обсуждалась концепция создания ПЦД. Тогда Внешторгбанк представил свою концепцию создания ПЦД, которая предусматривала владение государством в ПЦД 25% плюс 1 акция уставного капитала (блокирующий пакет), остальные - 75% минус 1 акция - частным акционерам ПМ. Предполагалось, что акционеры ПМ оплатят свой взнос в уставный капитал ПЦД своими моторными активами.

Между тем, как выяснил "Ъ", не все структуры правительства РФ положительно отреагировали на проект ПЦД. Источник "Ъ", близкий к "Протону-ПМ" (производит двигатели 1-й ступени к ракетносителям "Протон", почти 60% контролирует ФГУП "Центр имени Хруничева") сообщил, что профильное ведомство - Роскосмос - дало отрицательное заключение на вхождение предприятия в ПЦД.

В Роскосмосе "Ъ" подтвердили, что обращение по поводу "Протона-ПМ" в ведомство поступало, на которое был дан отказ. При этом аргумент у ведомства был следующим: "В этот холдинг (ПЦД. - "Ъ") входят предприятия, производящие авиационную и газоперекачивающую продукцию. Мы бы не хотели потерять уникальное производство ракетных двигателей в Перми", - пояснили "Ъ" в пресс-службе Роскосмоса. Также под вопросом участие в ПЦД пермского агрегатного объединения "Инкар" (контрольным пакетом владеет рыбинское ОАО "Сатурн"). Вчера в пресс-службе "Сатурна" заявили "Ъ", что участвовать в проекте в виде "Инкара" рыбинская компания не намерена. От дальнейших пояснений в "Сатурне" отказались. Не смогли вчера обозначить свое отношение к проекту ПЦД и в компании УТЮ (является миноритарным акционером "Протона-ПМ", "Пермского моторного завода", "Авиадвигателя", "Пермских моторов").

Вячеслав СУХАНОВ

источник:
газета "Коммерсантъ-Пермь"
13.04.06



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать и распечатать материалы нужного Вам номера Бюллетеня в Интернет: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

"МИГ" ПРОСТИЛ СВОИ ДОЛГИ

В преддверии размещения второго облигационного займа менеджмент РСК "МиГ" решил проблему старых долгов. О том, что задолженность корпорации перед бюджетом списана, вчера сообщил журналистам первый заместитель генерального директора – генерального конструктора ФГУП "РСК "МиГ" Сергей Цивилев. Он отказался назвать схему, по которой предприятие избавилось от долга в размере 290 млн долл. перед Минфином. Напомним, бюджетные деньги для начала производства самолетов по индийскому контракту поступили на предприятие в 1997 г. В последствии они исчезли в неизвестном направлении, а самолеты так и не были поставлены заказчику.

ФГУП "РСК "МиГ" - вертикально интегрированный холдинг, в состав которого входят: инженерный центр "ОКБ им. Микояна", производственный центр им. Воронина, летно-испытательный центр им. Федотова, ФГУП "Завод им. Климова", ТМКБ "Союз", Государственный рязанский приборный завод, ОКБ "Электроавтоматика". Кроме того, "МиГ" владеет частью капитала в предприятиях-производителях авиакомпонентов, а также занимается производством истребителей МиГ-29 и его модификаций, МиГ-31, МиГ-АТ, Ил-103. Сейчас объем экспортных заказов корпорации оценивается в 2,5 млрд долл. По итогам 2005 г. корпорация получила 126,7 млн руб. чистой прибыли по РСБУ. Выручка от реализации продукции в 2005 г. составила 248,5 млн долл.

В среду на пресс-конференции в Москве руководитель департамента корпоративных финансов РСК "МиГ" Вячеслав Тищенко сообщил, что в 2006 г. корпорация планирует выпустить второй облигационный заем, параметры которого станут известны в ближайшее время. В преддверии этого события "МиГ" старается привести свою бухгалтерию в надлежащий вид и избавиться от долгов прошлых лет, среди которых есть долг перед министерством финансов.

О том, что долг корпорации перед бюджетом списан, журналистам сообщил первый заместитель генерального директора - генерального конструктора ФГУП "РСК "МиГ" Сергей Цивилев. Однако он отказался комментировать схему, по которой долг был погашен. "Вопрос этот закрыт, по итогам 2005 г. в утвержденной отчетности этого долга уже нет. Мы не будем вдаваться в технику погашения этого долга, так как документы, по которым эта процедура была утверждена, имеют закрытый характер", - отметил он на пресс-конференции.

Напомним, что история с долгами предприятия перед бюджетом длилась почти 10 лет. В 1997 г. Минфин заключил ряд соглашений с МАПО "МиГ" (нынешнее РСК "МиГ") о выделении аванса для производства истребителей МиГ-29, которые должны были

поставляться в Индию. Аванс в 231 млн долл. был перечислен, но сам контракт не заключен. Схема финансирования была выбрана сложная: Минфин перечислил деньги банку МФК, который купил на эти средства облигации внутреннего валютного займа. Перечисленные Минфином бюджетные средства и облигации исчезли, и в сентябре 1997 г. прокуратура возбудила уголовное дело о хищении государственных средств. В сентябре 1998 г. бывший руководитель "МиГ" Александр Безруков был помещен по этому делу под стражу, но в следующем году вышел на свободу.

По словам одного из источников RBC daily в авиапроме, впоследствии контракт с Индией на поставку корабельных самолетов все же был заключен, а деньги по нему индийская сторона стала перечислять траншами.

"Индийские деньги поступали несколькими порциями, часть средств уходила Минфину", - отметил источник. Он предположил, что секретность, в которой держится схема урегулирования данного спора, состоит в том, что несколько последующих траншей по индийскому контракту будут полностью переведены в счет погашения долга, а продукция по контракту будет производиться за счет заемных средств предприятия.

Тем не менее, избавившись от старых долгов, в 2006 г. корпорация впервые получит прибыль, пояснил на пресс-конференции заместитель генерального директора корпорации по экономике и финансам Сергей Ярмилко. По его словам, по итогам 2006 г. корпорация планирует увеличить чистую прибыль до 178,6 млн руб.

Рост финансовых показателей планируется за счет реорганизации производства. В числе приоритетных проектов г-н Ярмилко назвал трансформацию завода в Луховицах в основную производственную площадку предприятия и перенос на нее наиболее перспективного оборудования. Планируется, что до конца года европейский концерн EADS определится с площадкой в России, где будет производиться конвертация самолетов А-319 из пассажирских в грузовые. Не исключено, что ею станет завод в Луховицах.

"Рассматривается возможность участия России и EADS в проекте на паритетных началах", - отметил Сергей Цивилев. По его словам, в ближайшее время корпорация начнет оптимизировать систему послепродажного обслуживания и совершенствовать систему поставки запчастей и оказание услуг по техническому сопровождению ранее поставленной техники.

"Заключено 57 контрактных документов по послепродажному обслуживанию, в том числе по оказанию услуг и поставке запчастей с Венгрией, Зимбабве, Индией, Йеменом, Казахстаном, Малайзией, Польшей, Словакией, Суданом, Эритреей", - отметил он.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
20.04.06*

ВМЕСТЕ ПОВОЮЕМ

В этом году на вооружение российских ВВС ожидается поступление первых реактивных учебно-боевых самолетов Як-130. Создание этой машины стало возможным потому, что ОКБ им. Яковлева пошло на сотрудничество с итальянской компанией AerMacchi. Благодаря ее участию проект Як-130 получил финансовую подпитку, без которой он вряд ли бы мог состояться. Оказалось, что Россия вполне может сотрудничать в военно-технической сфере со страной-членом НАТО и одним из своих конкурентов на рынке вооружений

Еще в конце 1980-х годов Минобороны РФ объявило среди авиационных КБ конкурс на создание реактивного учебно-тренировочного самолета (УТС), который должен был заменить состоявшие на вооружении российских ВВС устаревшие чехословацкие машины L-29 Delphin и L-39 Albatros. Работы по созданию такого двухместного самолета развернулись в начале 1990-х годов в нескольких российских конструкторских бюро, включая ОКБ имени Яковлева. Необходимо отметить, что оно начинало работу не с чистого листа - в 1960-е годы в его стенах были созданы учебно-тренировочные самолеты Як-30/32.

Начав работы по проектированию Як-130, руководители ОКБ сразу же ощутили нехватку государственного финансирования. Найти же внебюджетные средства тогда было трудно и в самой России, и тем более за рубежом. И хотя российский авиапром показал миру примеры, когда на деньги иностранных заказчиков были созданы боевые машины с требуемыми характеристиками (например, Су-30МКИ для Индии), опыта привлечения зарубежных партнеров к разработке самолета для российских ВВС не было.

Впрочем, поиск партнера не был долгим - уникальными характеристиками Як-130 заинтересовалась итальянская компания AerMacchi. Фирма с мировым именем, имеющая большой опыт разработки и производства учебно-тренировочных самолетов (например, MB326 и MB339), нуждалась в обновлении модельного ряда выпускаемых машин.

Однако для начала совместной работы российских и итальянских авиаинженеров над Як/АЕМ-130 одного желания оказалось мало, потребовалось политическое решение. В результате российско-итальянских переговоров на высшем уровне было достигнуто соглашение о военно-техническом сотрудничестве в реализации программы создания международной версии учебно-тренировочного самолета (УТС) Як/АЕМ-130 и подписан контракт о промышленном сотрудничестве между AerMacchi с одной стороны и ФГУП "Промэкспорт" (сейчас ФГУП "Рособоронэкспорт"), ОАО "ОКБ имени Яковлева" и ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол" с другой. Благодаря слаженной совместной работе было не

только сформировано техническое задание на создание реактивного УТС нового поколения для основной и повышенной подготовки военных летчиков с учетом требований мирового рынка на период до 2035 г., но также определены аэродинамический облик машины, принципы управления, конструкция и компоновка ее основных систем. В результате на "Соколе" был построен самолет-демонстратор Як-130Д (его первый полет состоялся в апреле 1996 г.), который в ходе испытаний подтвердил правильность выбранной концепции самолета и его высокую конкурентоспособность по сравнению с аналогами.

Затем, по словам главкома ВВС РФ Владимира Михайлова, пути ОКБ имени Яковлева и AerMacchi разошлись. Российские конструкторы сосредоточились на создании учебно-боевой версии Як-130, которая значительно расширяла диапазон его применения, а итальянцы отдали предпочтение разработке учебно-тренировочного варианта самолета, получившего обозначение М346.

Однако каждая из сторон получила от сотрудничества то, что хотела: Москва - необходимые средства для финансирования создания учебно-боевого самолета в объеме \$77 млн, а Рим - конструкторскую и техническую документацию на планер учебно-тренировочной версии машины. Важно отметить, что в результате сделки зарубежная авиастроительная компания впервые приобрела проект российского самолета.

Новый импульс развитию российско-итальянских связей в области высоких авиационных технологий был дан летом прошлого года на международном московском авиасалоне МАКС-2005 в Жуковском. Между ФГУП "Рособоронэкспорт", ОКБ имени Яковлева, научно-производственной корпорацией "Иркут" и итальянскими компаниями AerMacchi и Alenia Aeronautica (они входят в концерн Finmeccanica) было подписано генеральное соглашение о промышленной и коммерческой кооперации, направленное на расширение сотрудничества в области военной и гражданской авиации. Оно предполагает создание совместного предприятия по разработке новых типов гражданских реактивных самолетов, создание новых технологий для производства беспилотных летательных аппаратов и продвижение на внешний рынок международной версии самолета Як-130, а также проведение совместных работ по его модернизации.

Тема Як-130 в последние годы непременно обсуждается на российско-итальянских встречах на высшем уровне. Участие же ОКБ имени Яковлева в международном сотрудничестве является необходимым условием для развития творческих возможностей конструкторского коллектива и обеспечения его финансовой стабильности.

Иван САФРОНОВ

*источник: газета "Коммерсантъ"
19.04.06*

ГОД УТРАЧЕННЫХ ИЛЛЮЗИЙ

В начале года задаю одним и тем же вопросом: чем прошедший вертолетный год отличался от предыдущего? Год для мира вертолетов столь непродолжительная временная категория, а изменения столь незначительны, что очень трудно уловить эти "дуновения". И тем не менее...

Отличительной особенностью 2005 года стало расставание с иллюзиями. Главная иллюзия, иллюзия международная. Когда "грянул гром", мир оказался беспомощен гораздо больше, чем нам это казалось ранее. Столкнувшись с чудовищными силами природы, человечество оказалось не готовым противостоять природным катаклизмам и техногенным катастрофам. В новых реалиях действительно эффективной осталась лишь одна транспортная платформа - вертолет. В своем обращении к миру за помощью сразу же после разрушительного землетрясения президент Пакистана Перевез Мушарраф сказал, что "нам не хватает палаток, кроватей и... вертолетов (!)". В этом году, кроме Пакистана, десятки, сотни спасательных вертолетов трудились в Индонезии, США, Афганистане, Судане, Конго, Турции... Однако аварии и катастрофы, преследовавшие спасательные вертолеты по всему миру, заставляют серьезно задуматься. Оказалось, что мы не готовы грамотно распоряжаться уникальными вертолетными технологиями.

К сожалению, из-за разобщенности, "национальных" и местечковых подходов к пониманию использования ЛА, основных принципов эксплуатации, финансовых, юридических и прочих различий, а порой и просто чиновничьих амбиций, использование этих уникальных машин, принадлежащих разным странам, компаниям и организациям, оказалось не столь эффективно, как бы этого хотелось. Чтобы действительно достойно противостоять различного рода природным и техногенным катастрофам в будущем, необходимо отбросить все амбиции и выстраивать единую (интегрированную), эффективную, гибкую, универсальную систему применения вертолетов в рамках международных организаций, и в первую голову ООН.

Иллюзия № 2 - американская иллюзия, что американские вертолеты - лучшие в мире. Развернувшаяся на вертолетном рынке нешуточная борьба между американскими и европейскими вертолетостроителями привела к невиданным ранее итогам. Еще несколько лет назад никто даже подумать не мог, что на домашнем американском вертолетном рынке в столь престижной номинации, как вертолет для американского президента, победят европейцы. А европейцы взяли свой EH101, да и победили Сикорского S-92. Примечательно, что победа в тендере №1 - это всего лишь начало...

Что касается "самых боевых" американских вертолетов, в Ираке, несмотря на завершение активной

фазы операции, американцы с завидным постоянством теряют свои Супер Apache, Black Hawk, Kiowa, S-и не S-, в Афганистане, с мест аварий в горах хваленые Chinook "вытаскивают" российские тяжелые транспортные Ми-26. Больше никому не под силу!

Иллюзия № 3 - наша, российская. Иллюзия спасительного вертолетного холдинга, который наконец-то должен положить "конец вертолетной войне" и помочь подняться нашей эксплуатации. К сожалению, кроме многочисленных набивших оскомину интервью, от которых складывалось впечатление, что вертолеты России - это исключительно заслуга нынешних руководителей, мы ничего не увидели и не услышали. 2005 год не стал годом реализации многочисленных обещаний и заявлений.

Что можно поставить в заслугу? Отдельные "горячие головы" поспешили объявить об "окончании вертолетной войны", забыв, что в победителях те же руководители, которые развязали эту войну, а в проигравших - рядовые вертолетостроители, десятков лет не получавшие достойной зарплаты. Когда спрашиваешь у представителей МВЗ, что изменилось, кроме удивленных глаз, смены табличек на дверях кабинетов, появления новых команд с личной охраной, вспомнить не могут.

Вертолетный холдинг больше напоминает "чудо" - тройку, куда МВЗ пытается запрячь по середине Роствертол, а по краям - KBЗ и У-УАЗ, которые тянут в разные стороны, а тут еще камовцы с Арсеньевым, Кумертау, Оренбургом и пр. Когда первый дым рассеялся, оказалось, что ничего не изменилось. Новая форма со старым содержанием. Та же яростная реклама продукции, те же заявления и обещания, а понятной программы действий мы так и не услышали. Кроме словесной атаки, что конкретно можно вспомнить? МАКС-2005? Наша вертолетная программа на международном салоне больше тройки не заслужила, для "домашнего задания" вертолетной державы - это неудовлетворительная оценка.

На главном направлении российского вертолетостроения - боевом - продолжилось военное противостояние. Мы так и не ответили на вопрос, какой должна быть наша армейская авиация. Ставка на Ми-28Н - скорее спасение "Роствертола", а решение достроить 3 "Черных акулы" - средство для "поддержки штанов" "Прогресса". Несмотря на то, что уже "Ночной охотник" принят на вооружение, до реализации программы еще далеко: "денег не дают", сроки срываются. В 2005 г. летал 1 полупрототип Ми-28 (платформа без оборудования), недавно к нему присоединился ОП2. Который год в Арсеньеве ожидают достройки несколько Ка-50, "мучается от безделья" Ка-52, "пылится" макет Ка-50-2... Эйфория от новых перспективных ударных вертолетов улетучилась даже у тех СМИ, которые далеки от вертолетной тематики. Можно тысячу раз повторять о непобедимости наших боевых винтокрылов, но когда реальных побед нет, любые иллюзии когда-нибудь да и рассеются, как и иллюзия спасительных тяжелых ударных вертолетов.

На невоенном направлении, что заслужили: вертолетов нет, программ нет. Когда в вертолетном мире происходят серьезные изменения, когда мировое вертолетостроение бурлит от реализации новых идей, новых технологий и новых организационных формирований, а на рынке постоянно сталкиваются совершенно новые модели, у нас полное затишье.

За 15 лет мы так и не увидели сотни новых легких вертолетов. Радужные прогнозы многочисленных продаж легких машин, в реальности обернулись лишь несколькими "Ансатами" и Ка-226. Единственная национальная программа Ми-38 - без реальных заказов. На запросы маркетинговых служб о возможности приобретения у наших потенциальных покупателей ответ один: купим, если стоить он будет вдвое дешевле...

В прошлом году цены на вертолеты и агрегаты продолжали расти. Нам нужны вертолетные услуги, услуги эти слишком дорогие, а взаимовыгодных программ нет. Обнадеживающих сигналов в эксплуатацию из производства и ремонта не поступало. Оснований для оптимизма не появилось. К сожалению, и в этом году мы не сделали реальных шагов по реализации вертолетных технологий. На одних обещаниях летать не будешь.

Решая свои вопросы (кому достанется госзаказ на боевые вертолеты; как поделить экспортный рынок...), холдинг не решает главного для эксплуатации вопроса, вопроса снижения расходов на эксплуатацию. В этом году бремя ресурсов и календарных сроков службы лишь еще больше затянулось. Производители и ремонтники за каждый час налета драли с эксплуатанта "три шкуры". Чиновники, ученые, всякого рода комиссии, продленщики словно

сговорились... Сертификация, летная годность, решения, заключения, акты, акты,... подписи, подписи, подписи,... гора бумаг, без смысла и содержания, из-за которой уже давно не видно стремительно падающего технического состояния нашей АТ.

В этих условиях руководство компаний пускалось на все тяжкие, лишь бы урвать свою долю, и лишь простые вертолетчики, не смотря ни на что, продолжали летать, делать свою работу, зарабатывать деньги и кормить семьи. Как же это возможно? Отбросим иллюзии, наша эксплуатация переродилась. Наш эксплуатант стал другим. Произошла девальвация российского авиационного эксплуатанта. Возможность обмана уже прочно вошла в сознание. Работа за гранью законности - норма. Казалось бы, невозможное вчера стало приемлемым сегодня.

Такая идеология эксплуатации порочна, она уже поставила нашу некогда вертолетную державу на одну ступень с третьими странами, где никогда не было ни авиационных законов, ни своих вертолетных традиций. Долго так продолжаться не может, в таком состоянии система работать не будет, она обязательно рухнет и погребет под собой своих создателей. Сегодня иллюзий ни у кого осталось. Помочь себе мы можем только сами, разрушив эту систему бумажной эксплуатации и узаконенного вымогательства.

Наталья АВТУШКО

*источник: AVIAPORT.RU
05.04.06*

МАТРЕШКА ДЛЯ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

Хотя во время выставки SOFEX 2006 заинтересованные специалисты в любом случае смогли бы получить на стенде ОПК "Оборонпром" исчерпывающую информацию по транспортному вертолету Ми-26Т, увидеть эту машину в реальности посетителям удалось только благодаря другой винтокрылой машине - Ка-226.

Камовское изделие, сборка которого должна начаться в Иордании, прибыло в Амман в грузовом отсеке Ми-26Т. Эта "русская матрешка" стала своего рода наглядной иллюстрацией процесса интеграции российского вертолетостроения. Ведь разве можно было бы представить еще пару лет назад, что директор Московского вертолетного завода будет волноваться по поводу того, насколько удачно машина конкурирующей фирмы впишется в грузовой отсек Ми-26Т? Однако, как признался Андрей Шибитов, в процессе подготовки к SOFEX 2006 он испытывал именно такие чувства.

Состоявшееся 28 марта подписание протокола

о создании в Иордании совместного предприятия, которое будет собирать вертолеты Ка-226, стало ключевым событием для российской делегации, работавшей на SOFEX 2006. Пожалуй, это соглашение можно назвать эпохальным и для всей российской вертолетостроительной отрасли, поскольку впервые в новой истории нашей страны отечественную винтокрылую машину будут изготавливать за рубежом.

В Иордании для реализации проекта по сборке Ка-226 создано совместное предприятие "Оборонпром-Middle East". Как отметил в ходе церемонии подписания протокола о создании СП его генеральный директор Маджи Аль Якуб, в соответствии с договором российская сторона будет владеть 51%, а иорданская - 49% акций "Оборонпром-Middle East". Компания наделена правом производить сборку и продавать вертолеты Ка-226 в Иордании и других странах региона. Кроме того, планируется, что "Оборонпром-Middle East" займется обучением пилотов и технического персонала, а также поставками запасных частей, техобслуживанием и ремонтом вертолетов российского и советского производства, эксплуатирующихся на Ближнем Востоке. Ближай-

шая задача СП - проведение маркетингового исследования рынка для выявления возможных объемов продаж нового вертолета в регионе.

В настоящее время готов проект завода, имеется предварительный заказ на изготовление 6 Ка-226. По словам генерального директора ОПК "Оборонпром" Дениса Мантурова, "для того чтобы начать производство, нужно набрать пакет заказов минимум на 10 машин, в дальнейшем мы планируем выйти на выпуск 15-20 вертолетов ежегодно". Маджи Аль Якуб счел нужным отметить, что созданию совместного предприятия "Оборонпром-Middle East" покровительствует король Иордании Абдалла II. Также в организации СП принимает участие иорданский военно-промышленный холдинг KADDB. Внимание на самом высоком государственном уровне, которое проявляется в Иордании к этому СП, гарантирует ему успешное развитие. Этот проект весьма важен для королевства, поскольку его реализация выведет эту небольшую страну на новый уровень влияния в регионе и откроет перед ней неплохие перспективы развития собственной авиационной промышленности.

Надо отметить, что вертолет, создававшийся на смену выпущенному "тиражом" 860 экземпляров Ка-26, изначально планировался как международный проект. В 1985 г. было заключено соглашение с румынской фирмой IAR о совместной разработке вертолета Ка-126 и его серийном производстве по лицензии в Румынии. До начала эпохи глобальных перемен в Восточной Европе и России на IAR успели изготовить лишь 10 машин.

Ка-226 является двухдвигательным вариантом Ка-126. Он стал первой машиной, которую фирма "Камов" создала и запустила в серийное производство, практически не имея финансирования. Этот легкий многофункциональный вертолет совершил первый полет в 1997 г.

Машина сочетает в себе удачно найденные, выверенные решения - соосную схему и конструкцию "летающего шасси" с современными технологиями. Ка-226, как и его предшественник, имеет модульную конструкцию, что позволяет использовать его в различных вариантах: пассажирском, транспортном, аварийно-спасательном, санитарном, патрульном, противопожарном.

Разработаны варианты Ка-226 с установкой оборудования для производственно-экологического мониторинга объектов и контроля магистральных трубопроводов, аэрофотосъемки, обслуживания буровых платформ и морских судов. Кроме того, вертолет может найти применение и для решения ряда задач в интересах силовых структур, в частности у пограничных формирований.

Вертолет оснащен двумя газотурбинными двигателями Alisson 250-C20R/2. Выбор двухдвигательной схемы объясняется большим распространением такого варианта компоновки в России. Известно, что такая схема дороже, чем однодвигательная, однако обеспечивает более высокий уровень безопасности. По словам генерального конструктора и генерального директора фирмы "Камов" Сергея Михеева, компания Alisson стала единственной из всех зарубежных производителей, которая согласилась предоставить свои двигатели "Камову" на этапе создания машины. Это были не очень современные моторы, однако, как отметил в беседе с обозревателем "ВПК" Сергей Михеев, "может, в этом и была изюминка, потому что мы получили выверенный,

надежный двигатель, запущенный в массовое производство". Вместе с соосной несущей системой эта комбинация оказалась очень удачной.

В конструкции фюзеляжа и лопастей Ка-226 использованы композитные материалы, что обеспечивает достижение больших сроков службы. Вертолет соответствует требованиям международных стандартов по надежности, ресурсу, шуму и безопасности полета, сертифицирован по нормам летной годности АП-29, гармонизированным с FAR29. Ка-226 "унаследовал" от своего предшественника все самое лучшее: простую технику пилотирования, низкий уровень вибраций, надежность, безопасность полетов и неприхотливость в эксплуатации. Сергей Михеев считает, что Ка-226 уникален по своим пилотажным качествам, маневренности, легкости управления. В день открытия выставки SOFEX 2006 Ка-226 выполнил программу демонстрационных полетов.

"Это был не самый лучший день - дул постоянный ветер 9 метров в секунду, но машина отработала очень хорошо на весьма ограниченном пространстве", - пояснил руководитель фирмы "Камов".

Конфигурация вертолета, который планируется собирать в Иордании, первоначально будет аналогична той, что сегодня производится в России. Однако, по мнению Сергея Михеева, облик Ка-226, предназначенного для Ближнего Востока, довольно быстро изменится.

"Когда мы делали машину в России, мы стремились, чтобы она была не очень дорогой и подбирали оборудование попроще, но здесь другой рынок. И если завтра потребуется, например, стеклянная кабина, то мы ее поставим", - заявил Сергей Михеев. В целом, по его мнению, вертолет, эксплуатирующийся в регионе, где не такие уж богатые страны, должен быть "рабочей лошадью", то есть обладать надежным, достаточно современным и доступным оборудованием.

Над Ка-226, как и над любым новым летательным аппаратом, еще нужно поработать. Предстоит уточнение характеристик, адаптация к условиям эксплуатации за счет замечаний владельцев, создание новых модификаций. Как отметил Сергей Михеев, "мы провели испытания вертолета с французскими двигателями, увидели резервы Ка-226 при работе на больших высотах. Достигнут практический потолок - 7500 м, что расширяет возможности этой машины по работе в условиях высокогорья и высоких температур. Я думаю, это определенный резерв и для развития машины по взлетному весу - он немножко подрастет в будущем, тем самым увеличится полезная нагрузка и снизятся эксплуатационные затраты".

Сергей Михеев считает, что создание предприятия по сборке Ка-226 в Иордании стало только первой ласточкой по завоеванию успеха у покупателей. "Машина, безусловно, завоеует рынок своей неприязнительностью, идеями, которые вложены в нее при создании", - уверен гендиректор фирмы "Камов".

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
19.04.06*

СОЗДАТЕЛЬ "БЕРКУТА"

18 апреля 2006 г. генеральный директор ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", лауреат Государственной премии, премии Правительства России, доктор технических наук и член-корреспондент Академии наук РФ Михаил Погосян отметил свой 50-летний юбилей.

Фирма "Сухого", без преувеличения, стала вторым домом Михаила Аслановича. После окончания с отличием Московского авиационного института он пришел в ОКБ "Сухого", где прошел путь от инженера до начальника отдела перспективных разработок. Погосян участвовал в создании истребителей, получивших мировое признание: Су-32, Су-33, а также семейства самолетов Су-30. В качестве главного конструктора возглавлял работы по проектированию и постройке истребителя Су-47 "Беркут", который стал экспериментальной летающей лабораторией для отработки новейших технологий при создании самолета пятого поколения.

Возглавив Авиационную холдинговую компанию (АХК) "Сухой", Михаил Погосян в полной мере раскрылся как руководитель новой формации, способный к системному комплексному решению масштабных проблем. Он развернул широкий фронт исследований и разработок по созданию перспективного фронтового истребителя. Признанием результатов трудов по этому направлению стало распоряжение Правительства России, определившее компанию головным исполнителем программы по созданию перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) - самолета пятого поколения. В настоящее время в установленные контрактом сроки к завершению подходит этап разработки технического проекта.

Если ПАК ФА - будущее российских ВВС, то модернизация самолетного парка военной авиации - насущная задача дня нынешнего. Именно в этом направлении сосредоточила свои основные усилия компания "Сухой". Ее проекты эксперты считают прорывными, их реализация позволит нашей военной авиации не только выполнять стоящие перед ней задачи, но и обеспечить задел на будущее.

Компания "Сухой" как интегрированная структура объединяет разработчиков и производителей самолетов. 60% самолетного парка российских ВВС состоят из машин этой фирмы: истребители Су-27, штурмовики Су-25, фронтовые бомбардировщики Су-24М, самолеты палубного базирования Су-33. Для удержания такой лидирующей позиции одного желания мало.

Михаил Погосян сумел найти решения для активного наращивания темпов работ по подготовке к производству новых видов продукции. Капитальные вложения, направленные на производственное развитие, от общего объема достигли в 2005 г. 99%. Доля НИОКР, связанных с новыми масштабными проектами в этой области, составила 97%. Все это позволило внедрить новые технологии в производство и создать авиационные комплексы, отвечающие последним требованиям международного авиационного рынка.

Фирма "Сухой" под руководством Михаила Погосяна находит наиболее оптимальные решения для отечественных ВВС с учетом экономического состояния страны. Подход к выполнению задач с государственных позиций можно видеть уже сегодня. До конца этого года ВВС получат первый полк модернизированных самолетов Су-27СМ.

Новое оборудование, устанавливаемое на истребители, при выполнении модернизации увеличивает их эффективность в 2,5-3 и более раз. Начинается поставка в войска полка фронтовых многофункциональных ударных авиационных комплексов Су-34.

Новые самолеты создавались при тесном взаимодействии с военными, специалисты фирмы учли практически все их пожелания, и в итоге Россия будет обладать не имеющей аналогов в мире техникой, позволяющей решать задачи уничтожения наземных и воздушных целей, проведения воздушной разведки, осуществления прибрежного патрулирования в любых метеоусловиях.

Компания "Сухой" под руководством М. Погосяна - признанный лидер и в сфере военно-технического сотрудничества с зарубежными странами. Так, в полном объеме и в срок были выполнены обязательства перед Индией по поставке самолетов Су-30МКИ. Всего за последние три года за рубеж были проданы лицензии и поставлены более 100 самолетов семейства Су-30МК, что обеспечило ежегодную выручку порядка 1,5 млрд. долл. и создание десятков тысяч рабочих мест в авиационной промышленности и смежных областях.

Особое внимание М. Погосян уделяет созданию интегрированной логистической поддержки эксплуатации авиационной техники марки "Су". Компания успешно реализует право на самостоятельный экспорт запчастей и оказание сервисных услуг. Так, в 2005 г. объем таких контрактов превысил 240 млн. долл. В связи с происходящими изменениями конъюнктуры мирового рынка вооружений по инициативе и под руководством гендиректора компании ведутся работы по гражданской тематике. В марте 2003 г. компания "Сухой" выиграла конкурс на создание пассажирского самолета для региональных линий (RRJ). В прошлом году этот проект получил новый статус и государственную поддержку на уровне Правительства России. На КнААПО и НАПО началось производство первых региональных самолетов RRJ. Это дает возможность фирме стать значимым игроком на мировом рынке гражданских самолетов. И рынок уже по достоинству оценил нового авиалайнер. Во втором полугодии 2005 г. подписаны соглашения и опционы на поставку 80 самолетов RRJ 95.

Являясь доктором технических наук и членом-корреспондентом Академии наук РФ, М. Погосян возглавляет кафедру самолетостроения в Московском авиационном институте, где проводит большую работу по обучению и подготовке молодых специалистов для авиационной отрасли. А это значит, что и у компании "Сухой", и у авиационной промышленности России есть будущее.

**Генеральному директору ОАО "АХК "Сухой"
М.А. Погосяну**

Вот уже более 10 лет Вы возглавляете ведущее авиационное предприятие России. За эти годы марка "Су" стала символом военной мощи государства. Во многом благодаря Вам страна вышла в лидеры мирового рынка военной авиации. Производимая на предприятии техника в значительной части формирует облик государственного оборонного заказа Российской Федерации.

Мне особенно приятно в день Вашего 50-летия пожелать Вам счастья, удачи, поиска новых решений в нелегком труде, направленном на обеспечение безопасности нашей Родины.

С уважением

А. Бельянинов, директор Федеральной службы по оборонному заказу.

Вы возглавляете компанию, с которой НПО "Сатурн" связывают как долгие годы самого тесного сотрудничества, так и общее будущее в реализации наших совместных проектов. В области гражданского самолетостроения - это проект RRJ с двигателем SaM146, в области военных разработок - модернизация двигателей АЛ-31 для целой плеяды самолетов марки "Су", а также работа над ПАК ФА. Уверен, что мы и впредь будем вместе радоваться их скорейшему и успешному воплощению, что позволит нашей стране наращивать свой экспортный потенциал и сохранять статус высокотехнологичной державы.

Вы человек редких достоинств, настоящий патриот нашей страны и очень эффективный менеджер. Мы прекрасно понимаем, как нелегко Вам сейчас, когда в каждом из проектов наступают ответственные моменты. Потому искренне желаем Вам успехов, поддержки и взаимопонимания Вашего прославленного коллектива и партнеров. Я убежден, что все у нас получится, а, самое главное, мы увидим то, что делаем с Вами совместно.

С уважением

Ю. Ласточкин, генеральный директор НПО "Сатурн".

Более 25 лет своей трудовой деятельности Вы отдали авиационной промышленности, пройдя большой путь от инженера ОКБ "Сухого" до генерального директора ОКБ "Сухого" и генерального директора ОАО "АХК "Сухой". Применяя свои знания и опыт, полученные в высокопрофессиональном коллективе, Вы обеспечиваете сохранение и развитие лидирующих позиций АХК "Сухой" в мировом самолетостроении.

Вы были участником разработок ряда самолетов марки "Сухой", а став во главе творческих коллективов специалистов, провели глубокую модернизацию самолетов марки "Су". Несмотря на сложности переходного периода, под Вашим руководством разрабатываются самолеты нового поколения Су-34, Су-35, а также истребитель 5-го поколения, где Вы возглавили дело реализации национального проекта по созданию самолета, обеспечивающего превосходство в воздухе.

Ваша фирма неоднократно и с блеском представляла достижения российского авиастроения на многочисленных международных авиационных выставках и авиасалонах, демонстрируя высокую

конкурентоспособность. Руководимые Вами компании обеспечили выполнение важнейших межгосударственных контрактов в области военно-технического сотрудничества с Китаем и Индией, способствуя одновременно оснащению ВВС России одним из лучших истребителей Су-27СКМ.

Мы знаем Вас как широко образованного и эрудированного специалиста, хорошего товарища, общение и сотрудничество с которым доставляет удовлетворение. Вашим успехам в немалой степени способствует сочетание высоких личных качеств: неумной энергии, умения работать с партнерами, постоянной готовности к взаимодействию.

Поздравляя Вас с юбилейным днем рождения, от всей души желаю Вам здоровья, счастья, благополучия, удачи и успехов в работе и еще многих лет плодотворного творческого труда на благо нашей Родины - России!

С уважением

Г. Джанджгава, президент ОАО НПЦ "Техно-комплекс", генеральный директор, генеральный конструктор ФНПЦ ОАО РПКБ.

От имени коллектива ОАО "Корпорация "Фазотрон-НИИР" и от себя лично сердечно поздравляю Вас со знаменательной датой Вашей жизни - 50-летним юбилеем!

Окончив с отличием МАИ им. Орджоникидзе, Вы пришли на работу в ОКБ "Сухого" и прошли за 26 лет славный путь от инженера-конструктора до генерального директора ОАО "АХК "Сухой".

Вы были одним из ведущих разработчиков выдающегося боевого самолета современности Су-27 и руководителем создания семейства самолетов на его основе - Су-30, Су-33, Су-34, не уступающих лучшим мировым аналогам. Этого удалось добиться благодаря редкому сочетанию в Вас качеств выдающегося организатора и таланта главного конструктора. Именно в этом качестве Вы возглавили работы по созданию самолета нового поколения С-37 "Беркут" с крылом обратной стреловидности, ставшего одним из прототипов самолетов 5-го поколения.

Вы остро чувствуете веления времени в самых разных вопросах, об этом свидетельствуют развернутые Вами работы по созданию ОКБ "Сухого" самолетов для гражданской авиации, умелая и продуктивная работа по подготовке кадров для "Сухого", в которой Вы принимаете и личное участие, заведая кафедрой самолетостроения в МАИ.

Ваша энергия и творческая активность, глубокие знания и широкий кругозор завоевали Вам высокий авторитет. Ваши заслуги и научные достижения высоко оценены.

Желаем Вам счастья, здоровья, успехов во всех делах, и пусть созданные под Вашим руководством самолеты "Сухого" будут лучшими в мире.

С уважением

А. Канащенков, генеральный директор, генеральный конструктор ОАО "Корпорация "Фазотрон-НИИР".

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
18.04.06*

ДЖЕЙМС МАКНИРНИ: ГЕРМАН ГРЕФ ОБЕЩАЛ СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ НА ИМПОРТ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ

Интервью председателя совета директоров, президента компании Boeing Джеймса Макнирни.

На прошлой неделе, еще до того, как стало известно о создании совместного предприятия Boeing и "ВСМПО-Ависма", Москву посетил председатель совета директоров, президент компании Boeing Джеймс Макнирни. Он возглавил корпорацию 30 июня 2005 г. после серии корпоративных скандалов, которые серьезно пошатнули репутацию авиагиганта. Макнирни заверил корреспондента "Бизнеса" Андрея Ветвинского, что через 5 лет обгонит европейского конкурента Airbus, пообещал расширить сотрудничество Boeing с российскими компаниями и рассказал, что российские министры планируют снижение таможенных пошлин на гражданские самолеты.

- Не связан ли ваш визит с тем, что Boeing обеспокоен влиянием EADS в России? Европейская корпорация выкупила долю в "Иркут" и заручилась поддержкой его менеджмента, который теперь возглавит российскую объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Не волнует ли Boeing рост влияния EADS в России?

- Моя поездка была запланирована задолго до того, как все это случилось. Конечно, эти опасности обсуждаются, но основная причина моего визита заключалась в желании познакомиться с командой Boeing в России, с проектами, встретиться с заказчиками.

- Airbus заявлял, что собирается производить компоненты в России, а также планирует начать программу конвертации пассажирских самолетов A320 в грузовые. У Boeing есть подобные проекты?

- Boeing отличается от Airbus тем, что работает в России уже 40 лет. Я думаю, что Airbus даже близко не делал таких проектов, какие сделали мы. У нас через контракты с российскими партнерами во все наши проекты вовлечены 2 тыс. человек. У нас летает космическая станция, которую мы спроектировали вместе, у нас есть огромная платформа Sea Launch посреди океана, с которой запускаются реальные спутники, ракеты. А в каждый новый самолет, который мы проектируем, огромный вклад вносят инженеры российских компаний. Мы трудоустраиваем лучших ученых страны. Если Airbus предлагает создать рабочие места на российских заводах, это тоже хорошо. И я очень рад, что они заинтересовались этими программами и начали делать предложения.

- Конкуренция Airbus и Boeing идет во всем мире. Как вы ощущаете, в России в чью пользу она складывается?

- У нас очень хорошие времена для бизнеса, и сейчас прекрасный момент в нашей мировой конкуренции с Airbus. Я не сомневаюсь, что в следующие несколько лет мы опередим их по количеству заказов.

Это произойдет за счет того, что мы будем выигрывать по широкофюзеляжным, более дорогим самолетам. Я четко понимаю, что Airbus очень сильный конкурент, и он точно ответит на этот вызов. Но мне нравится позиция, в которой сейчас находится Boeing.

- Boeing уже несколько лет не поставляет в Россию новых самолетов со ступелей. Считаете ли вы это плохим результатом?

- Это отражение того, что были приняты очень высокие таможенные пошлины. Если Россия присоединится к ВТО, они будут снижаться, и с учетом того, что российский флот стареет очень быстро, это приведет к тому, что новые самолеты будут поставляться. Я уверен, что в следующие 5 лет в Россию будет больше поставок новых самолетов.

- По вашим ощущениям после общения с чиновниками, насколько быстрым будет этот процесс, когда пошлины могут быть снижены?

- Мы обсуждали это с Германом Грефом, и он сказал, что вопрос будет решаться в процессе присоединения России к ВТО. График и время обсуждались на двусторонних переговорах, которые Россия вела со своими иностранными партнерами. Греф сказал, что таможенные тарифы, скорее всего, будут значительно снижены. Я как глава авиастроительной корпорации, конечно, выступаю за эти действия.

- Глава "Аэрофлота" Валерий Окулов признает, что российский национальный перевозчик несколько затянул выбор поставщика дальнемагистрального самолета. Вы получили от господина Окулова или от министров ответ, когда будут объявлены результаты этого тендера?

- Любые переговоры, особенно по таким сделкам, всегда сложные. Все переговоры занимают больше времени, чем нам бы хотелось. Я прекрасно понимаю желание Аэрофлота получить самые лучшие условия. И я не виню их за то, что они ведут переговоры с нашими конкурентами. Они закончат сделку тогда, когда закончат. Они контролируют процесс, а не я.

- Вносил ли Boeing изменения в свои предложения по тендеру, как это сделал Airbus, предложив скидку?

- Предложение, которое мы сделали "Аэрофлоту", очень хорошее с точки зрения стоимости. Я не знаю, что предлагает Airbus. Но предложение, которое

мы сделали "Аэрофлоту", - одно из лучших, которое мы когда-либо делали по этим самолетам.

- Чиновники, с которыми вы встречались, обещали Boeing какую-то поддержку?

- Все представители правительства, с которыми мы встретились, поддерживают то, что мы делаем в вашей стране. Нас просили продолжать работать с авиакомпаниями.

- С представителями каких еще авиакомпаний вы уже встречались и планируете встретиться? Насколько верна информация, что, помимо "Аэрофлота", переговоры о покупке 787 идут еще с двумя российскими авиакомпаниями?

- Я встречался с представителями девяти ведущих авиакомпаний России и СНГ. С их руководителями у нас была прекрасная дискуссия по целому ряду важных вопросов. И мне было очень приятно услышать, что все они серьезно рассматривают перспективы покупки самолетов авиакомпании Boeing. Большой интерес вызывают самолеты 737 и 787.

Еще 2 российские авиакомпании рассматривают возможность заказа 12 новых 787. Но наши переговоры пока еще не закончены. Тем не менее мы очень польщены проявленным интересом.

- Верно ли, что вы обсуждали с министром транспорта Игорем Левитиным недавно обнаруженные российскими авиакомпаниями дефекты в тормозных агрегатах двух самолетов Boeing?

- Да, у нас была встреча с министром транспорта Левитиным, и мне очень понравился тот уровень сотрудничества, который возник между российскими

авиакомпаниями, чиновниками Минтранса и Boeing. Часть нашей дискуссии была посвящена обнаруженным на самолетах дефектам. Я заверил Левитина, что сотрудники Boeing активно участвуют в расследовании двух инцидентов, которые произошли в России с шасси Boeing 767. Создана совместная российско-американская команда, которая расследует инциденты. Мы решим эти проблемы, будь то технический сбой или вопросы неправильной эксплуатации.

- Произошло ли в ходе переговоров расширение участия Boeing в проекте RRJ?

- Мы поддерживаем проект RRJ. Мы содействовали нашим друзьям в корпорации "Сухой". Наша основная роль и помощь этому проекту будут в той области, в которой у них недостаточно опыта, - послепродажном обслуживании самолетов. Мы будем очень детально консультировать их по техническим и коммерческим аспектам послепродажного обслуживания. Я лично уверен, что RRJ будет большим успехом российской авиационной промышленности.

- Когда Boeing собирается вернуть себе первое место?

- Последние 3 года Airbus поставлял больше самолетов. Но следите за тем, что будет происходить в ближайшие 5 лет.

Андрей ВЕТВИНСКИЙ

*источник: газета "Бизнес"
18.04.06*

"ПЯТОЕ ПОКОЛЕНИЕ" СТАНОВИТСЯ НА КРЫЛО

О новом проекте российского авиапрома рассказывает генеральный конструктор холдинга "Сухой" Михаил Симонов.

- Михаил Петрович, когда пятое поколение российских истребителей станет на крыло?

- Мы разрабатываем самолеты для своих ВВС, а они, к сожалению, сегодня плохо финансируются. Но это полбеды. Другая половина в том, что ВВС не хватает керосина. А без него не взлетит ни один самолет и летчики не будут иметь достаточного налета. Нормы Военно-воздушных сил - 150-200 часов в год на каждого летчика. Не буду приводить точные цифры, но сегодня в российских ВВС эта цифра ниже во много раз.

- А как обстоят дела с пятым поколением истребителей в НАТО?

- Есть французский истребитель Rafale. Его считают представителем пятого поколения, но на самом деле это модифицированное четвертое. Одним из преимуществ данной машины является оптоволоконная связь в дистанционном управлении. Значит, в условиях взрыва атомной бомбы самолет не потеряет управляемость, так как принципиально новая система связи не чувствительна к мощному электромагнитному излучению в зоне ядерного поражения.

- У вас одна система исчисления, у французов - другая, не исключаю, существует третья, четвертая... Есть все же универсальные признаки пятого поколения?

- Существует знаменитый справочник Janes, он называется "Все самолеты мира. 2004-2005 год". Смотрим на фотографию французского истребителя Rafale. Видим - ракеты висят на внешних подвесках: две - слева, две - справа. По правилам у истребителя пятого поколения ничего не висит на подвесках: все вооружение должно быть внутри самолета. У французского Rafale висят два подвесных бака. Это также недопустимо для пятого поколения: истребитель должен иметь интегральную компоновку. Но первый в мире истребитель пятого поколения все же есть. Это американский самолет F-22 Raptor. У него и вооружение, и топливные баки расположены внутри. Значит, истребитель имеет малую заметность и соответствует идеологии "Стелс", что в переводе означает "невидимка". То есть истребитель не доступен радиолокаторам. Американский самолет сегодня в серии. В 1999 году было сделано 2 таких истребителя, в 2000-м - 6, в 2003 и 2004 годах - по 22 самолета. Американцы разрабатывают еще 1 самолет пятого поколения для своих ВВС. Называется он JSF. Это означает: самолет, поражающий воздушные цели и наносящий удары. У нас такой тип называется "истребитель-бомбардировщик". Выпуск такого рода самолетов намечен на 2006 г.

- Фирма "Сухой" и Михаил Симонов были среди отцов-основателей истребителей четвертого поколения. Тогда еще много спорили: нужен ли управляемый вектор тяги для авиационных двигателей. Сегодня этот принцип используется в самолетах пятого поколения?

- Это техническое решение стало азбучной истиной для самолетов пятого поколения. Мы разработали управляемый вектор тяги давно - лет 15 назад. Но нет пророков в своем Отечестве, поэтому некоторые специалисты выражались так: "Нам нужен боевой истребитель, а не цирковой". Когда на авиашоу на нашем самолете летчик Аверьянов делает такие фигуры высшего пилотажа, которые не может повторить ни один самолет мира, люди недалекие говорят: "Зачем этот цирк? Подумаешь, самолет за 30 млн. долл. выпендривается над нами, пытаясь показать, какой он шустрый. А нужен боевой, высокоэффективный истребитель". При этом забывают: самолет с управляемым вектором тяги может маневрировать и пустить ракеты на самом первом этапе воздушного боя. Поэтому, когда прошли показательные воздушные бои Индия-США из 4-х поединков 3 выиграли индийские летчики на российском самолете четвертого поколения Су-30МКИ.

- Тяжелая ситуация на внутреннем рынке российских вооружений, похоже, усугубляется неплатежеспособностью отечественных авиакомпаний. Ульяновский завод "Аэростар", самарское и казанское предприятия произвели всего единицы гражданских самолетов в год. Компания "Сухой" не опасается оказаться в этом плачевном списке вместе со своим новым проектом регионального гражданско-го лайнера RRJ?

- Наши авиационные заводы в Иркутске и Комсомольске-на-Амуре зарабатывают ежегодно до 2 млрд. долл. от экспорта военных самолетов. Это хорошо и для компании, и для страны. Ведь половина прибыли уходит в налоговые отчисления. Сегодня современный истребитель стоит порядка 30 млн. долл. Это очень сложная машина: одной электроники на борту несколько тонн! В то же время современный

служебный самолет типа Як-40, только американского производства, на 15-20 посадочных мест. При этом системы электронной навигации на его борту весят в отличие от боевого самолета около 600 кг. Значит, служебные и гражданские самолеты очень выгодная продукция. Наш проект регионального самолета изначально закладывался на самом высоком уровне с учетом последних требований по экологии и шумам.

- Какая изюминка у генерального конструктора Симонова сегодня?

- На первом месте зарплата работников нашей фирмы. Средний показатель - 14 тыс. руб. Но есть ставки в 10 раз больше. Сегодня "Сухой" не принимает людей с улицы. Мы отбираем в технических вузах студентов на именную стипендию. С третьего курса они начинают работать на нашем предприятии, получая половину зарплаты и не прерывая учебы. По окончании высшего учебного заведения приходят на постоянную работу, но по более высокому разряду.

- Транснациональный гигант Boeing занимается военной и гражданской авиацией, космосом. Шведские авиационные фирмы Saab и Volvo не менее известны на автомобильном рынке. Как расширяет сферу своей компетенции фирма "Сухой"? Есть желание превратиться в транснационального монстра?

- Пока нет. Приведу пример наших международных проектов. Китай попросил нас помочь в возведении авиационного завода. Мы выдали всю документацию на оснащение, оборудование по дешевому и лучшему сценарию. Так вот: китайцы выбрали всегда самые современные решения. Денег на новые технологии не жалели. Построили блестящий завод по нашей лицензии. Сегодня подобная сделка обсуждается с Индией. Там будут производиться истребители Су-30МКИ.

Ирина ТИМОФЕЕВА

источник: газета "Деловой вторник"
04.04.06

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

"САТУРН" В КОНТЕКСТЕ ПЛАНОВ

"Сатурн" всего за 10 лет превратился из обычного серийного завода в крупнейшее научно-производственное двигателестроительное объединение. О том, чем занято сегодня ведущее предприятие и какие у него перспективы, рассказывает генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

- Юрий Васильевич, какие задачи, выполняемые "Сатурном", на ваш взгляд наиболее способствуют стратегическим интересам отечественного авиапрома?

- В этом мы стараемся полностью соответствовать стратегии государства, а зачастую интуитивно опережаем многие процессы. Один из ключевых наших проектов - создание современного двигателя SaM-146 для нового отечественного регионального самолета RRJ, перспективного международного проекта компании "Гражданские самолеты Сухого". В России сегодня производится более 90 типов двигателей, но среди них нет современной продукции для региональных самолетов, сертифицированной за рубежом. При этом для авиакомпаний, приобретающих авиалайнеры, последнее часто является одним из основных критериев при выборе продукта. Последние отечественные двигатели этого типа были изобретены 40 лет назад для Ту-134. Двигатель для RRJ получит как европейский, так и американский сертификаты. Это большой шаг вперед.

Несколько лет назад мы выиграли тендер и разрабатываем этот двигатель в рамках целевой федеральной программы "Развитие гражданской авиации". Помимо частичного государственного финансирования реализация программы SaM-146 идет за счет собственных средств НПО "Сатурн" и ведущей французской двигателестроительной фирмы "Спес-та". Немалый вклад вносят в развитие проекта правительства России и Франции. На сегодняшний день это, пожалуй, единственный в нашей стране проект подобного масштаба в области двигателестроения. Франция внесла вклад в финансирование НИОКР. Сотрудничество НПО "Сатурн" и корпорации "Спес-та" построено исключительно на паритетной основе, во всех аспектах: инвестиций в разработки и производство продукции, продаж и послепродажного обслуживания двигателя, получаемой прибыли и разделения рисков.

Считаю крайне важным тот факт, что окончательная сборка, испытания двигателя и его серийное производство будут проводиться в России. Немалое значение имеет и разделение производственных обязательств между партнерами в проекте создания SaM-146. На этапах проектирования и производства SaM-146 НПО "Сатурн" ответственно за турбину низкого давления, вентилятор, детали кожуха и рамы, проведение сертификационных испытаний, окончательную сборку, испытания и доводку двигателя. "Спес-та" отвечает за газогенератор, коробку приводов, компрессор высокого давления, электронную систему управления. Поддержка заказчика в процессе эксплуатации двигателя будет осуществляться исходя из имеющихся у партнеров сервисных центров. Для

формирования рынка мало просто создать современный продукт, не менее важно обеспечить систему его сервисной поддержки. Одна из сложнейших задач проекта RRJ заключается в создании мировой системы поддержки как двигателя, так и самолета.

По мнению компетентных, не предвзятых специалистов, именно создание нового регионального самолета и выход с такой продукцией на международный рынок составляет один из стратегических приоритетов в развитии отечественного авиапрома на ближайшее десятилетие. Ежегодный прирост рынка перевозок большими самолетами составляет лишь 2-3%, тогда как этот показатель на рынке региональных перевозок достигает 20%. По нашим расчетам, мировая потребность в RRJ - около 800 шт., из них лишь 200 купит Россия.

Проект создания двигателя для этого самолета можно смело назвать национальным, поскольку с его помощью Россия имеет потенциальную возможность вернуть себе потерянный в последние годы сегмент международного рынка высокотехнологичной продукции. При этом отечественный двигателестроитель сможет выступить уже не в качестве поставщика отдельных компонентов для сборки и выпуска продукции зарубежного производителя, а в роли полноценного рыночного игрока, обладающего достаточным технологическим и интеллектуальным потенциалом для самостоятельного создания новейших образцов техники.

Государство высоко оценило перспективность проекта и с точки зрения инвестиционной привлекательности: в общей сложности прямое бюджетное финансирование программы SaM 146 составит около \$130 млн (в 2006 г. - более 1 млрд руб.). Без сомнения, выгода вложений в развитие проекта для государства очевидна, и не только в денежном исчислении: налоговые отчисления НПО "Сатурн" в ходе реализации программы составят \$691 млн, а создание двигателей для нового семейства региональных самолетов отечественного производства будет способствовать развитию высокотехнологичного сектора экономики и возвращению России на международный рынок авиапромышленности. Со своей стороны мы должны создать в установленные, довольно сжатые сроки конкурентоспособный по мировым понятиям продукт, и разделить риск вложений с государством, приступить к его продаже, создавая рабочие места и налогооблагаемую базу. Кстати, на 1 рубль бюджетных вложений здесь приходится 19 рублей возврата в бюджет.

- Что делает НПО "Сатурн" непосредственно для обеспечения национальной безопасности страны?

- В рамках задач, возложенных на НПО "Сатурн" Министерством обороны России, ведется активная работа по созданию двигателя для истребителей 5-го поколения ПАК ФА. Я убежден, что программа создания самолета пятого поколения должна стать национальной программой, которая сможет объединить огромное количество людей, решить вопрос обеспечения безопасности нашей страны, экспорта военной техники, привлечь партнеров и инвестиции в эту отрасль. Кроме того, нашим предприятием проводится постоянная модернизация основного на сегодняшний день двигателя для оснащения боевых само-

летов семейства "Сухого" - АЛ-31 Ф (разработки НПО "Сатурн"). Показательно, что в настоящее время наш двигатель серийно производится двумя авиационными заводами: в Москве на ФГУП ММП "Салют" и в Уфе на "УМПО". Последнее, кстати, на паритетной основе является партнером НПО "Сатурн" в реализации одного из самых перспективных международных проектов - создания АЛ-55, универсального газотурбинного двигателя нового поколения для учебно-тренировочных и легких боевых самолетов. Удачное конструктивное модульное решение АЛ-55 позволяет при небольших изменениях создавать целый спектр модификаций двигателей. При 95% унификации (что очень выгодно для производства и эксплуатации) на базе созданной основы можно получить модельный ряд различных двигателей для учебно-тренировочных самолетов (например, для российских МиГ-АТ и Як-130), беспилотных летательных аппаратов, сверхлегких сверхзвуковых истребителей, самолетов-штурмовиков.

Впервые в истории российского двигателестроения заказчиком двигателя для нужд собственной авиации стало иностранное государство. АЛ-55 И разрабатывается НПО "Сатурн" в рамках контракта, заключенного с индийской фирмой HAL, для учебно-тренировочного самолета НТ-36 индийских ВВС. Индийская программа ЦТ разработана для 100 самолетов, что предполагает производство 200 двигателей для их оснащения, включая запасные части для учебно-тренировочного самолета НТ-36 индийских ВВС и обеспечение лицензионного производства двигателя в Индии. Для индийской стороны подобный контракт тоже не является рядовым. Согласно условиям контракта, подписанного в 2005 г., стоимость разработки АЛ-55 И составляет \$300 млн. Рассматривается вопрос по установке двигателя АЛ-55 на НТ-39 - еще один новый двухдвигательный самолет (учебно-боевая версия) индийских ВВС.

Появление АЛ-55 - требование времени. На рынке учебно-тренировочных самолетов и, соответственно, двигателей к ним сегодня образовалась некая "пустота": существующие образцы техники устарели, а массовое производство новых еще не налажено. При этом емкость данного сегмента авиационного рынка, по оценкам специалистов, составляет порядка нескольких миллиардов долларов.

- НПО "Сатурн" известно также как предприятие по производству "ракетных" двигателей...

- Действительно, с учетом наметившейся сегодня на государственном уровне тенденции по переоснащению и укреплению Российского Флота, решением Главкомата ВМФ НПО "Сатурн" доверены разработка и создание современных газотурбинных двигателей четвертого поколения М75РУ и М70ФРУ для надводных кораблей ВМФ водоизмещением до 8000 т. Сегодня процесс их создания находится в завершающей стадии. В 2005 г. мы подписали генеральное соглашение о сотрудничестве с ЗАО "Завод "Киров-Энергомаш" и ФГУП "НПО "Аврора", в целях обеспечения широкой кооперации в создании судовых агрегатов открыли в Санкт-Петербурге свой филиал. В этом году двигатель М75РУ будет предъявлен на стендовые испытания.

Говоря о второй части вопроса, среди военных программ НПО "Сатурн" стоит выделить производство двухконтурного турбореактивного двигателя ЗБ-МТ, который сегодня решено применять для оснащения малоразмерных дозвуковых летательных аппаратов России. По своим показателям двигатель не

уступает зарубежным аналогам, а по удельной лобовой тяге он превосходит их не менее, чем на 20-30%.

- Что можно сказать о программе ре-моторизации Ил-76?

- Перспективные разработки - не единственное поле деятельности нашего предприятия. Значительные усилия мы прилагаем для поддержания летной годности и продления сроков эксплуатации действующего авиапарка. НПО "Сатурн" в настоящее время является основным производителем двигателей Д-30КУ-154 для среднемагистральных Ту-154М, все еще составляющих базу российских авиакомпаний, осуществляет их ремонт и сервисное обслуживание. Программа модернизации этих двигателей обеспечит эксплуатацию самолетов Ту-154М до 2015 г. Доля НПО "Сатурн" на рынке ремонтов двигателей серии Д-30КУ/КП для самолетов Ил-62М, Ил-76, Ту-154М составляет более 73%.

Подобные показатели вполне логично обосновывают лидирующие позиции нашего предприятия в реализации программы ре-моторизации Ил-76 новыми двигателями Д-30КП "Бурлак", собственной разработки и производства. Помимо продления жизненного цикла самолетов этого типа на ближайшее десятилетие, оснащение основных сегодня "транспортников" Д-30КП "Бурлак" позволит существенно повысить их технические характеристики, среди которых можно назвать увеличение тяги, значительную экономию топлива, снижение уровня шума и вредных выбросов в атмосферу. Немалую роль при этом играет предоставление "тайм-аута" нашим авиапромышленникам для создания новых машин этого типа, соответствующих мировым требованиям и стандартам. Важен и фактор цены нового двигателя. Стоимость программы - около \$50 млн, а по завершению работ по ней в 2007 г. мы сможем предложить рынку существенно улучшенный двигатель по цене чуть более \$1 млн, что в 2-3 раза дешевле аналогичного модифицированного ПС-90.

В соответствии с контрактом ФГУП "Рособоронэкспорт" и КНР о поставке 38 самолетов Ил-76МД и Ил-78МК НПО "Сатурн" обеспечивает изготовление 240 двигателей Д-30КП-2 в течение 2006-2010 гг. А вскоре мы сможем предложить заказчикам и наш "Бурлак".

- Двигатели для энергетики - очень перспективное направление для отрасли, как вы полагаете?

- С учетом перемен, происходящих сегодня во всем мире на рынке углеводородов, увеличения потребления энергоресурсов, а также современного состояния энергетической отрасли России, производство современных ГТД, в том числе работающих по когенерационной схеме, несомненно, является одним из перспективных бизнес-направлений отечественного энергомашиностроения. Главную нишу здесь могут и должны занять предприятия, производящие сегодня продукцию, на основе которой возможно экономически выгодно создание двигателей для энергетики и газоперекачивающей отрасли. За 2 года инвестиции полностью возвращаются. В котельных прямого цикла, которые в основном и работают по стране, газ просто сжигается. Мы же предлагаем газовый или парогазовый циклы, где КПД равен 55%, то есть для выработки того же количества электрической энергии нужно в полтора-два раза меньше газа. Получаемый параллельно пар может идти как на отопление города, так и в паровую турбину в зависимости от цикла выработки и увеличивать КПД самой парогазовой установки. Первые шаги в области освоения этого вида деятельности НПО "Сатурн"

предприняло в 1997 г. В 2000 г. мы вышли на стадию первых опытных образцов, а начиная с 2002 г. предприятие активно позиционирует себя на рынке как поставщик газотурбинного оборудования для энергетики и газоперекачивающей отрасли. В рамках совместной программы НПО "Сатурн" - ОАО "Газпром" проведена разработка газоперекачивающих агрегатов нового поколения 4; 6, 3 и 10 МВт. Если говорить о динамике роста объема продаж по наземным программам, то в 2003 г. их доля в общем объеме продаж НПО "Сатурн" составляла около 7%, в 2004 г. - порядка 12%, в 2005 г. - 19%. В этом году нашими планами предусмотрено достигнуть уровня 27%. За 2005 год общий объем продаж предприятия по наземным программам с учетом заключенных и исполненных контрактов составил порядка \$120 млн. Мы работаем как с российскими заказчиками (крупнейшие из них ОАО "Газпром" и РАО "ЕЭС России"), так и с зарубежными: Индией, Пакистаном, Турцией, Болгарией, Македонией. Есть тендерное предложение от республики Бангладеш, развиваются проекты по Финляндии, рассматриваем возможности сотрудничества с Китаем. Все эти проекты имеют свою специфику, связанные с особенностями законодательств разных стран, разрешительных процедур поставки оборудования. На внешних рынках мы сегодня конкурируем с известными производителями энергооборудования. Например, в рамках тендера на получение заказов в Турции на последний тур принятия решения заказчиком о поставке оборудования вышли только три крупных компании: "General electric", "Siemens" и НПО "Сатурн". Речь идет о мини-ТЭЦ ПГУ 57 МВт - энергоисточнике, который предполагается строить комплексно, включая сдачу объекта заказчику в полную эксплуатацию.

Есть ряд положительных отзывов о нашей продукции из различных регионов России. Удачно реализованы проекты НПО "Сатурн" в г. Нарьян-Маре, на Новой Земле, в Калининградской и Вологодской областях, Дрогобуже, на Южно-Шапкинском нефтегазовом месторождении, в Москве (районы Пенягино и Курьяново). Идет монтаж ГТЭС в Зеленограде и Переделкино. Производство ГТД-110 НПО "Сатурн" для Ивановской ГРЭС - это первый шаг на пути создания российских газовых турбин большой мощности для технического перевооружения российской энергетики и перехода на высокоэффективные современные технологии.

В рамках реализации программы по выпуску газотурбинного оборудования активно развивается продуктовый ряд газоперекачивающих агрегатов. Например ГПА-4 РМ, мощностью 4 МВт блочно-контейнерного исполнения для поставки природного газа и закачки его в подземные хранилища, теплоэлектростанций с газотурбинными двигателями мощностью 6 и 8 МВт для ГТЭС-12, 16, 24, 36. В 2005 г. был введен в эксплуатацию два ГПА на КС "Краснознаменская". В стадии монтажных работ со сдачей в 2006 году находятся объекты: Нюксеница (2 х ГПА-ЮРМ), Гаврилов-Ям (ГПА - 6, 3 РМ), Хаврутинское месторождение, Касимовское и Калужское ГХГ.

С 2002 г. в Рыбинске действует теплоэлектростанция ГТЭС-12, состоящая из 2 блоков ГТЭ-6 РМ суммарной электрической мощностью 12 Мвт и тепловой - 40 т пара в час, которая является лидером по наработке эксплуатационных параметров ГТУ с паровыми котлами-утилизаторами. К середине 2005 г. в промышленную эксплуатацию введено уже 20 установок этой серии. В портфеле заказов НПО "Сатурн" на ближай-

шие два года - около 30 агрегатов с различными компоновочными схемами. В 2002 г. также начались работы по созданию ГПА-6, 3РМ и ГПА-ЮРМ мощностью 6, 3 МВт и 10 МВт соответственно. Энергетическая установка ГТА-6 РМ вошла в 100 лучших товаров России 2005 г. и стала первым победителем в номинации "Гордость Отечества".

Сегодня мы ставим перед собой цель: на практике перейти к оказанию заказчику полного спектра услуг, включающих в себя проведение в рамках контракта проектных и строительных работ, поставки основного оборудования, оптимизацию выбора, разработку технологических схем, монтаж, пусконаладочные работы и послепродажное обслуживание этого оборудования, для того, чтобы предоставить потребителю "законченный" энергетический комплекс.

- В последнее время много говорят о технической отсталости двигателестроительных производств в стране...

- Сегодня в авиастроении России только НПО "Сатурн" ввело новые производственные мощности. В настоящее время можно говорить о завершении локальной модернизации предприятия. Общий объем капитальных вложений в строительные работы в 2005 г. составил 591 млн руб. В течение 2005 г. введены в эксплуатацию Завод ПГУ и Опытный завод. За период с 2003 г. по 2005 г. закуплено более 100 единиц высокотехнологичного оборудования, в 2005 г. было приобретено нового оборудования на 693 млн руб.

Инновационный подход реализуется и в области информационных технологий. В 2005 г. у нас запущен суперкомпьютер - самый высокопроизводительный вычислительный кластер среди существующих на промышленных предприятиях России и СНГ, подписан ряд соглашений о сотрудничестве в области эффективного управления ресурсами предприятия с известной компанией, предоставляющей услуги системы IFS-Applications. Внедрение в НПО "Сатурн" данной системы наряду с диверсификацией бизнес-процессов позволит перейти к более эффективному, экономичному управлению предприятием, четкому контролю производственных издержек. Подобный подход к менеджменту предоставляет уникальную возможность отслеживать показатели эффективности предприятия, обеспечивает интегрированное управление жизненными циклами продукции, основных фондов, повышает эффективность цепочки поставок, позволяет оптимизировать управление проектами, улучшить систему послепродажного обслуживания и привести ее в соответствие мировым стандартам.

Политика локальной модернизации предприятия предполагает развитие масштабных корпоративных программ обучения персонала. Мы постоянно проводим обучение своих специалистов не только в России, но и за рубежом. Более 200 работников НПО "Сатурн" за последние полтора года прошли обучение в Японии, Швейцарии, Германии, Франции. Весь цивилизованный мир сегодня отдает приоритет экономике знаний, поскольку инвестиции в обучение влекут за собой изменение психологии и мотивации труда сотрудников. Мы придерживаемся этих же позиций.

источник:
газета "Промышленный еженедельник"
11.04.06

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ИНИЦИАТИВА KW2: ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ 21 ВЕКА

Исследовательская инициатива германских земель Баварии и Баден-Вюртемберга "Электростанции 21 века" (KW21) представляет на Ганноверской выставке ряд актуальных исследовательских проектов в области строительства электростанций.

Целью совместной исследовательской инициативы университетских кругов и представителей экономики является новое поколение электростанций, которые могут обеспечить энергоснабжение будущего на принципах конкурентоспособности, надежности, высокой эффективности и повышенной экологичности. Важную роль играют проекты в области экономии энергоснабжения, направленные не только на техническое совершенствование парка электростанций, но и на целостную интеграцию в европейское экономическое пространство. Инициатива включает в себя 36 различных исследовательских проектов в южно-германских университетах и девять промышленных партнеров. Финансирование проектов совместно осуществляют крупные предприятия, региональные министерства экономики и науки и Баварский Фонд Исследований. Ниже перечислены основные направления проектной деятельности.

Системы электростанций и производство пара

Эти проекты должны повысить конкурентоспособность тепловых электростанций, работающих на ископаемом топливе. Новые методы оптимизации процессов выработки энергии обеспечивают повышенную экономичность с высоким КПД использования как при полной, так и при частичной нагрузке. Другой важной целью является понижение эмиссии вредных веществ и возможность легкого выбора того или иного вида топлива.

Паровые турбины

Исследования в области парового турбиностроения сконцентрированы на надежности в эксплуатации при повышенной эффективности и понижении расходов. Это подразумевает как уменьшение расходов на

строительство со стороны производителя турбин, так и сумм, расходуемых пользователем на инвестиции и эксплуатацию. Проект KW21 работает над инновациями в области улучшения деталей паровой турбины и вносит свою лепту в развитие мирового турбиностроения в области паровых турбин, развивающегося резкими скачками.

Энергохозяйство

Нестабильность цен на электроэнергию, конкурентная среда и политические преимущества защиты окружающей среды, использования возобновляемых источников энергии и отказ от АЭС оказывают все большее влияние на развитие технологий по производству электричества и перспективы энергохозяйства будущего. Исследования в области анализа энергохозяйства могут показать поставщикам электроэнергии и энерготехнической промышленности то, как должен будет выглядеть оптимальный парк электростанций будущего.

Газовые турбины, камеры сгорания и турбомашин

Газовые турбины являются спринтерами в мире производства энергии: они обеспечивают сверхбыструю выработку электроэнергии и ее подачу в электросеть. Роль ветряной энергии и других альтернативных источников в будущем будет постоянно возрастать, однако эти виды энергоносителей лишены достаточной надежности, что делает востребованным использование газовых турбин в комбинированных газо-паровых электростанциях. При этом центральным технологическим вызовом разработчикам становится повышение производительности таких систем. Поэтому исследователи, принимающие участие в KW21, тщательно работают над улучшением конструктивных элементов и техник сжигания газа. С 24 апреля профессор Томас Заттельмайер, один из представителей проекта KW21, доступен для представителей прессы и готов дать развернутые комментарии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
06.04.06*

ВОДОРОД ИЗ БИОМАССЫ

Жаротрубный реформер впервые позволит насыщать газом твердые горючие материалы в малых устройствах мощностью до 1 МВт.

Процесс выглядит так: в газообразователе кипящего слоя биомасса под давлением (с использованием водного пара) превращается в богатый водородом газ. Получающийся в результате газ также подходит для синтеза метана и дизельного топлива и создания так называемого топлива Sun Fuel. Необходимое количество теплоты особым способом переносится из камеры

сгорания кипящего слоя. Горячий газ поставляется напрямую в газовую микротурбину, что впервые позволяет производить теплоту и электрический ток без образования накипи. В качестве твердого топлива подходят отходы древесины, стружки и другая биомасса. Технология была разработана в Техническом Университете Мюнхена с использованием различных прототипов. Первая коммерческая установка будет запущена в эксплуатацию в середине 2006 г.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.bio-age.com
15.03.06*

КАК В РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

Самолеты, автомобили и здания – повседневную жизнь нельзя представить без этих сложных технических систем. Новый инструмент позволяет симулировать технические процессы. Образцы можно увидеть на Ганноверской выставке (Hannover Messe), зал 16, стенд 16.

Пилот мягко выводит самолет на взлетную полосу, после короткой остановки взвивают турбины и машина резко набирает скорость. Примерно на 350 км/ч самолет отрывается от земли и резко уходит вверх. Вскоре после этого втягиваются шасси и самолет входит в левый поворот.

Для того, чтобы создать симуляцию старта самолета, необходимо учитывать самые разные физические процессы. Ранее каждый из этих факторов приходилось воссоздавать по-отдельности, однако теперь ситуация изменилась.

Исследователи из 6 региональных Институтов им. Фраунгофера (ФРГ) создали симуляционный инструмент MOSILAB "Лаборатория моделирования и симуляции", позволяющий представлять комплексные и сложные технические системы в виде закрытой модели. Секрет - в том, что рассчитываются только необходимые в данный момент параметры.

"В полете можно отключить симуляцию работы шасси, тогда как на фазе старта важны детальная физи-

ка несущих крыльев и шасси", объясняет работу системы Кристоф Нич-Гойзен (С. Nytsch-Geusen), руководитель проекта в институте им. Фраунгофера архитектуры расчетов и программной техники в Берлине.

В проектных целях исследователи расширили стандартный язык Modelica. Симуляционные модели могут быть представлены не только в цифровом, но и в графическом виде, по принципу "лучше один раз увидеть".

"Еще одним преимуществом является то, что мы предлагаем возможность подключения к основным используемым стандартным программам и симуляционные расчеты, состоящие из конечных элементов", говорит Нич-Гойзен. В рамках проекта GENSIM ученый занимается разработкой симуляционного инструмента для гетерогенных технических систем с модельно-структурной динамикой.

Инструмент MOSILAB имеет огромное достоинство в глазах предприятий: они сохраняют свои старые программы, что делает ненужными большие инвестиции в новое программное обеспечение и дополнительные тренинги для сотрудников.

"GENSIM поддерживает тенденцию оптимизации инструментов", - подводит итог руководитель проекта. "Только одна программа, один курс, и новые сотрудники сразу легче разбираются".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
05.04.06*

АВИАСТРОЕНИЕ: ВЗЛЕТ ИЗ КРИЗИСА – И НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

Производители самолетов должны интернационализировать производство и ориентироваться на новые группы клиентов.

Международная авиастроительная промышленность снова на подъеме - после нескольких кризисных лет. После серьезного уменьшения мирового пассажиропотока в результате террористических актов 11 сентября 2001 г., эпидемии птичьего гриппа в Азии и общей слабой конъюнктуры рынков, количество перевезенных пассажиров на километр лишь в 2004 г. снова стало таким же, как в начале тысячелетия. Соответственно производители самолетов снова обеспечены заказами, а ожидания инвесторов высоки.

"Однако это оживление еще не дает повода думать, что общерыночные условия, влияющие на авиастроительную промышленность, существенно изменятся в течение ближайших лет. Новые группы клиентов с новыми запросами и возможное ужесточение требований, связанных с экологической безопасностью ставят промышленность перед новыми вызовами", - подчеркивает Питер Олбрехт (Peter Albrecht), руководитель группы Eurofirm Industrial Products в составе компании PricewaterhouseCoopers (PwC). Актуальное исследование PwC "Гражданская авиация в 21-м веке: бизнес как обычно или новый старт?" указывает на значительные изменения:

- Азиатско-тихоокеанский регион, и прежде всего Китай, в ближайшие 20 лет превзойдет США и Европу в качестве растущего рынка сбыта международных авиа-

перевозок. Те производители самолетов, которые хотят заработать на этом буме, должны усиленно инвестировать в развитие на местах.

- Большие и уважаемые авиакомпании потеряли свое доминирующее положение в качестве клиентов авиапрома. Компании, предлагающие дешевые полеты или работающие по лизинговым схемам, не только приобретают все большую значимость, они также имеют другие запросы к конструкции самолетов и предоставляемым услугам.

- В связи с зарождающимися в Европе устремлениями к децентрализации местный спрос на региональные лайнеры в ближайшие годы может сильно вырасти. Не все авиапроизводители подготовлены к такому развитию рынка.

- Европейские нормы по выбросу вредных веществ и "Система торговли правами на выбросы" (EU-ETS) до настоящего времени не затрагивали сектор воздушного транспорта. В связи с прогнозируемым ростом экономики и связанным с этим повышением выбросов углекислого газа все более вероятным становится включение индустрии авиаперевозок в систему торговли разрешениями, что приведет к появлению новых финансовых и технических проблем в этом секторе экономики.

Азиатско-тихоокеанский регион: бум с особыми правилами

Крупнейшие производители, Airbus и Boeing убеждены в том, что объем пассажирских перевозок в долгосрочной перспективе стабилизируется на отметке в 4-

5% ежегодного прироста. Это означало бы удвоение доходов авиаперевозчиков и достижение отметки в 9 млрд. пассажиро-километров к 2023 г. Самые высокие темпы роста ожидаются в азиатско-тихоокеанском регионе: по оценкам компании Airbus, доля этого региона в международном пассажирообороте поднимется с 25% в 2003 до 31% к 2023 г. Это будет означать превращение Азии во второй по величине рынок после Европы (оценочная доля рынка в 2023 г. - 32%) и перед Северной Америкой (26%).

В разработке своих новейших серий самолетов компании Airbus и Boeing уже сфокусировались на особых требованиях и рыночном потенциале восточного региона. Поэтому вовсе неудивительно то, что Airbus поставил первые экземпляры своего супер-лайнера A380 сингапурским Singapore Airlines. Однако для того, чтобы завоевать и сохранять сильные позиции на рынке региона, самолеты должны не только соответствовать техническим требованиям авиакомпаний, которые зачастую контролируются государством. Многие правительства в качестве платы за заказы ожидают от производителей самолетов и авиационных моторов создания рабочих мест на местах и инвестиций в виде ноу-хау. В результате впервые в истории предприятия Boeing корпус модели 787 в значительной степени был изготовлен из деталей японских поставщиков. Airbus также смог существенно расширить свою региональную базу поставщиков в Китае после рекордного заказа на 150 самолетов типа A320. Компания Embraer уже на шаг впереди: бразильский специалист в области региональных самолетов основал ряд совместных предприятий с участием китайской авиапромышленности в целях производства, продажи и дальнейшего технического обслуживания самолетов семейства ERJ 145.

Значение дешевых перевозчиков и лизинговых компаний повышается

Такие линейные перевозчики, как Lufthansa, British Airways или American Airlines все еще остаются важными клиентами авиационной промышленности, однако они уже потеряли свое доминирующее положение. Анализ книг заказов компаний Airbus и Boeing показывает, что лизинговые и чартерные авиакомпании заказывают такое же количество самолетов, как и признанные авиакомпании. Однако требования трех различных групп клиентов достаточно сильно отличаются друг от друга. Хотя все они желают одинаково надежных и экономичных самолетов, традиционные авиакомпании уделяют большее внимание индивидуальным чертам в оборудовании самолета и соответственно настроены на большую вовлеченность в процесс разработки, чем низкобюджетные перевозчики. Последние ищут варианты удобных условий финансирования и уменьшения расходов на эксплуатацию. Лизинговые компании, в свою очередь, нуждаются в самолетах, которые могут эксплуатироваться на как можно большем количестве различных трасс и подходить различным компаниям, а также иметь высокую перепродажную стоимость.

Маленький и красивый: региональные самолеты на подъеме

До сих пор основным успешным рынком сбыта региональных самолетов были США. Однако набирающее силу дерегулирование воздушного сообщения открывает новые шансы региональным авиакомпаниям

и производителям самолетов и в Европе. Производитель авиационных турбин, компания General Electric ожидает того, что в 2015 г. почти половина мировой емкости пассажиропотока будет приходиться на чартерные и региональные авиакомпании. Такое развитие - вызов лидерам рынка, компаниям Airbus и Boeing: некоторые авиакомпании могут выяснить, что региональные самолеты Embraer или Bombardier на 70-110 сидячих мест гораздо лучше подходят для их задач, чем применявшиеся до сих пор Boeing 737 или Airbus A320.

Мало внимания окружающей среде

Современные самолеты значительно тише и расходуют гораздо меньше керосина, чем раньше. За прошедшие 30 лет средний уровень шума снизился на 70%, а выброс окиси азота на 36%. Однако выбросы углекислого газа за это время уменьшить не удалось. Ситуация сегодняшнего дня не вызывает беспокойства - авиационный транспорт в ЕС вызвал в 2002 г. менее 1% совокупного выброса газов, создающих парниковый эффект. Однако в то время как в долгосрочной перспективе ожидается снижение выбросов углекислого газа во всех областях, из-за повышения объемов перевозок к авиатранспорту это не относится. Это дает основания исследовательским институтам предполагать, что в 2050 г. авиатранспорт будет причиной от 40 до 80 % концентрации углекислого газа в атмосфере - и политика не может игнорировать такую перспективу. С 2008 г. авиаперевозки в ЕС будут включены в "Систему торговли правами на выбросы" в целях достижения заложенных в Киотском протоколе целей по защите окружающей среды. Это вынудит авиакомпании инвестировать в новые, экологически менее вредные самолеты, либо покупать права на вредные выбросы. В обоих случаях возможность переноса соответствующих затрат на плечи покупателей находится под большим вопросом.

Новые вызовы менеджменту

Сегодня производители самолетов работают эффективнее чем раньше, менее подвержены колебаниям спроса и располагают более гибкими организационными структурами. Однако несомненно наличие новых вызовов, встающих перед менеджментом: по словам Олбрехта, "глобализация мировой экономики, которую во много стимулировала индустрия авиаперевозок, теперь все больше охватывает саму отрасль". Производство, маркетинг и обслуживание теперь распределяются в большем количестве стран. При этом зачастую речь идет не только о том, чтобы найти наилучшего и самого дешевого поставщика, но и о том, чтобы выполнить специфические желания конечных клиентов. Одновременно с этим необходимо гарантировать долгосрочное, то есть от 25 лет и более, сохранение производственной цепочки. Для менеджмента компаний это означает необходимость удержания тонкого баланса. Удержать этот баланс будет еще сложнее из-за того, что без обмена технологиями невозможна интеграция поставщиков, а передавая технологии поставщикам, лидеры сегодняшнего дня создают стартовые возможности для своих будущих конкурентов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de,
www.pwc.com
01.03.06*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Стоимость подписки на 2006 год за 8 номеров - 6000 руб.
(включая НДС)

Цена подписки определяется из расчета 750 руб. за 1
месяц (включая НДС).

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30.

ЗАЯВКА

| | |
|--|--|
| НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ | |
| ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС | |
| ПОЧТОВЫЙ АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (с указанием Ф.И.О. и должности лица, на чье имя будет приходить Бюллетень) | |
| ИНН/КПП ОРГАНИЗАЦИИ | |
| БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ | Р/С: БАНК: К/С: БИК: ОКПО: ОКВЭД: |
| ТЕЛЕФОН/ФАКС | |
| КОНТАКТНОЕ ЛИЦО | |

ПЕРИОД ПОДПИСКИ

| | | | | | | | |
|-----|------|------|--------|----------|---------|--------|---------|
| май | июнь | июля | август | сентябрь | октябрь | ноябрь | декабрь |
|-----|------|------|--------|----------|---------|--------|---------|

(нужный период отметьте галочкой)

Подпись ответственного лица: _____ / _____ /

Дата:

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

МОЛОДЕЖНЫЙ СИМПОЗИУМ ПОДВЕЛ ИТОГИ III-Й ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

14 апреля в рамках Международного салона "Двигатели-2006" состоялся Молодежный симпозиум, подведший итоги III-ей ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, организованной Клубом авиастроителей.

Нам отрадно сознавать тот факт, что Олимпиада, проводимая уже 3 года, вышла из разряда "новичков" в российском олимпиадном движении. Три прошедших года показали, что тема истории российского авиастроения интересна современной молодежи, что профессиям авиаторов романтизм продолжает находить отголоски в их сердцах.

Немаловажно, что Олимпиада проводится не стихийно: до финала участники проходят путь длиною в учебный год. Казалось бы, это может отпугнуть возможных интересующихся, ведь в представлении большинства Олимпиада призвана только единомоментно выявить одаренных детей и создать соревновательный момент, но "наши" ребята говорят обратное: им импонирует, что, заявившись участниками Олимпиады в начале учебного года, они получают возможность в ходе работы над проектами общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению - чем дольше, тем лучше.

Путь, который проделывают финалисты, состоит из двух этапов. В первом, заочном туре, проводимом в Интернете, ребятам было предложено ответить на вопросы по общим теоретическим знаниям, связанные с авиастроением, а также были даны темы работ и рефератов. Свои проекты участники готовили, консультируясь со специалистами в области истории техники и авиации, после чего присылали электронной и обычной почтой. Члены жюри, выставив баллы по каждой из работ, общим собранием определили 9 финалистов олимпиады.

Участниками Молодежного симпозиума, финалистами Олимпиады стали: Каратеев Дмитрий Сергеевич, Москва, Московский колледж управления и новых технологий, 15 лет, тема "Роль авиации в современной войне"; Сергеев Степан Сергеевич, Москва, Школа №1241, 14 лет, тема "Истребители 3-го тысячелетия"; Боровиков Владимир Александрович, Усолье-Сибирское, Иркутской области, Лицей №1, 16 лет, тема "Самолеты короткого взлета и посадки"; Малютин Сергей Владимирович, Новокуйбышевск, Самарская область, Гимназия №1, 15 лет, тема "Незаменимый "Кукурузник" У-2 и его вклад в Победу над фашизмом"; Медведев Николай Александрович, Москва, СОШ №1925, 16 лет, тема "Современные стратегические бомбардировщики"; Власов Сергей Николаевич, Мичуринск, Тамбовская область, МОУ ДОД "Станция юных техников, 12 лет, тема "Первые трансатлантические перелеты"; Деднева Анна Александровна, Москва, Политехнический колледж №39, 17 лет, тема "Первые трансатлантические перелеты"; Жаворонков Виктор Сергеевич, Москва, Политехнический колледж №39, 17 лет, тема "Лучшие пассажирские лайнеры XX века".

Особенно хотим поблагодарить коллектив Мичуринского завода "Прогресс" за оказанную Власову Сергею помощь в приезде на симпозиум.

13 апреля финалисты собрались на территории 9-го Международного салона "Двигатели-2006", чтобы познакомиться, освоиться, провести репетицию своих выступлений, выявить возможные проблемы с представлением работы.

14 апреля состоялся Молодежный симпозиум. Уже сам факт участия для ребят - награда: их заметили, оценили, с ними работают специалисты высочайшего уровня. В жюри Олимпиады представлены специалисты своего дела, известные профессионалы.

На представление своих научных работ участникам отводилось 15 мин. Помимо текстовой части, работы включали в себя демонстрационную часть - слайды. Участники прекрасно справились с волнением, произведя прекрасное впечатление на членов жюри и гостей.

Победителями III-й Ежегодной Региональной олимпиады по истории авиации и воздухоплавания стали:

- 1 место**
БОРОВИКОВ ВЛАДИМИР,
г. Усолье-Сибирское, Иркутская обл.
- 2 место**
СЕРГЕЕВ СТЕПАН,
г. Москва
- 3 место**
МЕДВЕДЬ НИКОЛАЙ,
г. Москва

Благодарим меценатов Олимпиады, без помощи которых ее проведение было бы невозможно: ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "НПП "ЭГА", ЗАО "АСТО-Гарантия", ЗАО "Авикос", НО "Фонд развития авиатехнологий", "КБ "Нацпромбанк" ЗАО, ООО "Гарусс", Мичуринский завод "Прогресс".

Торжественное закрытие Молодежного симпозиума и церемония награждения прошли на выставочном стенде ФГУП "ММПП "Салют". Дипломы Олимпиады и призы (современные портативные dvd/mp3-плееры) участникам вручили Генеральный директор предприятия, президент Клуба авиастроителей Юрий Елисеев и Председатель Оргкомитета Олимпиады Валентин Крымов.

15 апреля победители и участники Олимпиады вместе со своими родителями в сопровождении организаторов посетили спортивный аэродром "Борки", где под руководством Героя Советского Союза, Заслуженного Летчика-испытателя СССР Кондаурова В.Н., совершили экскурсию по аэродрому. Каждый из прибывших смог осуществить полеты с высшим пилотажем на самолете Як-52 и обзорный полет по окрестностям на самолете Як-18т.

До встречи на IV-й Олимпиаде!

*источник: Клуб авиастроителей
20.04.06*

ВСЕРОССИЙСКАЯ ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА ШКОЛЬНИКОВ

9–15 апреля 2006 г. в МГТУ им. Н. Э. Баумана состоялась Всероссийская политехническая олимпиада школьников, на которой Клуб авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы выступил в качестве организатора участия Московской сборной команды.

Оргкомитет олимпиады возглавил ректор МГТУ им. Н.Э. Баумана, член-корреспондент Российской академии наук, профессор, доктор технических наук, Действительный член Клуба авиастроителей - Федоров Игорь Борисович.

Председатель жюри олимпиады - первый проректор - проректор по научной работе МГТУ им. Н.Э. Баумана, профессор, доктор технических наук - Демихов Константин Евгеньевич.

Председатель методической комиссии олимпиады - академик Российской академии наук, заведующий кафедрой "Теория механизмов и машин" МГТУ им. Н.Э. Баумана, профессор, доктор технических наук - Фролов Константин Васильевич.

Заключительный этап олимпиады состоял из двух туров: практического и теоретического.

10 апреля - торжественное открытие олимпиады на базе МГТУ им. Н.Э. Баумана. Участников Олимпиады приветствовали ректор МГТУ им. Н.Э. Баумана Федоров И.Б., представители оргкомитета, а также сами делегации участников из различных регионов России. Вечер завершился мюзиклом "Аэропорт" студенческого театра МГУ.

11-12 апреля - практический тур Олимпиады. Участники олимпиады представляли свои научные проекты. Содержание проекта включало: формулировку цели, перечень первоначальных идей, выбор и проработку наиболее перспективного направления, обоснование использованных технологий, инструментов и оборудования, значимость и возможные результаты применения, экологический и экономический анализ проекта.

На защиту проекта отводилось порядка 10 минут. В ходе защиты проекта должны были быть кратко

освещены все этапы его осуществления, произведены ответы на вопросы членов жюри.

13 апреля - теоретический тур, включающий в себя решение прикладных задач по математике и физике с элементами инженерного дела. Большая часть задач ориентирована на творческий подход к стандартной общеобразовательной программе среднего (полного) общего образования.

Ежедневно для участников Олимпиады проводились культурно-массовые мероприятия: экскурсия в научный музей МГТУ им. Н.Э.Баумана, экскурсия в Оружейную палату Московского Кремля, автобусная экскурсия по вечерней Москве.

В олимпиаде принимали участие учащиеся 8-11 классов. Всего 65 человек из 17 регионов РФ.

В Сборную команду школьников г. Москвы вошли победители Московской региональной политехнической олимпиады школьников, которая проводилась Клубом авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы: Зотов Иван - 10 класс ГОУ "Лицей №1550", г. Москва, Северный округ; Серов Алексей - 10 класс, ГОУ "Лицей №1550", г. Москва, Северный округ; Зотов Алексей - 10 класс, ГОУ "Лицей №1502", г. Москва, Восточный округ; Зверев Алексей - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1528", г. Москва, Зеленоградский округ; Казаков Андрей - 11 класс, ГОУ "Лицей №1524", г. Москва, Юго-восточный округ; Пелипенко Иван - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1534", г. Москва, Юго-западный округ; Соловьев Константин - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1534", г. Москва, Юго-западный округ; Масалов Кирилл - 11 класс, ГОУ "Средняя общеобразовательная школа №1958", г. Москва, Юго-восточный округ.

Победителями на заключительном этапе второй Всероссийской политехнической олимпиады школьников стали: ПЕЛИПЕНКО ИВАН, занявший 2-е место, и МАСАЛОВ КИРИЛЛ, занявший 3-е место.

Полученные ими Дипломы победителей дают право на поступление в любой технический вуз России без вступительных испытаний (в соответствии с Законом Российской Федерации "Об образовании").

*источник: Клуб авиастроителей
19.04.06*

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ



WWW.WP.SCN.RU

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление – 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамоделлистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В 9-М МЕЖДУНАРОДНОМ САЛОНЕ "ДВИГАТЕЛИ-2006"

Стенд Клуба и мероприятия, организованные нами во время проведения салона, стали одними из самых ярких и неожиданных и для других участников, и для посетителей, и... для самих организаторов одной из самых престижных выставок.

11-15 апреля 2006 г. на территории Всероссийского Выставочного центра состоялся Девятый Международный салон "Двигатели-2006", который стал самым крупным салоном за всю историю своего проведения. В нем приняло участие около 140 российских и зарубежных компаний, занятых разработкой, производством, сервисным обслуживанием и ремонтом авиационных двигателей, а также созданием и реализацией широкой гаммы других товаров.

Раз в 2 года Ассоциация "Союз авиационного двигателестроения" (www.assad.ru) собирает под одной крышей ведущие предприятия моторостроительной отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья, предоставляя уникальную возможность познакомиться с новыми достижениями в области высоких технологий и установить новые деловые и коммерческие связи.

По приглашению генерального директора международного салона "Двигатели-2006", Члена Клуба авиастроителей, академика Чуйко В.М. в этом году в салоне принял участие и наш клуб. На своем стенде Клуб, кроме информации о своей деятельности, впервые в истории проведения международных салонов такого уровня представил Государственное общеобразовательное учреждение - Лицей №1550 (www.li-ceum1550.ru), попечителями которого, помимо клуба, являются также ФГУП "ММПП "Салют" (www.salut.ru), ОАО "НПП "Эра" (www.nppeha.ru), Авиакосмофонд (www.aviacosmofond.ru), КБ "Нацпромбанк" (www.nacindbank.ru), ЗАО "АСТО Гарантия" (www.acto.ru), ЗАО "МСЗ-Салют" (www.msz-salut.ru); ведущие технические вузы страны: МГТУ им.Н.Э. Баумана (www.bmstu.ru), РГТУ им.К.Э. Циолковского "МАТИ" (www.mati.ru), ГТУ "МАДИ" (www.madi.ru), ГТУ "МАИ" (www.mai.ru).

Именно в рамках салона был проведен Молодежный симпозиум, завершивший Третью ежегодную региональную олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания (olymp.as-club.ru), организованную Клубом авиастроителей совместно с целым рядом различных организаций и предприятий. В симпозиуме приняли участие 8 финалистов Олимпиады, прибывших из разных концов России: Иркутской, Тамбовской, Самарской областей и, конечно, Москвы.

Состав жюри Олимпиады: Багдасарьян Н.Г. - Председатель жюри, Заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им.Н.Э. Баумана; Крымов В.В. - Председатель оргкомитета, Заместитель директора по науке ФГУП "ММПП "Салют", д.т.н., профессор; Бажанов А.И. - Главный редактор журнала "Двигатель"; Вяткин Л.М. - Летчик, писатель; Герцев П.С. - Руководитель управления по работе со студентами РГТУ им. К.Э. Циолковского "МАТИ"; Жилиякова А.В. - Руководитель сектора истории авиации и воздухоплавания Лицея Авиакосмофонда; Кондауров В.Н. -

Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР; Кувшинов С.В. - Проректор по информатизации и новым технологиям образования РГТУ, к.т.н., доцент; Микоян С.А. - Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР, Заместитель главного конструктора НПО "Молния"; Тихонов А.И. - Заместитель первого проректора МАИ.

Сама Олимпиада и заключительные выступления участников симпозиума привлекли внимание средств массовой информации. Организаторами и спонсорами Олимпиады и Молодежного симпозиума стали: НО "Авиакосмофонд" (www.aviacosmofond.ru), НП "Клуб авиастроителей" (www.as-club.ru), Департамент образования города Москвы (www.educum.ru), Департамент науки и промышленной политики города Москвы (www.dnpp.ru), Комитет по делам молодежи города Москвы (www.kdsm.mos.ru), Лицей №1550 (www.li-ceum1550.ru), МГТУ им. Н.Э. Баумана (www.bmstu.ru), ГТУ "МАИ" (www.mai.ru), ГТУ "МАДИ" (www.madi.ru), РГТУ им. К.Э. Циолковского "МАТИ" (www.rgtu.ru), РГТУ (www.rshu.ru), ФГУП "ММПП "Салют" (www.salut.ru), ОАО "НПП "Эра" (www.nppeha.ru), КБ "Нацпромбанк" ЗАО (www.nacindbank.ru), ЗАО "АСТО-Гарантия" (www.acto.ru), ЗАО "Авикос" (www.avicos.ru), ООО "Гарусс" (www.garuss.ru).

Победителем Олимпиады стал Боровиков Владимир, 16-летний ученик Лицея №1 г.Усолье-Сибирское Иркутской области, представивший работу на тему "Самолеты короткого взлета и посадки" (приз за 1-е место предоставлен Страховой компанией ЗАО "АСТО-Гарантия"). Второе место занял ученик московской школы №1241 Сергеев Степан с работой на тему "Истребитель третьего тысячелетия" (приз за 2-е место предоставлен ЗАО "КБ "Нацпромбанк"). Третье место занял ученик московской СОШ №1925 Медведь Николай, представивший доклад "Стратегические бомбардировщики" (приз за 3-е место предоставлен Клубом авиастроителей). В качестве призов победители получили современные портативные dvd-mp3-плееры.

Жюри присудило 2 специальных приза: "За смелость" и "За духовность представления материала". Эти призы были учреждены прямо во время заседания жюри Страховой компанией ЗАО "Авикос". Приз "За смелость" получит самый юный участник симпозиума 12-летний Сергей Власов, поразивший жюри своими знаниями и уверенностью выступления, а приз "За духовность представления материала" - москвичка Анна Деднева, студентка Политехнического колледжа №39.

Торжественное закрытие Молодежного симпозиума состоялось на стенде ФГУП "ММПП "Салют", призы вручил Генеральный директор предприятия, президент Клуба авиастроителей Юрий Елисеев и Председатель Оргкомитета Олимпиады Валентин Крымов.

15 апреля, на следующий день после проведения симпозиума, его участники прибыли на аэродром "Борки", где каждый на самолете Як-52 смог осуществить полеты с высшим пилотажем в качестве второго пилота.

*источник: Клуб авиастроителей
19.04.06*

РГУ И КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ПРИНЯЛИ В ГОСТИ ВИРТУАЛЬНЫХ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ

Искусство управлять особенно ценится в современном мире. Управлять людьми, финансами, ресурсами. Управлять автомобилем или самолетом. В этом есть свое особенное удовольствие – ощущать себя в потоке информации и принимать решения, изменяя ход событий по своей воле. Стремительность нашего мира диктует необходимость высокоскоростного реагирования на его изменения, таланта и мастерства в принятии решений.

17 декабря 2005 г. в Российском Государственном Гуманитарном Университете при поддержке Клуба авиастроителей прошло мероприятие, возможность которого всего несколько лет назад было трудно даже вообразить. В этот день в РГУ пришли люди разных возрастов для того, чтобы продемонстрировать свое мастерство в искусстве управления виртуальными самолетами - как в качестве пилотов, так и в качестве авиадиспетчеров. Желание парить в облаках вечно. Оно обретает новые формы и выдвигает новые требования к людям. И если вы по-хорошему "больны" небом, то будь вы студентом-экономистом, менеджером, врачом или предпринимателем, ваши мысли будут всегда возвращаться к нему. Если у вас однажды появилась идея летать, вы уже не сможете ее забыть.

К счастью, распространение и развитие персональных компьютеров дает все большему количеству людей возможность ощутить себя пилотом. Компьютерная программа Microsoft Flight Simulator (MSFS) позволяет любому человеку управлять самолетом или вертолетом в условиях максимально приближенных к реальности, оттачивая мастерство управления летательными аппаратами. Это основная идея и ценность программы.

Однако, как мы прекрасно знаем, пилоты не летают из одного аэропорта в другой на свой страх и риск. Эти времена давно прошли, и сейчас в любой стране существует свои национальные системы управления воздушным движением (УВД). Иногда национальные системы объединяются в одну единую систему, как, например, европейский Евроконтроль.

Чем больше растет в мире потребность в пассажирских и грузовых авиаперевозках, тем более важную роль играют в ее реализации авиадиспетчерские службы. Именно от авиадиспетчеров зависит, насколько быстро, безопасно и экономично доберется тот или иной самолет из аэропорта вылета в аэропорт назначения.

Первые авиасимуляторы для персональных компьютеров появились в середине 80-х годов. К середине 90-х полет на самолете или вертолете в таком симуляторе выглядел вполне реалистичным, за исключением, пожалуй, графики. С распространением Интернет стало возможным объединить симуляцию полета с симуляцией его управления авиадиспетчерами. Так

возникло принципиально новое сообщество - сеть VATSIM (www.vatsim.net) - объединение людей, увлеченных авиацией и компьютерным моделированием полета. Основной идеей сети стало "предоставление как можно большему количеству увлеченных людей возможности воссоздать в виртуальной реальности весь процесс полетов и УВД со всеми присущими реальным полетам процедурами, фразеологией, правилами".

Чуть больше 6 лет назад в России был образован свой филиал всемирной сети VATRUS (www.vat-sim.net.ru). С тех пор движение авиа- и УВД-симмеров в России и странах СНГ активно развивается. Диспетчеры для того, чтобы получить допуск к УВД, проходят специальную подготовку в виртуальном учебно-тренировочном центре, базирующемся в аэропорту "Стригино" в Нижнем Новгороде. В процессе обучения учащиеся курсов изучают те же документы, регламентирующие воздушное движение, что и студенты авиационных вузов. Сегодня в составе VATRUS состоят более 50 диспетчеров, 12 из которых являются еще и инструкторами. В своей работе диспетчеры используют специальную программу - ASRC, в которой заложены все основные функции реальной системы управления воздушным движением.

Участие в VATSIM и, соответственно, виртуальные полеты и УВД - дело сугубо добровольное и бесплатное. И для того, чтобы сделать их максимально интересными, наиболее активными энтузиастами периодически организуются полеты между районными центрами УВД, либо в один из выбранных аэропортов. Эти полеты обеспечиваются как можно более полным и реалистичным диспетчерским контролем. Такие мероприятия называются "флай-ин".

Именно такой флай-ин был проведен 17 декабря 2005 г. От всех остальных он отличался своей масштабностью и тем, что люди, обычно выходящие в сеть со своих домашних компьютеров, в этот день собрались все вместе в компьютерном зале РГУ, за что отдельное огромное спасибо проректору вуза Сергею Викторовичу Кувшинову.

Со стороны VATRUS были мобилизованы лучшие диспетчерские кадры. В тот день работали такие крупные аэропорты как Домодедово, Шереметьево, Внуково, Пулково, Сочи, Минск, Борисполь. Почти в каждом аэропорту присутствовало по 3 диспетчера (руления, старта-посадки и круга). Сверху работали диспетчеры подхода и районных центров УВД (Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова, Киева, Минска). В московском аэроузловом центре работала диспетчерская смена, в общей сложности из 14 человек.

Количество пилотов было просто феноменальным, каждый диспетчер был загружен работой по максимуму, симулируя (т.е. воссоздавая в сети компьютеров участников флай-ина) реальную обстановку в реальном небе, например, возле Москвы. Флай-ин начался в 14.00 по московскому времени, все диспетчеры уже находились на своих местах и были готовы к работе. Для зрителей был выделен проектор, на котором с экранов диспетчерских мониторов

последовательно отображалась воздушная обстановка на земле и воздухе, а также организован канал трансляции голосового радиообмена.

Участники VATRUS заранее подготовили информационный сайт флай-ина, а также разместили новость о его проведении на главном сайте VATSIM и сайтах основных европейских стран-участников. Виртуальные пилоты из разных стран с удовольствием откликнулись на приглашение своих российских коллег. Кроме более чем сотни пилотов из России и стран СНГ в мероприятии участвовали англичане, немцы, венгры, итальянцы и многие другие - всех не перечислить. Достаточно сказать только, что за 10 часов флай-ина, в зоне ответственности VATRUS было зарегистрировано почти 300 полетов.

Перед началом флай-ина были запланированы и проведены презентации - такие, как "Flight Simulator 2004", "УВД Клиент Альфа", "Экономическая составляющая в виртуальных авиакомпаниях" и "Обучение пилотов и диспетчеров в сети VATRUS".

Ближе к 16.00 по московскому времени прибыли журналисты, которые освещали данное мероприятие в СМИ. Журналистов было достаточно много, включая НТВ и Газпром Медиа. Надо сказать, что журналисты только на самом мероприятии поняли, что происходит, настолько это было ново и неожиданно для них. На следующий день репортаж о флай-ине был показан в утренних телевизионных новостях. Отмечу, что в небольшие перерывы диспетчеры могли подкрепиться бутербродами или налить себе чашечку чаю или кофе, что является немаловажным фактором при длительной работе за компьютером в условиях значительной морально-психологической нагрузки.

Флай-ин закончился около 24.00, как и планировалось. Казалось бы, 10 часов, но эти часы стали очень важным событием в жизни всех, кто принял участие в этом мероприятии. Оно запомнится надолго. Особые слова благодарности от всех участников

хотелось бы сказать Клубу авиастроителей, Российскому государственному гуманитарному университету, всем тем, кто понял и оказал неоценимую поддержку в его проведении.

И напоследок несколько цитат - впечатлений участников флай-ина, пилотов и зрителей:

"Наблюдал событие. Понравилось, супер! Мощный толчок к приобщению к онлайн. В следующий раз надеюсь участвовать в качестве пилота." Сергей, Новосибирск.

"Увидев всё это сегодня визуально, было некое состояние неполного восприятия происходящего, как это обычно бывает, когда видишь то, чего долго ожидаешь, не совсем веря в реализацию, а потом бац и вот оно... Сейчас уже потихоньку доходит весь масштаб всего того, что Вы организовали и сделали сегодня! Спасибо Вам огромное! Вы это сделали!!!" Дмитрий, Москва.

"How cool is that. I will look at the video when I get home but just read Toms possible translation." Wycliffe Barrett из города Кардифф, Уэльс.

"Excellent guys! Very good! I remember in the first Irish FS show last year, VATEir (Irish VACC) got some time on the evening news (only 3 main news channels in the country so it was pretty big) about VATSIM, but it was nothing as long as that feature! Daryl." Daryl Reilly из города Дублин, Ирландия.

"It's been amazing flying in Moscow last weekend, not to mention landing in the snow! Thanks again for this big event! See you again in russian skies. Ciao, Corrado." Corrado Sinigoì из Италии.

Константин МЯЧИН
Константин ШАЛАШНИКОВ,
виртуальные авиадиспетчеры VATSIM
Россия

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР - "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем - 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

СПОНСОРСКОЕ УЧАСТИЕ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СПОНСОРСКИЙ ПАКЕТ КЛУБА

"Спонсорский пакет Клуба" представляет собой комплекс услуг рекламно-информационного характера, оказываемых Клубом своим спонсорам (юридическим лицам).

Спонсорские средства используются на осуществление уставной деятельности Клуба, включая финансирование Программ Клуба.

Спонсорский пакет включает в себя:

1. Размещение информации о спонсоре и текстовой ссылки на сайт спонсора на сайте Клуба авиастроителей.
2. Размещение логотипа спонсора на последней обложке Бюллетеня Клуба авиастроителей.
3. Именной сертификат спонсора.
4. Упоминание спонсора с печатных и электронных СМИ при публикациях материалов о Клубе авиастроителей и проводимых им мероприятиях.
5. Размещение логотипа спонсора в информационных материалах Клуба авиастроителей на всех мероприятиях Клуба.
6. Размещение информации о спонсоре на Доске благодарности Клуба авиастроителей (электронная и в офисе Клуба).
7. Получение персональных приглашений на все основные мероприятия Клуба авиастроителей.

СТАТУС СПОНСОРОВ

Спонсорское участие в деятельности Клуба предполагает 5 основных статусов:

- Генеральный спонсор (партнер Клуба)
- Официальный спонсор
- Программный спонсор
- Спонсор
- Информационный спонсор

Статус Спонсора может быть изменен по желанию спонсора.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР КЛУБА (ПАРТНЕРА КЛУБА)

Генеральный спонсор обладает всеми правами спонсора Клуба, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба".

Дополнительный спонсорский пакет Генерального спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.
- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.
- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба.
- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

- Преимущественное размещение логотипа на специальных мероприятиях Клуба авиастроителей.

- Выпуск Клубом в связи с мероприятиями специального пресс-релиза, посвященного спонсору.

Генеральный спонсор Клуба также имеет право:

- Вкладывать собственный пресс-релиз или специальную информацию в папки участников и журналистов при проведении официальных мероприятий Клуба.

- Вручать специальные призы, подарки и сувениры членам Клуба или участникам официальных мероприятий, проводимых в рамках Программ Клуба.

- Проводить конкурсы и учреждать призы в Программах, проводимых Клубом авиастроителей.

Отдельной преференцией Генерального спонсора Клуба является то, что:

- Любое официальное упоминание о Клубе авиастроителей и Программах Клуба сопровождается обязательным упоминанием Генерального спонсора.

Стоимость спонсорского пакета Генерального спонсора Клуба (партнера Клуба)

- \$25.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР КЛУБА

Официальный спонсор обладает всеми правами спонсора Клуба, указанными в п.п. 1-7 главы "Спонсорский пакет Клуба".

Дополнительный спонсорский пакет Официального спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

Стоимость спонсорского пакета Официального спонсора Клуба - \$10.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

ПРОГРАММНЫЙ СПОНСОР КЛУБА

Программный спонсор обладает правами спонсора Клуба, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба", с учетом того, что Программный спонсор упоминается в рекламно-информационных материалах Клуба в связи с конкретными Программами Клуба, спонсором которых он является.

Дополнительный спонсорский пакет Программного спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба с возможностью обсуждения и опроса.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

Стоимость спонсорского пакета Программного спонсора Клуба - \$5.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

СПОНСОР КЛУБА

Спонсор Клуба обладает всеми правами, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба".

Стоимость спонсорского пакета Спонсора Клуба - \$ 1.000 в год.

источник:

Клуб авиастроителей

XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАНИИ»

С 28 по 29 июня 2006 года в рамках Конгресса «Информационные технологии в образовании» пройдет XVII Международная конференция «Применение новых технологий в образовании».

В конференции примут участие представители организации Computer Using Educators (США) и специалисты других стран. Официальные языки - русский и английский.

ОРГАНИЗАТОРЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Министерство образования и науки РФ
Российская академия образования
Министерство образования Московской области
Фонд новые технологии в образовании "БАЙТИК"
Центр новых педагогических технологий АНО "ИТО"
COMPUTER USING EDUCATORS INC, USA

ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Конференция посвящена вопросам практического использования новых технологий в образовании и будет проводиться по следующим направлениям:

1. Теория и методика обучения информатике.
2. Информационные технологии в обучении.
3. Олимпиады и конкурсы по информатике
4. Дистанционное обучение.
5. Качество образования и методы его измерения.
6. Подготовка специалистов в области информатизации образования.
7. Разработка и экспертиза образовательных электронных ресурсов.
8. Информационно-образовательная среда учебного заведения.

ФОРМА УЧАСТИЯ

1. Устное выступление.
2. Устное выступление и публикация.
3. Публикация.

В программу конференции будут включены «круглые столы» для обсуждения проблем информатизации. Состоится выставка-ярмарка учебников, программных и технических средств и другие мероприятия.

Заявку на участие в работе конференции и тезисы докладов необходимо выслать по электронной почте до 30 мая 2006 года в адрес оргкомитета конференции по адресу: bytic@ttk.ru

Участие в конференции без публикации тезисов – бесплатно.

Проезд, проживание и питание участниками оплачивается самостоятельно. По желанию участника Оргкомитет может забронировать место для проживания при подаче заявки до 15 июня 2006 г.

Рекламные материалы для публикации в материалах конференции должны быть предоставлены до 30 мая 2006 г.

ОРГКОМИТЕТ

г. Троицк, Московская область, Сиреневый бульвар, д.11, Фонд «Байтик».

Тел/факс: (495)330-96-32, (495)334-03-67, (495)334-57-81

Эл. почта: bytic@ttk.ru
сайт www.bytic.ru

источник: www.bytic.ru

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КАНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
члена Клуба авиастроителей
Владимир Николаевич Кондауров.

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов Москвы

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОБРАБОТКИ В ПРОИЗВОДСТВЕ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ Учебное пособие

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, А.А. Митрофанов и др.; под ред. Б.П. Саушкина. – М.: Дрофа, 2002. – 656 с.: ил., 16 с., цв. вкл.

В книге изложены основы теории и рассмотрены вопросы практического применения физико-химических методов обработки материалов, получивших значительное распространение в технологии авиадвигателестроения. Книга будет полезна студентам старших курсов и аспирантам машиностроительных специальностей высших учебных заведений.

ПРОИЗВОДСТВО ЗУБЧАТЫХ КОЛЕС ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, И.П. Нежурин и др.; Под ред. Ю.С. Елисеева. – М.: Высшая школа, 2001. – 493с., ил.

В книге изложена технология изготовления зубчатых колес ГТД. Рассмотрены конструктивные особенности, вопросы профилирования, технологичности, точности и контроля. Большое внимание уделено зубошлифованию, как наиболее сложной операции. Особенно подробно представлены вопросы профилирования и изготовления конических колес, входящих в наиболее сложные узлы двигателей. Значительная часть посвящена химико-термической обработке. Книга будет полезна инженерным и научным работникам.

CALS В АВИАСТРОЕНИИ Continuous Acquisition and Life cycle Support – непрерывная информационная поддержка жизненного цикла продукции

Научный. ред. А.Г. Братухин. – М.: Изд-во МАИ, 2002. – 676с.: ил.

В книге обобщены последние результаты работ в области научного и практического компьютерного обеспечения процессов жизненного цикла сложных машинотехнических систем, и интегрированного информационно-технического взаимодействия на принципах виртуального предприятия, реализованные во всемирно известных комплексах наукоёмкого машиностроения: российских и украинских корпорациях, предприятиях, высших учебных заведениях. Пособие предназначено для студентов, магистров, аспирантов технических университетов и институтов.

ТЕПЛООБМЕННЫЕ АППАРАТЫ И СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК Учебник для вузов

В.Л. Иванов, А.И. Леонтьев, Э.А. Манушин, М.И. Осипов; под ред. А.И. Леонтьева. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2003. – 592с.

Изложены основы расчета и проектирования теплообменных аппаратов и систем охлаждения газовых турбин, как элементов газотурбинного комплекса, все агрегаты которого влияют друг на друга, и их параметры взаимосвязаны. Для студентов высших учебных заведений энергомашиностроительных специальностей.

МАТЕРИАЛОВЕДЕНИЕ. ТЕХНОЛОГИЯ КОНСТРУКЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ Учебник для вузов

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С., Крымов В.В. – М.: МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2005. – 600с.

В учебнике изложены вопросы теории металлов и сплавов, методы испытаний и исследований конструкционных материалов, рассмотрены основные типы диаграмм состояния сплавов, механические свойства материалов при статическом, динамическом и переменном нагружении, основы теории газовой и электрохимической коррозии, методы защиты конструкционных материалов. Учебник предназначен для студентов, магистров, аспирантов технических высших учебных заведений, а также для специалистов НИИ, КБ, предприятий авиационно-космического комплекса.

ИСПЫТАНИЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ И РЕМОНТ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

Колл. авторов: Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов, Н.Л. Ярославцев. – М.: МАИ, 2005. – 537с.

Изложены вопросы надежности, эксплуатационной технологичности и увеличения ресурса, авиационных газотурбинных двигателей (ГТД), описаны современные методы контроля и технической диагностики ГТД. Книга предназначена для студентов вузов и средних учебных заведений авиационных специальностей, а так же может быть полезна для инженерно-технических работников, занимающихся эксплуатацией и ремонтом газотурбинных двигателей.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45