

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 8 (32), август 2007 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:
+7 905-707-37-80,
+7 903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru
web-страница:
www.as-club.ru/bull

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	35
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	84
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	94
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	98

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

С 1 января 2008 года вступают в силу новые правила рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Бесплатно получать Бюллетень будут только члены Клуба авиастроителей и некоммерческие организации.

Всем остальным читателям Бюллетеня предлагается оформить редакционную подписку.

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА
БЮЛЛЕТЕНЬ

стр. **97**



27-28 сентября 2007 года

**ТРЕТИЙ
ВСЕРОССИЙСКИЙ
ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ
АВИАСТРОЕНИЯ**

подробности
на
стр. **98**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Стратегию развития ОАК планируется утвердить до конца текущего года	3	продемонстрирует свои новейшие разработки	10
Амбициозные планы России в области авиастроения начинают реализовываться на Международном авиасалоне МАКС-2007	3	Чистый убыток НПО "Сатурн" в I полугодии составил 302 млн. руб.	10
Путин считает, что авиасалон МАКС стал одним из важнейших в мире	4	Фирма "Туполев" объявила о двух перспективных разработках пассажирских самолетов	11
ОАК планирует расширять сотрудничество с Boeing и Airbus	4	Портфель заказов на поставку на экспорт истребителей Су-30 производства корпорации "Иркут" составляет 242 самолета	11
Узбекское авиапредприятие может войти в ОАК	4	Пермские моторостроители на МАКСе подписали контракт с азербайджанской авиакомпанией	11
По поставке боевых самолетов за рубеж Россия занимает твердое второе место в мире - директор Рособоронэкспорта	4	"МиГ" будет акционирован в ближайшие два месяца	11
ОАК заключила на авиасалоне контракты на миллиард долларов	5	На МАКС-2007 представят новую разработку российских инженеров - газолет	12
Российских авиастроителей объединяют в холдинги	5	Основные вопросы аэродинамики и прочности боевого самолета пятого поколения решены - директор ЦАГИ	12
Иран и Россия будут производить самолеты	5	"Ильюшин Финанс" подписала на выставке МАКС-2007 ряд договоров о финансовом лизинге самолетов	12
Глава Роспрома опроверг сообщения об отставании от графика реализации проекта SuperJet 100	6	В Иркутске изготовлены два истребителя Су-30МК для ВВС Алжира	12
Принято решение о поддержке лизинга отечественных воздушных судов	6	Завод им. Дзержинского заключил на МАКСе крупный оборонный контракт	13
В 2007 году объем экспорта российской боевой авиатехники составит около 3 млрд. долл.	6	SuperJet 100 доведут в Венеции	13
Итоги третьего дня МАКС-2007	6	ВЭБ и ОАК подписали протокол о реализации ряда инвестпроектов	13
Нехватка кадров для авиакомплекса страны переросла в государственную проблему, считают участники круглого стола	7	На МАКС-2007 объявлено о создании СП по продажам и послепродажному обслуживанию самолетов семейства SuperJet 100	14
ОАК ориентируется на приоритетный выпуск гражданской авиатехники	7	На салоне МАКС-2007 впервые представят истребитель МиГ-29К	14
Представители ведущих НИИ авиапрома и государственных научных центров обсудили положения "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года"	7	Летный день на МАКСе открыл новейший бомбардировщик Су-34	14
Компания "Сухой" на МАКС-2007	8	В 2007 году на экспорт будет поставлено более 40 самолетов "Су"	14
Предприятия корпорации "Оборонпром" на выставке МАКС-2007	8	КАПО готовится к запуску Ту-334	15
Испытание самолета SuperJet 100 идет по плану, сообщил директор ЦАГИ	8	Казанский авиационный завод имени Горбунова отмечает 80-летие со дня основания	15
На авиасалоне МАКС-2007 компания "Пермские моторы" представит новые авиадвигатели	9	В рамках ОАК будет создан новый широкофюзеляжный самолет - президент ОАО "Туполев"	15
Предприятия корпорации "Оборонпром" представят на выставке МАКС-2007 производимую продукцию	9	Министр образования РФ откроет специализированный раздел экспозиции на МАКС-2007	16
С. Иванов ознакомился с ходом испытаний самолета SuperJet 100	9	Ожидаются заказы на поставку до 25 самолетов Ту-334	16
На авиасалоне МАКС-2007 корпорация "Иркут"		и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за август 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ОАК ПЛАНИРУЕТСЯ УТВЕРДИТЬ ДО КОНЦА ТЕКУЩЕГО ГОДА

Стратегию развития ОАО "Объединенная авиационно-строительная корпорация" (ОАК) планируется утвердить до конца текущего года. Об этом на пресс-конференции в Москве сообщил журналистам президент, председатель правления корпорации Алексей Федоров.

"В настоящее время завершается работа по формированию продуктового ряда ОАК, и до конца текущего года планируется утвердить Стратегию развития ОАК и уже детально - продуктовый ряд", - заявил он.

На сегодня в ОАК практически определены работы на перспективу: модернизация самолетов типа Ту-204, создание ближне-среднемагистрального самолета типа МС-21, создание региональных самолетов - Sukhoi SuperJet 100, Ан-148.

"Кроме того, в настоящее время внимательно рассматривается бизнес-план по программе самолета Ту-334", - сказал А. Федоров. Также в настоящее время разрабатывается программа технологического перевооружения предприятий отрасли, дополнил он.

По словам руководителя корпорации, первый этап создания ОАК завершен. "ОАК приступила ко второму этапу, когда имеющиеся активы будут

объединены с активами государственных предприятий Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" и "Казанского авиационного производственного объединения". Эту работу ОАК планирует завершить в начале следующего года", - уточнил А. Федоров.

Он подчеркнул, что в последнее время серьезно изменилось отношение государства к вопросам развития авиастроения в стране. В частности, государством принято решение в течение 2008-2010 гг. продолжать прямые инвестиции в авиационную промышленность в объеме по 6 млрд. рублей ежегодно. При этом гражданское направление деятельности ОАК является приоритетным.

А. Федоров отметил большое внимание, которого заслуживает кадровая проблема авиапрома. В рамках ее решения, в частности, на Международном авиационно-космическом салоне (МАКС) 24 августа планируется проведение конференции по кадровым вопросам с участием вузов, предприятий авиапрома, представителей всех заинтересованных сторон.

источник: AVIAPORT.RU
16.08.07

АМБИЦИОЗНЫЕ ПЛАНЫ РОССИИ В ОБЛАСТИ АВИАСТРОЕНИЯ НАЧИНАЮТ РЕАЛИЗОВЫВАТЬСЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАСАЛОНЕ МАКС-2007

Россия "обладает новыми экономическими возможностями", чтобы занять большую долю на международном рынке гражданской пассажирской и транспортной авиации, и "сохранит свое лидерство в производстве военных самолетов". Такое заявление сделал президент РФ Владимир Путин на открытии международного авиасалона МАКС-2007 на аэродроме в Жуковском, где собрались представители 780 российских и зарубежных компаний из 110 стран.

По сведениям агентства Bloomberg, еще на прошлой неделе в интервью журналистам генеральный директор ОАО "Объединенная авиационно-строительная корпорация" Алексей Федоров сообщил, что в ближайшие 18 лет Россия планирует построить и продать 4500 гражданских и военных самолетов на общую сумму \$250 млрд. А к 2025 году в России будет ежегодно производиться 300 авиалайнеров, 100 транспортных и более 100 военных самолетов.

Как сообщил официальный представитель компании "Рособоронэкспорт" Валерий Картавцев, во вторник ожидается подписание Индонезией контракта на поставку шести истребителей Су-30 общей стоимостью \$350 млн. А по сведениям РИА "Новости", авиакомпания "Авиалинии-400" (Москва) и лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) уже подписали договор о лизинге шести самолетов Ту-204 сроком на 15 лет начиная с 2008 года. По словам компании "Ильюшин Финанс Ко.", с учетом договора лизинга шести самолетов Ан-148, который она подписала с ГК "Россия", стоимость контракта с "Авиалиниями-400" составляет порядка \$500 млн.

Таким образом, амбициозные, но обдуманно разработанные планы России в области авиапрома начинают реализовываться.

источник: сайт «K2Kapital»
22.08.07

ПУТИН СЧИТАЕТ, ЧТО АВИАСАЛОН МАКС СТАЛ ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ В МИРЕ

Президент РФ Владимир Путин считает, что МАКС занимает место одного из важнейших мировых авиасалонов.

"Мы гордимся тем, что за достаточно короткий период МАКС не просто занял достойное место в ряду авиасалонов мира, но и утвердился здесь с позиции одного из мировых лидеров", - заявил сегодня глава государства на открытии авиасалона.

Путин отметил, что все участники и гости МАКСа смогут убедиться, насколько выросли возможности выставки. "В этом году число экспонентов увеличилось на 30 проц., свои достижения здесь демонстри-

руют более 780 отечественных компаний и структур, МАКС принимает официальные делегации из 110 стран", - сказал он.

По словам президента, в России рады росту участников выставки. "Мы и дальше будем развивать салон как площадку для заключения деловых контрактов и в целом для развития международной кооперации в сфере авиастроения", - подчеркнул Путин.

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.07*

ОАК ПЛАНИРУЕТ РАСШИРЯТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С BOEING И AIRBUS

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) будет расширять партнерство с двумя крупнейшими мировыми производителями самолетов - американской корпорацией Boeing и европейским концерном Airbus, заявил президент ОАК Алексей Федоров на пресс-конференции в среду.

"С каждым из этих мировых лидеров авиапрома мы будем расширять сотрудничество. С европейцами мы работаем по расширению поставок компонентов для их самолетов из России. Первые поставки комплектующих из Иркутска и Воронежа показали высокое качество компонентов, произведенных в России, и они уже устанавливаются на новые самолеты семейства Airbus", - сказал Федоров.

По его словам, ОАК примет активное участие и в создании нового европейского дальнемагистрального флагмана А350. "До конца года мы конкретно определим степень нашего участия в производстве этого самолета", - сообщил глава корпорации.

Он указал также, что с Airbus ведутся переговоры о совместном проектировании и производстве нового самолета. "О деталях пока говорить рано, обе стороны ведут активные консультации", - сказал Федоров.

Что касается сотрудничества с Boeing, оно, по словам главы ОАК, очень активно осуществляется по продвижению на мировой рынок создаваемого сейчас российского регионального самолета SuperJet 100. Также ОАК и Boeing будут активно сотрудничать в области новых технологий и композитных материалов в интересах как американской корпорации, так и российских предприятий.

Кроме того, ОАК активно продолжит сотрудничество с итальянской корпорацией Alenia Aeronautica как в области создания самолета SuperJet 100, так и по другим проектам, а также работу с Индией и китайскими авиапроизводителями, сообщил Федоров.

*источник: РИА «Новости»
15.08.07*

УЗБЕКСКОЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЕ МОЖЕТ ВОЙТИ В ОАК

К концу года ташкентское авиапредприятие войдет в состав Объединенной авиастроительной корпорации, надеется гендиректор ОАК Алексей Федоров.

По его словам, узбекская сторона заинтересована в производстве самолетов Ил-76МФ и Ил-114 в содружестве с российскими предприятиями.

"С нашей стороны одобрено вхождение ташкентского авиапредприятия в ОАК, - сказал Федоров. - К сентябрю рабочая группа подготовит свои предложения, а к концу текущего года состоится заседание межправительственной комиссии, которая должна утвердить параметры вхождения ташкентского завода в структуры ОАК". Федоров выразил надежду, что "таш-

кентское предприятие будет головным в производстве этих самолетов".

Касаясь подготовки контракта на поставку 37 "Илов" для Китая, глава ОАК подчеркнул, что "ташкентский завод не дает возможности пока подписать такой контракт".

По его оценке, Ил-76МФ имеет неплохие технические характеристики, ульяновское авиационное предприятие "Авиастар" уже приступило к производству отдельных деталей для этого самолета, передает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
15.08.07*

ПО ПОСТАВКЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖ РОССИЯ ЗАНИМАЕТ ТВЕРДОЕ ВТОРОЕ МЕСТО В МИРЕ – ДИРЕКТОР РОСОБОРОНЭКСПОРТА

Россия является одним из мировых лидеров по поставке боевой авиационной техники на экспорт, заявил журналистам на пресс-конференции на авиасалоне МАКС-2007 генеральный директор Рособоронэкспорта Сергей Чемезов.

"По поставкам военных самолетов на экспорт мы занимаем твердое второе место после США", - сказал С. Чемезов.

Отвечая на вопросы "Интерфакса-АВН", он сообщил, что в общем объеме поставок российского оружия на экспорт на авиационную технику приходится примерно 50%.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.08.07*

ОАК ЗАКЛЮЧИЛА НА АВИАСАЛОНЕ КОНТРАКТЫ НА МИЛЛИАРД ДОЛЛАРОВ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) на авиасалоне МАКС-2007 заключила контракты на поставку гражданских самолетов на сумму более миллиарда долларов. Об этом сообщил сегодня журналистам президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров. "Этот авиасалон стал для нас по-настоящему коммерческим, - сказал он. - Если до этого на выставках проводились переговоры, подписывались соглашения о намерениях, то этот МАКС принес нам более миллиарда долларов твердых контрактов и почти столько же опционов. Мы считаем для себя этот дебют очень успешным".

"Я бы особо выделил контракты, подписанные с авиакомпанией ГТК "Россия", - отметил Федоров. - У нас с ней подписаны контракты на поставку 12 самолетов Ан-148, одного самолета Ил-93-300 и подписано соглашение, которое очень быстро перейдет в твер-

дый контракт на поставку в эту авиакомпанию десяти "Суперджетов". По оценке главы ОАК, "также очень важный контракт мы подписали с компанией "Авиалинии-400" на поставку шести Ту-204-300, с Ираном - на поставку пяти Ту-204-100 и с Кубой - на поставку пяти самолетов, два из них - это Ту-204 и три - Ан-148", передает ИТАР-ТАСС.

"В целом у нас только по гражданской продукции с учетом контрактов на поставку тренажеров общий портфель заказов превысил миллиард, - подчеркнул Федоров. - К этому если добавить еще контракты, подписанные по линии "Сухого" и МиГ по военной тематике, то только твердый портфель заказов у нас достигает полутора миллиардов долларов".

*источник: газета «Известия»
23.08.07*

РОССИЙСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ОБЪЕДИНЯЮТ В ХОЛДИНГИ

В России планируется создать четыре крупных интегрированных структуры в сфере авиационного двигателестроения. Сегодня Владимир Путин подписал указ о создании первой из них - на базе ФГУП «Салют».

«Главной целью интеграционных преобразований является создание двигателей нового поколения. Сегодня мною подписан указ об организации первой такой интегрированной структуры на базе федерального государственного унитарного предприятия «Салют», - сказал президент России в субботу на совещании в Санкт-Петербурге по вопросам развития авиационного двигателестроения.

Кроме того, президент заявил о необходимости в кратчайшие сроки завершить разработку стратегии развития газотурбинного двигателестроения на долгосрочную перспективу.

Еще один холдинг будет создан на базе ОАО «Климов» и московского завода имени Чернышева, третий - на основе самарского центра авиастроения, четвертый - на базе предприятий в Перми, Рыбинске и Уфе, сообщил первый зампред военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве РФ Владислав Путилин.

«Если взять район Санкт-Петербурга, то на базе «Климова» будут сконцентрированы активы, которые принадлежат РСК «МиГ», и московского завода имени Чернышева. Это будет основой еще одного холдинга», - сказал первый зампред ВПК. Еще один холдинг будет создан на основе самарского центра

авиастроения, в который войдут предприятие имени Кузнецова, «Металлист - Самара» и «Моторостроитель», добавил он.

По его словам, еще одно предприятие будет создано за счет консолидации государственного пакета акций на предприятиях в Перми, Рыбинске и Уфе.

«Госпакет акций предложено - и это поддержано президентом - передать «Оборонпрому», который только что указом президента повысил свою капитализацию. Данное АО обеспечит контрольный пакет акций государства предприятиям, в которых пока нет контроля государства», - сообщил Путилин.

Указ президента о передаче акций ряда вертолетостроительных предприятий «Оборонпрому» завершает создание единого вертолетного холдинга России, сообщил журналистам первый вице-премьер РФ Сергей Иванов.

Он сообщил, что холдингу «Оборонпром» передаются акции завода в Кумертау (Башкирия) и дальневосточного завода «Прогресс», который производит вертолет «Черная акула».

Путин отметил, что первые шаги системной интеграции в российском вертолетостроении уже сделаны: создано крупное объединение, куда вошли конструкторские бюро и предприятия, как выпускающие основные агрегаты, так и работающие на финальной сборке, передает РИА «Новости».

*источник: газета «Взгляд»
11.08.07*

ИРАН И РОССИЯ БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬ САМОЛЕТЫ

Министр дорог и транспорта Ирана Мохаммад Рахмати провел встречу с министром транспорта России Игорем Левитиным, на которой обсуждались совместные проекты в области самолетостроения. Достигнута договоренность о совместном производстве самолетов "Туполева".

Президент ОАО "Туполев" Игорь Шевчук заявил, что Иран и Россия достигли значительного прогресса в переговорах о совместном производстве самолетов

и сейчас обсуждения идут на уровне экспертов двух стран, передает ISNA.

Напомним, что обсуждения прошли на фоне санкций правительства США, согласно которым последние 20 лет Иран не может приобретать самолеты Boeing и запчасти к ним.

*источник: газета «Взгляд»
24.08.07*

ГЛАВА РОСПРОМА ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ ОТСТАВАНИИ ОТ ГРАФИКА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА SUPERJET 100

Глава Роспрома Борис Алешин опроверг сообщения об отставании от графика реализации проекта регионального самолета SuperJet 100, осуществляемого компанией "Гражданские самолеты Сухого".

"Все слухи о том, что сроки создания самолета срываются и он не выйдет в срок, не соответствуют действительности", - сказал Алешин в интервью ИТАР-ТАСС.

На МАКС-2007, уточнил Алешин, можно будет увидеть "определенные элементы нового самолета". В частности, на летающую лабораторию Ил-76 в качестве одного из ее двигателей поставят двигатель SaM-146, который будет устанавливаться на SuperJet 100.

*источник: АРМС-ТАСС
17.08.07*

ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О ПОДДЕРЖКЕ ЛИЗИНГА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Межведомственная рабочая группа по развитию авиации под руководством первого вице-премьера РФ Сергея Иванова одобрила ряд мероприятий по развитию отечественной авиации, включая и вопросы государственной поддержки. Об этом на пресс-конференции в Москве заявил журналистам президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров.

По его словам, решено обеспечить государственное участие и поддержку путем субсидирования части лизинговых платежей. Если ранее субсидии получали авиаперевозчики и сам механизм был достаточно громоздким и неудобным для авиакомпаний, то теперь принято решение, согласно которому субсидии напрямую будут получать производители - ОАК и ее дочерние компании. Это позволит сделать уровень лизинговых платежей конкурентоспособным по отношению к уровню лизинговых платежей западных компаний и будет стимулировать отечественные авиакомпании к покупке отечественной авиатехники.

"Также принято решение об оказании господдержки по техническому перевооружению предприятий авиационной промышленности, занятых финишным производством, определены значительные суммы по компенсации процентных ставок по кредитам на техническое перевооружение", - отметил глава ОАК.

А. Федоров отметил, что инвестиции на техническое перевооружение в первую очередь будут направлены на техперевооружение таких предприятий авиационной промышленности, как ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ульяновское ЗАО "Авиастар-СП", "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина", ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", то есть на предприятия, ориентированные на выпуск самолетов по гражданской тематике.

*источник: AVIAPORT.RU
16.08.07*

В 2007 ГОДУ ОБЪЕМ ЭКСПОРТА РОССИЙСКОЙ БОЕВОЙ АВИАТЕХНИКИ СОСТАВИТ ОКОЛО 3 МЛРД. ДОЛЛ.

В 2007 году объем экспорта российской боевой авиатехники составит около 3 млрд. долл., сообщил на пресс-конференции в рамках авиасалона МАКС-2007 гендиректор компании "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов.

По его словам, Россия по экспортным поставкам военных самолетов устойчиво занимает второе место в мире. В этом году из общего стоимостного объема экспорта в 5,5-6 млрд. долл. на авиацию придется

около 3 млрд., сообщил Чемезов. Всего же в общем объеме поставок российского оружия на экспорт авиатехника составляет примерно 50 проц.

По словам гендиректора АКХ "Сухой" Михаила Погосяна, в 2007 году на экспорт будет поставлено более 40 самолетов "Су", 30 из которых произведет компания "Сухой" и 10 - НПК "Иркут".

*источник: АРМС-ТАСС
22.08.07*

ИТОГИ ТРЕТЬЕГО ДНЯ МАКС-2007

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписала с ОАО "Пермский моторный завод" контракт по поставке 15 двигателей ПС-90А1 для самолетов Ил-96-400Т и 12 ПС-90А2 для самолетов Ту-204. Кроме того, ИФК заключила контракт с Воронежским акционерным самолетостроительным объединением о покупке 34 самолетов Ан-148.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и авиакомпания "Уральские авиалинии" подписали соглашение о намерениях по покупке пяти самолетов семейства Sukhoi Superjet 100.

Авиакомпания "ЮТэйр" сообщила о намерении в течение месяца объявить тендер на замену используемых ею самолетов Ту-134. Речь идет о закупке 20

самолетов с опционом еще на 10. В качестве вариантов рассматриваются Ан-148, Sukhoi Superjet 100, самолеты Bombardier.

Авиакомпания "Атлант-Союз" и американская самолетостроительная корпорация Boeing объявили о подписании контракта на поставку четырех самолетов Boeing 737-700. Стоимость сделки по каталожным ценам составляет \$249 млн. "Атлант-Союз" также подписала с ИФК акт передачи первого самолета из пяти заказанных Ил-96-400Т.

*источник: газета «Коммерсантъ»
24.08.07*

НЕХВАТКА КАДРОВ ДЛЯ АВИАКОМПЛЕКСА СТРАНЫ ПЕРЕРОСЛА В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПРОБЛЕМУ, СЧИТАЮТ УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА

Нехватка хорошо подготовленных кадров для авиационного комплекса переросла в государственную проблему. Сегодня на салоне МАКС-2007 ее обсуждали за круглым столом на площадке научно-производственного объединения (НПО) "Сатурн" представители авиационной науки, вузов, наиболее "продвинутых" предприятий авиакомплекса.

По словам генерального директора Государственного научного центра "Всероссийский институт авиационных материалов" академика Евгения Каблова, подготовка кадров - это "ключевой вопрос", поскольку все меньше становится людей, "способных выдавать идеи". Академик считает, что к решению проблемы надо "подходить системно" и разработать федеральный закон по целевой подготовке специалистов авиационно-космического профиля.

В свою очередь директор Центрального института авиационного моторостроения Владимир Скибин акцентировал внимание на необходимости более тесного взаимодействия институтов и предприятий. Считается вполне приемлемым после 3-го курса

привлекать студентов к работе в научных центрах и выплачивать им зарплату, доходящую до 50 тыс. рублей в месяц. Он отметил также, что для того, чтобы догнать наиболее развитые страны в сфере авиационного двигателестроения, "необходимо уже с 5-го класса начинать отбор наиболее перспективных школьников".

Что касается самого НПО "Сатурн", то там сделана ставка на создание системы непрерывного повышения квалификации персонала. В 2006 году на эту программу было израсходовано 16,7 млн. руб. В 2007 году на эти цели будет потрачено уже 49,8 млн. Ежегодно на предприятии проходят практику около 600 человек из вузов Москвы, Самары, Иванова, Ярославля и около 800 учащихся средних и начальных профессиональных училищ. Общая сумма затрат "Сатурна" на поддержку учебных заведений только в 2006 году составила 30 млн. руб.

*источник: АРМС-ТАСС
23.08.07*

ОАК ОРИЕНТИРУЕТСЯ НА ПРИОРИТЕТНЫЙ ВЫПУСК ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в своем перспективном развитии ставит приоритетной задачей развитие и выпуск гражданской авиационной техники. Об этом на пресс-конференции в Москве заявил президент, председатель правления корпорации Алексей Федоров.

По его словам, в планах ОАК - изменение пропорций в производстве авиационной техники: с сегодняшнего соотношения объемов выпуска военной и гражданской продукции 7:1 до соотношения 1:2 в пользу гражданской авиации к 2025 году.

Глава ОАК уточнил, что, если корпорация планирует по боевой авиации к 2015 году увеличить объем в 3,5 раза, а к 2025 году - в 4,5 раза, то по гражданской авиации до 2015 году планируется увеличить объем в 15 раз, а к 2025 году - в 27 раз.

"Общий объем реализации продукции для гражданской авиации в 2025 году должен достигнуть \$17 млрд.", - сказал А. Федоров. Он отметил, что существенный рост объемов производства планируется и

по транспортной авиации, которая в последнее время в России не производилась, а производилась в Украине и Узбекистане. Тем не менее, к 2025 году ОАК должна увеличить объем производства транспортной рамповой авиации практически в 40 раз.

Общий объем авиационных производственных программ по всей авиатехнике с сегодняшнего дня и до 2025 года составит примерно \$250 млрд. "В этом объеме гражданская продукция составляет более половины указанной суммы, а с учетом транспортных самолетов - две трети", - сказал А. Федоров.

По его словам, на 2025 год прогнозная цифра продажи гражданский самолетов составляет около 300 самолетов в год, транспортных самолетов - около 100 самолетов в год и чуть больше 100 военных самолетов. Всего речь идет о выпуске на период до 2025 года около 4500 самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
16.08.07*

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ВЕДУЩИХ НИИ АВИАПРОМА И ГОСУДАРСТВЕННЫХ НАУЧНЫХ ЦЕНТРОВ ОБСУДИЛИ ПОЛОЖЕНИЯ "СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДО 2015 ГОДА"

В День российской авиационной науки представители ведущих НИИ авиапрома, государственных научных центров - ЦАГИ, ВИАМ, ЦИАМ, ГосНИИ АС, ЛИИ, ОНПП "Технология" и других - обсудили положения "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года" о создании государственного сектора авиационной науки.

Генеральный директор ФГУП ГНЦ РФ "ВИАМ", академик Евгений Каблов отметил, что впервые за время проведения авиасалона в Жуковском президент Владимир Путин осмотрел экспозицию ВИАМ. Это свидетельствует о том, что проблеме развития авиационных материалов уделяется внимание на государственном уровне. Евгений Каблов в своем выступлении в частности говорил о гиперзвуковой

авиации, развитии гиперзвука. "Эту задачу невозможно решить без взаимосвязи всех государственных научных центров. Не приняв соответствующих решений на уровне законов, без перспективной науки дальнейшее развитие авиационной промышленности невозможно, - считает академик Каблов. - Если мы упустим время - отстанем в развитии гиперзвуковой авиации от других держав".

Участники пресс-конференции отмечали, что государственная политика в области науки и технологии должна быть направлена на переход к инновационному пути развития страны на основе определяемых Президентом РФ приоритетов.

*источник: AVIA.RU
23.08.07*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" НА МАКС-2007

ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" представит на МАКС-2007 перспективные разработки всех направлений деятельности холдинга. В их числе продукция военного и гражданского назначения, программы модернизации и послепродажного обслуживания авиатехники, сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе компании. На протяжении ряда лет компания "Сухой" была генеральным партнером авиасалона МАКС, основным спонсором и крупнейшим его участником. В этом году, впервые в своей истории, компания "Сухой" выступает в составе экспозиции Объединенной авиастроительной корпорации, ядром которой она является.

На выставке планируется представить ведущий проект холдинга в области боевой авиации - многофункциональный сверхманевренный истребитель Су-35, который будет показан на статической стоянке, а в павильоне D ОАК "Военная авиация" - действующий тренажер этого самолета и макет его двигателя.

В павильоне E ОАК "Гражданская и военно-транспортная авиация, международная кооперация и

компоненты" компания "Сухой" представит другой ведущий проект, реализуемый в тесном сотрудничестве с крупнейшими западными компаниями, - региональный пассажирский самолет SuperJet 100. На стенде помимо модели самолета будут экспонироваться его тренажер, макет фрагмента пассажирского салона, модель двигателя SaM146 совместной с фирмой Snecma разработки и производства, макет стойки шасси, создаваемого в кооперации с фирмой "Месье Даути".

На статической стоянке компания "Сухой" продемонстрирует кроме Су-35 корабельный истребитель Су-33, многофункциональный истребитель-бомбардировщик Су-32 (совместно с ВВС России), истребитель Су-30МК2, модернизированный истребитель Су-27СКМ, грузопассажирский самолет Су-80ГП.

В ходе салона будут проведены демонстрационные полеты самолетов Су-32, Су-30МКМ и других.

*источник: АРМС-ТАСС
17.08.07*

ПРЕДПРИЯТИЯ КОРПОРАЦИИ "ОБОРОНПРОМ" НА ВЫСТАВКЕ МАКС-2007

На салоне МАКС-2007 на объединенном стенде ОПК "Оборонпром" будут представлены ОАО "Вертолеты России", Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля, ОАО "Камов", Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, ОАО "Роствертол", Арсеньевская авиационная компания "Прогресс", Кумертауское авиационное предприятие, "Р.Е.Т. Кронштадт", ОАО "Оборонительные системы", ОАО "Электромашиностроительный завод "Лепсе".

Предприятия вертолетостроительной интегрированной структуры (управляющая компания "Вертолеты России") представят на статической стоянке вертолеты Ми-28Н, Ми-38, Ми-34, Ми-54 (макет), Ми-

171Ш, Ми-171 VIP, Ми-171, Ми-35М, Ми-26Т, "Ансат", Ми-172, Ка-50, Ка-60, Ка-31, Ка-32, Ка-226.

Кроме того, на "президентской линейке" будут демонстрироваться вертолеты Ми-28Н "Ночной охотник" и Ка-52 "Аллигатор".

В демонстрационных полетах заявлены вертолеты Ми-28Н, Ми-38, Ми-35М, Ми-171Ш, Ка-60, Ка-31.

23 августа объявлен на МАКС-2007 Днем российских вертолетов, в рамках которого состоится пресс-конференция ОПК "Оборонпром" и ОАО "Вертолеты России".

*источник: АРМС-ТАСС
17.08.07*

ИСПЫТАНИЕ САМОЛЕТА SUPERJET 100 ИДЕТ ПО ПЛАНУ, СООБЩИЛ ДИРЕКТОР ЦАГИ

Испытание нового среднемагистрального российского самолета SuperJet 100 идет по плану, сообщил первому вице-премьеру РФ Сергею Иванову директор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Владимир Каргопольцев.

Иванов посетил этот институт в преддверии открытия авиасалона МАКС-2007. В ЦАГИ первому вице-премьеру продемонстрировали установку, на которой проходит испытания на прочность первый самолет SuperJet 100.

"Все идет по плану?" - спросил Иванов директора ЦАГИ. "Пока по плану", - ответил тот.

Иванову также подтвердили, что к началу летных испытаний в ноябре 2007 года ЦАГИ выдаст все необходимые заключения по прочностным и аэродинамическим испытаниям этого самолета.

Планируется, что этот лайнер получит сертификацию и будет запущен в серийное производство в ноябре-декабре 2008 года. Иванов также осмотрел аэродинамическую трубу, в которой проходит испы-

тания уменьшенная модель нового самолета, а также крупнейшую во всем восточном полушарии аэродинамическую установку "Т-128".

Потребляемая мощность этой "трубы" равняется 100 мегаваттам, что сравнимо с мощностью Днепро-ГЭСа. Кроме макетов отечественных самолетов, в ней "продуваются" и образцы зарубежных лайнеров. В частности, на этой установке в ближайшее время пройдут испытания бразильского пассажирского самолета марки Embraer.

В ЦАГИ расположен крупнейший в России комплекс по испытаниям самолетов. Он включает в себя 60 аэродинамических труб, позволяющих моделировать условия полета при скоростях от 10 метров в секунду до 25 скоростей звука. Здесь проходили испытания боевые самолеты семейств Су и МиГ, гражданские - Ту, Ил и Ан, а также космический челнок "Буран".

*источник: РИА «Новости»
20.08.07*

НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2007 КОМПАНИЯ "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ПРЕДСТАВИТ НОВЫЕ АВИАДВИГАТЕЛИ

На авиасалоне МАКС-2007 компания "Пермские моторы" представит последнюю модификацию двигателя ПС-90А1 и газогенератор для авиадвигателей нового поколения.

Как сообщили в пресс-службе предприятия, новые двигатели можно будет увидеть не только на стенде, но и в действии: на демонстрационном показе они поднимут в небо транспортный самолет Ил-96-400. Эксперты "Пермских моторов" рассчитывают, что основной интерес у потенциальных инвесторов вызовет новый газогенератор. "Двигатели на основе газогенераторов способны решить многие проблемы отечественного самолетостроения, их можно исполь-

зовать на лайнерах как региональной, так и дальнемагистральной авиации", - пояснили представители предприятия.

На стенде в рамках салона будет продемонстрирована совместная разработка пермского предприятия "Авиадвигатель" и Внуковского авиаремонтного завода - газотурбинный двигатель ГТЭ-10 П номинальной мощностью 10 МВт. Его использование на энергоблоках внуковской ТЭЦ позволит полностью обеспечить потребности комплекса "Аэропорт Внуково" в электроэнергии и тепле.

*источник: АРМС-ТАСС
17.08.07*

ПРЕДПРИЯТИЯ КОРПОРАЦИИ "ОБОРОНПРОМ" ПРЕДСТАВЯТ НА ВЫСТАВКЕ МАКС-2007 ПРОИЗВОДИМУЮ ПРОДУКЦИЮ

На Международном авиакосмическом салоне МАКС-2007, который пройдет с 21 по 26 августа в г. Жуковский, предприятия корпорации ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" в рамках российской экспозиции представят производимую технику. Делегацию возглавляет генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров.

На объединенном стенде ОПК "Оборонпром" (павильон В) будут представлены: ОАО "Вертолеты России", Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля, ОАО "Камов", Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, ОАО "Роствертол", Арсеньевская авиационная компания "Прогресс", Кумертауское авиационное предприятие, "Р.Е.Т. Кронштадт", ОАО "Оборонительные системы", ОАО "Электромашиностроительный завод "Лепсе".

Предприятия вертолетостроительной интегрированной структуры (управляющая компания "Вертолеты России") представят на статической стоянке вертолеты Ми-28Н, Ми-38, Ми-34, Ми-54 (макет), Ми-171Ш, Ми-171 VIP, Ми-171, Ми-35М, Ми-26Т, "Ансат", Ми-172, Ка-50, Ка-60, Ка-31, Ка-32, Ка-226.

Кроме того, на "президентской линейке" будут демонстрироваться вертолеты Ми-28Н "Ночной охотник" и Ка-52 "Аллигатор".

В демонстрационных полетах заявлены вертолеты Ми-28Н, Ми-38, Ми-35М, Ми-171Ш, Ка-60, Ка-31.

23 августа объявлен на МАКС-2007 Днем российских вертолетов, в рамках которого состоится пресс-конференция ОПК "Оборонпром" и ОАО "Вертолеты России" (11:00, зал пресс-конференций №17).

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение, производство средств ПВО и сложных радиоэлектронных комплексов, лизинг, электротехническое машиностроение, производство автокомпонентов.

Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Российская Федерация (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%), ОАО "Роствертол" (2,79%).

Выручка предприятий корпорации в 2006 году превысила 33 млрд. рублей. На предприятиях корпорации занято свыше 40 000 человек.

*источник: компания «ОПК "Оборонпром"»
17.08.07*

С. ИВАНОВ ОЗНАКОМИЛСЯ С ХОДОМ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА SUPERJET 100

Первый вице-премьер РФ Сергей Иванов в понедельник посетил Центр авиационной науки Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ), где ознакомился с ходом испытаний нового российского самолета SuperJet 100.

Иванов побывал, в частности, в отделении аэродинамики силовых установок летательных аппаратов. Здесь установлена дозвуковая натурная аэродинамическая труба. Она широко задействована в отработке и подготовке к сертификации силовой установки самолета Sukhoi SuperJet, а также истребителя пятого поколения.

Здесь же специалисты изучают аэродинамику двигателей в режимах сверхманевренности или, например, в режиме реверса. Полученные данные позволяют добиться более надежной и стабильной работы и избежать катастрофических последствий, таких, например, как авиакатастрофа в аэропорту

Иркутска. По оценке специалистов, ее причиной стал как раз режим реверса.

На макете Sukhoi SuperJet 100 Иванову продемонстрировали такое аэродинамическое явление, как флаттер - резонансные колебания, которые возникают из-за неверной проработки аэродинамики и прочности элементов самолета или выхода из строя рулевых элементов. Флаттер способен привести к разрушению лайнера, поэтому специалисты ЦАГИ работают над тем, чтобы скорость, на которой возникает это явление, была заведомо выше, чем максимальная скорость самолета.

"Не дай Бог такое увидеть в реальной жизни", - сказал первый вице-премьер после увиденного.

*источник: РИА «Новости»
20.08.07*

НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2007 КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПРОДЕМОНСТРИРУЕТ СВОИ НОВЕЙШИЕ РАЗРАБОТКИ

На авиасалоне МАКС-2007, открывающемся в г. Жуковском 21 августа с.г., корпорация "Иркут" продемонстрирует свои как уже получившие признание, так и новейшие разработки в области военной и гражданской авиации.

К числу последних относится в первую очередь проект создания нового пассажирского авиалайнера МС-21, призванного прийти на смену Ту-154. В июле нынешнего года правление Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) определило главным исполнителем данной программы корпорацию "Иркут", которая будет реализовывать ее, как отмечает президент компании Демченко О.Ф., "совместно с ведущими КБ страны".

Результаты первого этапа работ, проведенных корпорацией "Иркут" в ее рамках, были рассмотрены и одобрены 14 августа с.г. комиссией ОАК, которая приняла решение о дальнейшем развитии проекта.

МС-21 задумывается как семейство ближне-среднемагистральных самолетов, способных вмещать от 150 до 200 пассажиров. Планируемый выход нового авиалайнера на рынок - 2015 год.

Для создания конкурентоспособного продукта разработчики МС-21 изначально закладывают достаточно высокие требования по радикальному улучшению экономических и эксплуатационных характеристик по сравнению с существующими на сегодня аналогами. При производстве МС-21 предполагается широко использовать новейшие материалы, такие, как перспективные алюминиевые сплавы и композиционные материалы. На нем будут установлены перспективные высокоэкономичные двигатели и самое современное бортовое оборудование. По уровню комфортности для пассажиров МС-21 должен превзойти не только отечественные, но и зарубежные аналоги. Подробнее с данным проектом можно ознакомиться в ходе работы авиасалона МАКС-2007 на стенде корпорации "Иркут" в павильоне Е.

В этом же павильоне представлены другие гражданские программы корпорации. В частности, там можно увидеть макеты самолета-амфибии Бе-200, линейку беспилотных авиационных комплексов, в т.ч. натурные образцы БПЛА "Иркут-2М", "Иркут-10", малогабаритную РЛС для БПЛА, переносную станцию управления. Беспилотный авиационный комплекс "Иркут-850" с комплексом управления демонстрируется на статической стоянке. Самолет Бе-200 в противопожарном варианте Бе-200ЧС уже успел хорошо зарекомендовать себя не только в России, но и за

рубежом, упомянутые же БПЛА еще проходят испытания в структурах МЧС России.

На статической стоянке выставлен легкий автожир А-002М - проект ОКБ легкой авиации корпорации "Иркут". В настоящее время завершаются его летные испытания и разворачивается серийное производство. В летной программе авиасалона принимает участие опытный экземпляр многоцелевого истребителя Су-30МКИ, который стал своеобразной "визитной карточкой" корпорации. К настоящему времени портфель заказов корпорации "Иркут" на самолеты этого типа составляет почти 250 боевых машин, значительная часть которых уже поставлена ВВС Индии, Малайзии.

В этом году впервые в летном показе авиасалона МАКС-2007 принимает участие учебно-боевой самолет Як-130 (борт 01) с вооружением, включающим в себя 2 ракеты Р-73 "воздух - воздух", 2 контейнера Б-8 с неуправляемыми ракетами "воздух - земля", а также с двумя подвесными топливными баками. Самолет создан в ОКБ им. А.С. Яковлева, входящем в состав корпорации "Иркут".

На данном самолете установлены два двигателя АИ-222-25, произведенные ФГУП "ММПП "Салют" в кооперации с госпредприятием "Ивченко-Прогресс" (Украина) и ОАО "Мотор Сич" (Украина). Государственные стендовые испытания этих двигателей будут завершены в ноябре текущего года. Получение предварительного заключения по Государственным испытаниям самолета намечено на осень 2007 г. (конец октября - начало ноября т.г.). Завершение государственных испытаний в полном объеме планируется на конец 2008 года.

Второй Як-130 (борт 02) с аналогичным вооружением демонстрируется на статической стоянке. Рядом с ним размещены макеты различных авиабомб, в т.ч. корректируемых, которые способен нести самолет. На нем установлена система управления вооружением и вспомогательная силовая установка, что позволяет потенциальным заказчикам ознакомиться с работой основного оборудования самолета непосредственно на стоянке без запуска двигателей. Второй борт также готов к демонстрационным полетам.

Кроме того, в павильоне D на стенде корпорации "Иркут" представлен специализированный тренажер боевого применения Як-130, на котором отрабатываются навыки управления самолетом и вооружением.

*источник: компания «НПК "Иркут"»
15.08.07*

ЧИСТЫЙ УБЫТОК НПО "САТУРН" В I ПОЛУГОДИИ СОСТАВИЛ 302 МЛН. РУБ.

Чистый убыток НПО "Сатурн" по РСБУ в первом полугодии 2007 года составил 302 млн. руб., тогда как годом ранее предприятие имело чистую прибыль 161,434 млн. руб.

Выручка "Сатурна" в первом полугодии выросла в сравнении с аналогичным периодом 2006 года на 39,9%, до 4,148 млрд. руб. Увеличение объема выручки связано с изменением портфеля заказов предприятия и повышением цены на производимую

продукцию, говорится в сообщении компании. Валовая прибыль увеличилась в сравнении с прошлым годом в 2,6 раза и составила 302 млн. руб. против 115 млн. руб. в 2006 году. Прибыль от продаж за отчетный период сократилась в четыре раза и составила 69 млн. руб. по сравнению с 279 млн. руб. годом ранее.

*источник: газета «Бизнес & FM»
14.08.07*

ФИРМА "ТУПОЛЕВ" ОБЪЯВИЛА О ДВУХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ РАЗРАБОТКАХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ

Старейшая в России авиастроительная фирма "Туполев" объявила на авиационно-космическом салоне МАКС-2007 о двух перспективных разработках пассажирских самолетов, передает ИТАР-ТАСС.

Как сказал на пресс-конференции президент и генеральный конструктор фирмы Игорь Шевчук, одна из них связана с созданием нового среднемагистрального самолета. Он будет оснащен "как отечественными, так и зарубежными двигателями, новейшим бортовым оборудованием, иметь экипаж из двух человек". Машину планируется сертифицировать в 2010 г.

Вторая новинка - широкофюзеляжный самолет с дальностью полета в пределах 5 тыс. км. Он сможет взять на борт 250-270 человек. "Первоначальный рынок для этого авиалайнера оценивается специалистами примерно в 200 машин", - сказал И. Шевчук. Считается, что многие технические и технологические

новшества этих разработок будут использованы в проекте МС-21, который реализуется в соответствии с федеральной целевой программой развития гражданской авиации России.

Сегодняшний день работы МАКС-2007 объявлен днем фирмы "Туполев". 85 лет назад родоначальник фирмы Андрей Туполев создал и возглавил в стране самолетостроительное конструкторское бюро. Сегодня фирма "Туполев" наряду с гражданскими авиалайнерами ведет разработку стратегических и дальних ударных авиационных комплексов, самолетов специального назначения, авиалайнеров на альтернативных видах топлива и беспилотных летательных аппаратов.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
22.08.07*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА ПОСТАВКУ НА ЭКСПОРТ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30 ПРОИЗВОДСТВА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" СОСТАВЛЯЕТ 242 САМОЛЕТА

Корпорация "Иркут" имеет твердые заказы на поставку зарубежным заказчикам 242 многофункциональных истребителей Су-30МКИ.

"Портфель заказов на Су-30 у нас колоссальный - 242 самолета", - сообщил "Интерфаксу-АВН" на проходящем в Жуковском авиасалоне МАКС-2007 президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

По его словам, такой портфель заказов обеспечивает полную загрузку предприятия как минимум до

2012 года включительно. "Мы должны будем выпустить по 30-35 самолетов в год", - сказал О. Демченко.

Он сообщил, что в рамках подписанных контрактов самолеты поставляются в настоящее время в Индию, Алжир, Малайзию.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
24.08.07*

ПЕРМСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ НА МАКСЕ ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ С АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ

Об этом сообщает пресс-служба Пермского моторостроительного комплекса. Контракт на поставку пяти двигателей с перьями подписала компания Silk Way Airlines. Ее директор Камран Гасимов говорит, что новый двигатель ПС-90А-76 позволяет уникальному самолету Ил-76 выполнять рейсы по всему миру, так как характеристики его отвечают всем требованиям по шумовым ограничениям.

Дело в том, что в 2002 году были запрещены полеты самолета Ил-76-ТД, но сейчас он получил вто-

рое рождение за счет пермских двигателей и начал выполнять полеты по всему миру без всяких ограничений. Этот самолет может сесть в аэропорту Франкфурта, Парижа, Токио, всех других городов мира. "Это дало толчок для развития авиационной индустрии, для нашего региона, открыл новые границы нашей авиакомпании", - заявил Камран Гасимов.

*источник: радиостанция «Эхо Перми»
22.08.07*

"МИГ" БУДЕТ АКЦИОНИРОВАН В БЛИЖАЙШИЕ ДВА МЕСЯЦА

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" будет акционирована в ближайшие два месяца, заявил первый заместитель гендиректора РСК Сергей Цивилев на пресс-конференции в Москве в среду.

"Существует план акционирования "МиГа", работа по нему идет очень интенсивно. Проведена инвентаризация, закончена оценка промбаланса предприятия, все это сдано в Росимущество, чтобы оно выдало распоряжение об акционировании. Я думаю, что в ближайшие месяц-два это будет", - цитирует Цивилева РИА "Новости".

По его словам, формально "МиГ" пока не вошел в Объединенную авиастроительную корпорацию

(ОАК), но реально на авиасалоне МАКС-2007 показ военной техники "МиГ" уже будет делать совместно с ОАК.

Первоначально предполагалось, что все процедуры по акционированию предприятия завершатся еще до конца 2006 года, после чего акции должны были быть внесены в ОАК. Корпорация, в которой Российская Федерация консолидирует авиастроительные активы, была зарегистрирована в конце ноября 2006 года. Доля государства в компании с уставным капиталом 96,7 миллиарда рублей составляет более 90%.

*источник: сайт «Вести.Ru»
15.08.07*

НА МАКС-2007 ПРЕДСТАВЯТ НОВУЮ РАЗРАБОТКУ РОССИЙСКИХ ИНЖЕНЕРОВ – ГАЗОЛЕТ

Новая разработка отечественных инженеров - газолет, не имеющий аналогов в мире, - будет представлена сегодня в рамках салона МАКС-2007 в подмосковном Жуковском.

Газолетом является вертолет Ми-8ТГ, оснащенный двигателями, которые могут работать как на авиационном керосине и продуктах переработки попутного нефтяного газа, так и на их смеси. Максимальной эффективности газолеты могут достигать при использовании в нефтегазодобывающих регионах России, где попутный газ просто сжигают в факелах. Проблема использования альтернативных видов топлива весьма актуальна. По оценке ученых, в 21 веке ожидается падение добычи нефти и связанное с этим уменьшение производства жидкого топлива, включая и авиакеросин. Кроме того, газовое топливо - экологически более чистое и дешевле в 4-7 раз, чем авиакеросин.

Для переоборудования под газовое топливо можно использовать вертолеты марки Ми-8. По словам Вячеслава Зайцева, генерального директора ОАО "Интеравиагаз", являющегося одним из разработчиков газолета, кредиты, взятые на подобное переоборудование вертолетов, окупаются через 3 года после начала эксплуатации. Специалисты компании также подсчитали, что переоборудование в сургутском регионе России 42 вертолетов двух авиапредприятий принесет через 15 лет доход в размере 60-70 млн. долл.

Минимальные инвестиции для запуска этого проекта составляют 3-4 млн. долл., из них примерно 2 млн. - на завершение ОКР.

*источник: АРМС-ТАСС
23.08.07*

ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ АЭРОДИНАМИКИ И ПРОЧНОСТИ БОЕВОГО САМОЛЕТА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ РЕШЕНЫ – ДИРЕКТОР ЦАГИ

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) существенно продвинулись в работе по оценке проекта боевого самолета пятого поколения, создаваемого компанией "Сухой", заявил на авиакосмическом салоне МАКС-2007 директор ЦАГИ Владимир Каргопольцев.

"Мы работаем очень активно в этой области. Проект перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации достаточно сильно продвинул. Самолет, с нашей точки зрения, то есть с точки зрения аэродинамики, прочности, вырисовывается,

получается. Там есть ряд вопросов, имеющих рабочий характер, которыми надо заниматься", - сказал В. Каргопольцев. По его словам, "критерии боевого самолета пятого поколения совершенно внятные". "Их порядка четырех-пяти", - сказал директор ЦАГИ. К числу первоочередных критериев он отнес вопросы обеспечения возможности взлета и посадки самолета с укороченных взлетно-посадочных полос.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
24.08.07*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ПОДПИСАЛА НА ВЫСТАВКЕ МАКС-2007 РЯД ДОГОВОРОВ О ФИНАНСОВОМ ЛИЗИНГЕ САМОЛЕТОВ

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс" подписала на МАКС-2007 ряд договоров о финансовом лизинге самолетов. Примерная стоимость контрактов составляет 500 млн. долл.

Подписан договор о финансовом лизинге с авиакомпанией "Авиалинии-400" (будет работать под торговой маркой Red Wings) на 6 самолетов Ту-204-100. Самолеты будут поставлены в финансовый лизинг сроком на 15 лет. Начало поставок - 2008 г.

Компания "Ильюшин Финанс" подписала также договор о финансовом лизинге с авиакомпанией "ГТК "Россия" на 6 самолетов Ан-148. Кроме того, "Ильюшин Финанс" и ГТК "Россия" подписали меморандум о взаимопонимании по приобретению еще 6

самолетов Ан-148 и протокол о взаимопонимании по приобретению дальнемагистрального самолета Ил-96-300. Меморандум о взаимопонимании по приобретению 6 Ан-148 является обновлением меморандума с авиакомпанией "Пулково" (авиакомпания "Пулково" и ГТК "Россия" теперь стали единой компанией).

Как заявил министр транспорта России Игорь Левитин, комментируя подписание соглашения по Ан-148, "это первый контракт в России на приобретение Ан-148". Министр выразил надежду, что "этот самолет будет летать долго, в том числе на Украину".

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.07*

В ИРКУТСКЕ ИЗГОТОВЛЕНА ДВА ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-30МК ДЛЯ ВВС АЛЖИРА

На Иркутском авиационном заводе, филиале научно-производственной корпорации "Иркут", изготовлены 2 первых из запланированных по контракту 28 многоцелевых истребителей Су-30МК для ВВС Алжира.

Как сообщили в дирекции предприятия, собранные и прошедшие летные испытания машины в ближайшие дни вылетят в Ахтубинск, где на них будут обучаться алжирские пилоты.

Алжир - третья страна, с которой заключен контракт на поставку самолетов данного класса. С 2002 по 2005 гг. в Иркутске было выпущено 40 боевых машин для ВВС Индии, в настоящее время поставлено 6 из 18 истребителей в Малайзию.

*источник: АРМС-ТАСС
20.08.07*

ЗАВОД ИМ. ДЗЕРЖИНСКОГО ЗАКЛЮЧИЛ НА МАКСЕ КРУПНЫЙ ОБОРОННЫЙ КОНТРАКТ

23 августа в Москве на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2007 ФГУП "Машиностроительный завод им. Дзержинского" подписал крупнейший за последние годы контракт на поставку специальной продукции. Контракт подписан с одним из предприятий холдинга "Алмаз-Антей", специализирующегося на оборудовании для войск ПВО, и предусматривает производство и поставку в 2008 году продукции предприятия на сумму более \$13 млн. с возможным увеличением объема заказа в течение года.

Руководство завода также провело ряд встреч с представителями корпорации "Тактическое ракетное вооружение" и другими предприятиями - потребителями продукции завода. "Основной темой обсуждения стали перспективы размещения заказов на предприятии на 2008 год. По итогам проведен-

ных встреч руководство завода видит возможность удвоить объемы выпускаемой военной продукции в 2008 году", - сообщил заместитель директора ЗиД по экономике и финансам Дмитрий Ушаков. Таким образом, предполагает Ушаков, 2008 год может стать третьим годом подряд, когда предприятие удваивает производство спецпродукции.

Также в настоящее время заканчивается подготовка документов по привлечению средств федерального бюджета на инвестиции в 2008 году в оборудование для военного производства объемом 20 млн. руб. "Изначально на этот год планировалась сумма в 12 млн. руб.", - добавил Ушаков.

*источник: газета «Новый компаньон»
24.08.07*

SUPERJET 100 ДОВЕДУТ В ВЕНЕЦИИ

В Венеции по требованиям иностранных заказчиков будет проводиться установка дополнительного оборудования на самолеты Sukhoi SuperJet 100, производство которых будет идти на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Гагарина (КНААПО). Об этом заявил в конце минувшей недели заместитель гендиректора по стратегическому развитию ОАО "Компания "Сухой" Дмитрий Маценков.

"Соглашением с итальянской Alenia не предусмотрена финальная сборка самолета Sukhoi SuperJet 100 в Венеции, там будет проводиться только установка определенного оборудования и салонов по требованиям иностранных заказчиков. Полная сборка самолета будет проводиться только на территории России в Комсомольске-на-Амуре", - уточнил г-н Маценков, комментируя появившиеся в зарубежных СМИ сооб-

щения о возможности полной сборки самолетов SSJ за границей. Напомним, Alenia и КБ "Сухой" заключили договор об изготовлении и продвижении на авиарынке этого лайнера. Топ-менеджер добавил, что в Венеции будет установлено производство "по доводочной базе самолета, что позволит создать лишь ограниченное количество рабочих мест".

В то же время, по его словам, соглашением с Alenia предусмотрено участие в "доводке" самолета как итальянских, так и российских сотрудников. "Соглашением предусмотрено участие российских сотрудников на территории предприятий в Венеции в соответствии к итальянским сотрудникам 50 на 50", - сказал Дмитрий Маценков.

*источник: газета «Коммерсантъ» -
Хабаровск»
07.08.07*

ВЭБ И ОАК ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О РЕАЛИЗАЦИИ РЯДА ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Внешэкономбанк и Объединенная авиастроительная корпорация на МАКС-2007 подписали протокол о реализации ряда инвестиционных проектов. Подписи под документом поставили председатель Внешэкономбанка Владимир Дмитриев и президент ОАК Алексей Федоров.

Согласно подписанному документу, Внешэкономбанк и ОАК намерены реализовать в 2007-2015 гг. ряд инвестиционных проектов, направленных на глубокую модернизацию существующих и создание новых инновационных высокотехнологических производств авиатехники и комплектующих.

Предусматривается возможность участия ВЭБ в организации средне- и долгосрочного финансирования создания ОАК авиастроительного кластера, который включает в себя современный инженерный центр, испытательную базу и опытные производства. Банк готов рассмотреть возможность финансирования создания необходимой производственной и жилищно-коммунальной инфраструктуры для этого проекта.

Предполагается совместная работа по лизингу воздушных судов, производимых предприятиями ОАК. Предполагается разработка совместной стратегии развития бизнеса по лизингу самолетов. Внешэкономбанк рассматривает возможность вхождения в уставный капитал ОАК в случае одобрения таких действий исполнительными органами сторон.

Банк также заинтересован выступить в роли инвестиционного консультанта при проведении первичного размещения акций ОАК, а также оказывать поддержку в размещении дополнительного выпуска акций корпорации в 2008 г.

Однако стороны не ограничивают возможное взаимодействие рамками подписанного соглашения и намерены в дальнейшем расширять стратегическое сотрудничество.

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.07*

НА МАКС-2007 ОБЪЯВЛЕНО О СОЗДАНИИ СП ПО ПРОДАЖАМ И ПОСЛЕПРОДАЖНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА SUPERJET 100

В рамках соглашения о стратегическом партнерстве холдинг "Сухой", его дочернее предприятие ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и итальянская компания Alenia Aeronautica (входит в концерн Finmeccanica) объявили в рамках МАКС-2007 о создании совместного предприятия (СП) SuperJet International по продажам и послепродажному обслуживанию самолетов семейства SuperJet 100.

Подписи под документом поставили с российской стороны генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян и президент ЗАО "ГСС" Виктор Суботин, с итальянской - старший вице-президент по развитию бизнеса компании Alenia Карло Логли.

Согласно подписанному соглашению, в создаваемом СП SuperJet International 51% акций будет принадлежать Alenia Aeronautica и 49% акций - "Сухому". Это СП займется сертификацией, продвижением, поставками и технической поддержкой самолетов SuperJet на западном рынке. Кроме того, предприятие будет заниматься окончательной

доводкой компоновки самолетов под требования заказчика. Штаб-квартира СП будет находиться в Венеции. Будут использоваться мощности и персонал компании Alenia Aeronautica. Общий штат СП составит около 600 чел. в равных долях от российской и итальянской сторон.

В июне на авиасалоне в Ле Бурже итальянская и российская компании подписали генеральное соглашение, направленное на стратегическое партнерство в рамках проекта создания семейства самолетов SuperJet 100. Оно определяет приобретение компанией Alenia Aeronautica 25 проц. + 1 акция ГСС (подлежит одобрению правительствами двух стран), а также оговаривает условия участия итальянской стороны в финансировании программы (не менее 25 проц.). Alenia планирует инвестировать в программу SuperJet от 200 до 250 млн. долл.

*источник: АРМС-ТАСС
22.08.07*

НА САЛОНЕ МАКС-2007 ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВЯТ ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-29К

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) представит впервые на Московском авиационно-космическом салоне (МАКС-2007) истребитель корабельного базирования МиГ-29К и МиГ-29КУБ, говорится в пресс-релизе РСК "МиГ", распространенном на пресс-конференции "Объединенная авиастроительная корпорация на авиасалоне МАКС-2007".

"Новинки МАКС-2007 - истребители корабельного базирования МиГ-29К (одноместный) и МиГ-29КУБ (двухместный), выпускаемые серийно по заказу ВМС Индии", - сказано в пресс-релизе.

МиГ-29К и МиГ-29КУБ - базовые истребители

нового унифицированного семейства боевых самолетов, выпускаемых РСК "МиГ", говорится в сообщении корпорации. Эти самолеты отличает высокая боевая эффективность, улучшенные эксплуатационные характеристики и повышенная надежность агрегатов, систем и узлов.

В небе над Жуковским продемонстрирует уникальные фигуры высшего пилотажа экспериментальный сверхманевренный истребитель МиГ-29М ОВТ, сказано в сообщении корпорации.

*источник: РИА «Новости»
15.08.07*

ЛЕТНЫЙ ДЕНЬ НА МАКСЕ ОТКРЫЛ НОВЕЙШИЙ БОМБАРДИРОВЩИК СУ-34

Летный день на МАКСе открыл бомбардировщик Су-34, передает корреспондент "Ленты.Ру". На самой выставке представлен серийный самолет этого типа, принятый на вооружение ВВС России.

Су-34 - новейшие фронтовые бомбардировщики, первые два из которых были переданы военновоздушным силам в декабре 2006 года. В 2007 году ВВС намерены приобрести еще шесть машин этого типа, а в общей сложности программа производства Су-34 рассчитана до 2020 года - к этому времени вооруженные силы должны получить около 300

новых бомбардировщиков.

Су-34 (по классификации НАТО он называется Fullback) предназначен для поражения наземных и морских целей с использованием различного, в том числе и высокоточного, вооружения. Кабины экипажа и жизненно важные узлы самолета бронированы, что позволяет ему переносить более тяжелые повреждения по сравнению с другими самолетами этого класса.

*источник: LENTA.RU
21.08.07*

В 2007 ГОДУ НА ЭКСПОРТ БУДЕТ ПОСТАВЛЕНО БОЛЕЕ 40 САМОЛЕТОВ "СУ"

Общий объем поставок самолетов "Сухого" на экспорт в 2007 году составит более 40 машин, сообщил журналистам на пресс-конференции на авиасалоне МАКС-2007 во вторник генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

"В этом году компания "Сухой" поставит на экспорт более 30 самолетов. Кроме этого, самолеты "Су" будет поставлять за рубеж корпорация "Иркут".

Итого на экспорт будет поставлено более 40 самолетов", - сказал М. Погосян.

Отвечая на вопросы "Интерфакса-АВН", М. Погосян отметил, что хорошие экспортные перспективы имеет новый многофункциональный истребитель Су-35, который впервые демонстрируется на авиасалоне.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.08.07*

КАПО ГОТОВИТСЯ К ЗАПУСКУ ТУ-334

В 2008 году Казанский авиационный завод имени Горбунова (КАПО) планирует начать серийный выпуск ближнемагистрального пассажирского самолета Ту-334.

Производство самолетов Ту-334 будет происходить в кооперации с "Авиастаром" (Ульяновск), "Авиакором" (Самара), ЦАТИ (Москва), ВАСО (Воронеж) и "ТАВИА" (Таганрог). По словам президента фонда "Партнер гражданской авиации" Олега Смирнова, каждая из компаний по договоренности будет заниматься производством определенных комплектов для Ту-334. Окончательная сборка самолета будет производиться в Казани.

По словам главного конструктора Ту-334 Игоря Калыгина, в этом году более 30 авиакомпаний уже заказали 212 самолетов. "В свое время на разработку и сертификацию было затрачено более \$80 млн. Ту-334 сертифицирован по многим параметрам и уже сейчас может эксплуатироваться авиакомпаниями практически без ограничений. Главное - начать серийное производство этих самолетов и постепенно заменить ими стареющие Ту-134", - считает главный конструктор.

Как рассказал "Гудку" источник в ОАК, "государство до сих пор не определилось, какие самолеты смогут заменить Ту-134. На самолеты Sukhoi SuperJet 100 есть твердые контракты, а по Ту-334 есть только соглашения о намерениях. Лишь при наличии зака-

зов на Ту-334 ОАК начнет рассматривать возможность организации производства". Кроме того, чтобы запустить в серию Ту-334, необходимы немалые средства. "Пока неизвестно, насколько реализуемы планы производства этого самолета, поскольку еще не определен источник финансирования. Денег у ОАК нет", - утверждает источник.

"Запуск в серию Ту-334 зависит от того, удастся ли нашим депутатам и сенаторам пролоббировать этот проект", - считает руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Сейчас в продвижении проекта по Ту-334 заинтересовано правительство Татарстана и Роспром. Но Татарстан сможет выделить деньги, если к участию в проекте подключится ОАК. Пока же ОАК, более ориентированный на выпуск самолетов Sukhoi SuperJet 100, всячески тормозит и никоим образом не способствует развитию производства Ту-334.

По мнению Олега Пантелеева, судьба Ту-334 будет зависеть от того, как пройдут испытания самолета Sukhoi SuperJet 100. Если вовремя и без проблем, и в 2008 году самолет получит сертификат, а в 2009-м начнутся его продажи, то судьба Ту-334 будет печальной.

*источник: газета «Гудок»
14.08.07*

КАЗАНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ ГОРБУНОВА ОТМЕЧАЕТ 80-ЛЕТИЕ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ

ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова" отмечает сегодня 80-летие со дня основания. Первенец отечественной авиации был основан в Москве 14 мая 1927 года. С началом Великой Отечественной войны, в ноябре 1941 года, он был эвакуирован в Казань и слился со строящимся здесь авиационным заводом.

Начиная с 1928 года предприятием было освоено производство самолетов АНТ-3, АНТ-4, АНТ-5, АНТ-9 конструкции Андрея Туполева. В годы Отечественной войны его коллектив дал фронту свыше 10 тыс. пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2 и ПЕ-8. После войны здесь выпускались дальнемагистральные пассажирские лайнеры Ил-62, Ил-62М.

За последние годы, как сообщил генеральный директор Наиль Хайруллин, предприятие освоило серийный выпуск среднемагистральных самолетов Ту-214 на 210 пассажиров, которые эксплуатируются в компаниях "Дальавиа", ГТК "Россия". Готовится к серийному выпуску с 2008 года ближнемагистральный самолет Ту-334 на 102-126 пассажиров.

В юбилейных торжествах предприятия принимают участие руководители Федерального агентства по промышленности, Министерства обороны, авиационных компаний страны.

*источник: АРМС-ТАСС
16.08.07*

В РАМКАХ ОАК БУДЕТ СОЗДАН НОВЫЙ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЙ САМОЛЕТ - ПРЕЗИДЕНТ ОАО "ТУПОЛЕВ"

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена создать новый большой широкофюзеляжный самолет, заявил на пресс-конференции в среду в главном офисе "Интерфакса" президент ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

"В рамках ОАК "Туполев" занимается разработкой нескольких перспективных проектов: создание большого широкофюзеляжного самолета, а также участие в проекте самолета МС-21", - сказал он. Кроме того, И. Шевчук сообщил, что ОАО "Туполев" будет расширять продажи самолетов Ту-204 и Ту-214. Он добавил, что фирма "Туполев" в рамках ОАК будет по-прежнему

заниматься проектированием и созданием пассажирских и транспортных самолетов. "На сегодняшний день 65-70% пассажирских перевозок приходится на "Туполева". Вхождение в ОАК не меняет направления работы компании", - подчеркнул он. По словам И. Шевчука, на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2007 фирма "Туполев" представит пассажирский самолет Ту-334, который уже готов к перевозке пассажиров по территории России.

*источник: ИА «Интерфакс»
16.08.07*

МИНИСТР ОБРАЗОВАНИЯ РФ ОТКРОЕТ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ РАЗДЕЛ ЭКСПОЗИЦИИ НА МАКС-2007

В рамках Международного авиационно-космического салона Макс-2007 будет организован раздел экспозиции "Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи". Об этом GPSearch.org сообщили в оргкомитете салона.

Целью экспозиции станет демонстрация научно-технических разработок молодых ученых и специалистов вузов, научных институтов и предприятий; повышение интереса детей и молодежи к авиации и космонавтике, привлечение к занятиям авиационно-техническим творчеством, к получению образования и профессиональной подготовки в авиационно-технических вузах и техникумах России, к знакомству с перспективой трудовой деятельности и научно-технического творчества на предприятиях авиационно-космического комплекса.

Экспозицию представят ведущие вузы РФ и ближнего зарубежья, такие как МФТИ, МАТИ им. К.Э. Циолковского, МАИ, МГТУ им. Баумана, Запорожский национальный технический университет (Республика Украина), Южно-Уральский университет (г. Челябинск) и др. А также Советы молодых специалистов предприятий авиационно-промышленного комплекса: "Салют", РКК "Энергия" им. С.П. Королева, ММП им. Чернышева, ЦНИИМАШ, "МДС-микро", холдинг "Сухой", "ТехПромСоюз" (г. Минск).

В церемонии официального открытия примет участие министр образования и науки России Андрей Фурсенко.

источник: GPSearch.org
10.08.07

ОЖИДАЮТСЯ ЗАКАЗЫ НА ПОСТАВКУ ДО 25 САМОЛЕТОВ ТУ-334

На завершающей стадии находится подготовка контрактов на поставку авиакомпаниям нового ближнемагистрального самолета Ту-334, подписание может состояться на авиасалоне МАКС-2007.

"На предстоящем авиасалоне МАКС планируется подписать твердые заказы на поставку 20-25 самолетов Ту-334", - сообщил "Интерфаксу-АВН" начальник Управления авиационной промышленности Роспрома Евгений Горбунов.

Он отметил, что получение твердых заказов на поставку Ту-334 российским и зарубежным заказчикам позволит принять окончательное решение по организации серийного производства этих машин на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО).

источник: газета «Время и деньги»
14.08.07

ВСЕ КОМПАНИИ РОСОБОРОНЭКСПОРТА ПРОВЕДУТ IPO ДО 2012 ГОДА

Все компании, управляемые государственным концерном "Рособоронэкспорт", проведут IPO к 2012 году, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на главу концерна Сергея Чемезова. Акции трех компаний, "ВСМПО-Ависма", "АвтоВАЗ" и вертолетного холдинга "Оборонпром", планируется разместить на бирже уже в 2009 году.

Ранее сообщалось, в частности, что автопроизводитель "АвтоВАЗ" разместится на бирже после того, как "раскольцует" структуру собственности. В настоящее время большая часть акций завода принадлежит его дочерним компаниям. Напрямую Рособоронэкспорт и его консультант, "Тройка Диалог", контролируют около 16 процентов компании.

По данным РТС, капитализация компании в настоящее время составляет 4,73 миллиарда долла-

ров. Чемезов добавил, что Рособоронэкспорт является второй в мире компанией по объемам поставок военной авиации. Общий объем продаваемого за рубеж российского оружия оценивается в 5,5-6 миллиардов долларов в год. Половина этого объема приходится на военную авиацию.

Кроме "АвтоВАЗа" Рособоронэкспорту принадлежит 31,3 процента "Оборонпрома", а через дочерние компании - 25 процентов "Мотовилихинских заводов", занимающихся производством артиллерии, а также 66 процентов титановой корпорации "ВСМПО-Ависма". В 2006 году объем продаж Рособоронэкспорта составил 5,3 миллиарда долларов.

источник: LENTA.RU
21.08.07

"ГИДРОМАШ" ИЗМЕНИЛ СТРУКТУРУ АКЦИОНЕРНОГО КАПИТАЛА

ЗАО "Гидравлические системы" увеличило долю в уставном капитале ОАО "Гидромаш" (Нижний Новгород, ведущий российский производитель гидроцилиндров и гидроагрегатов для всех типов летательных аппаратов) с 19,98% до 22,84%, говорится в сообщении предприятия. Еще 8,58% акций "Гидромаша" приобрело ЗАО "ГИКОМ", которое ранее акциями предприятия не владело. Кроме того, ОАО "Гидромаш" само приобрело 9,8% акций предприятия. В сообщении компании также сказано, что ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" сократило свою долю в уставном капитале "Гидромаша" с 19% до

0,11%, а ОАО "Национальный космический банк" (НКБ) вышло из числа участников акционерного капитала. Ранее НКБ являлся номинальным держателем 8,32% акций нижегородского предприятия. Уставный капитал ОАО "Гидромаш" составляет 154,3 тыс. руб. и разделяется на 617,218 тыс. обыкновенных акций номиналом 25 коп. каждая. "Гидромаш" обеспечивает 80% потребности всех авиакомпаний и ВВС России в шасси для самолетов и вертолетов.

источник:
газета «Коммерсантъ - Нижний Новгород»
16.08.07

ДЕНЬ ВИНТОКРЫЛЫХ МАШИН

На Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007 прошел День российских вертолетов. Под флагом ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" отечественные производители вертолетной техники демонстрируют свою продукцию.

На объединенном стенде компании в павильоне В представлены открытые акционерные общества "Вертолеты России", Казанский вертолетный завод, "Камов", Кумертауское авиационное предприятие, Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля, "Оборонительные системы", "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина", "Роствертол", Улан-Удэнский авиационный завод, "Электромашиностроительный завод "Лепсе" и ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт".

На "президентской линейке" МАКС-2007 демонстрируются Ми-28Н "Ночной охотник" и Ка-52 "Аллигатор", а на статической стоянке предприятия корпорации представили вертолеты Ми-28Н, Ми-38, Ми-34, Ми-54 (макет), Ми-171Ш, Ми-171 VIP, Ми-171, Ми-35М, Ми-26Т, "Ансат", Ми-172, Ка-50, Ка-60, Ка-31, Ка-32, Ка-226. Не меньший интерес у специалистов и посетителей выставки вызывают демонстрационные полеты Ми-28Н, Ми-38, Ми-35М, Ми-171Ш, Ка-60, Ка-31.

Необходимо напомнить, что в преддверии выставки президент России Владимир Путин подписал указ, в рамках которого в состав ОАО "ОПК "Оборонпром" будут включены акции ряда вертолетных предприятий России. Фактически завершается процесс консолидации вертолетостроительной отрасли, начатый в ноябре 2004 года. На сегодняшний день

вертолетостроительная интегрированная структура корпорации "Оборонпром" с управляющей компанией "Вертолеты России" включает в себя все составляющие по разработке, производству и обслуживанию вертолетной техники. Кроме этого созданы структуры по ремонту винтокрылых машин, производству вертолетных тренажеров, сервисные и маркетинговые компании, имеющие сервисные центры за рубежом.

ОПК "Оборонпром" на этой неделе переживает, что называется, горячие дни. Летом корпорация стала спонсором российской вертолетной команды, которая приняла участие в открытых чемпионатах Великобритании, Италии и Франции по вертолетному спорту.

Впервые в истории этого вида спорта отечественный экипаж в составе Михаила и Юрия Казачковых выступил на вертолете Ми-34. Команда России во всех трех странах заняла призовые места. Очередная вертолетная баталия "Кубок КБ Миля - 2007" пройдет в Подмоскowie 24-25 августа и будет посвящена 100-летию со дня первого вертикального полета.

Также на МАКС-2007 прошла пресс-конференция, посвященная консолидации вертолетостроительной отрасли России. На ней генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Юрий Иванов заявил, что ежегодный выпуск вертолетов в нашей стране к 2015 году должен достигнуть 300, а в 2025 году - 500 вертолетов.

*источник: газета «Красная звезда»
24.08.07*

ГЛАВА АХК "СУХОЙ" НЕ БОИТСЯ КОНКУРЕНТОВ ПО ПРОГРАММЕ SUPERJET 100

Гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян заявляет, что не боится конкуренции со стороны мировых производителей при выходе на рынок с новым проектом регионального самолета SuperJet 100. "Мы сегодня приложили уже много усилий для того, чтобы вывести программу Sukhoi SuperJet 100 на уровень реального предложения заказчику и выход на мировой рынок, продолжая уверенно двигаться к реализации тех планов, которые у нас есть, конкуренции мы не боимся", - сказал М. Погосян на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса" в среду. Он отметил, что если "Сухой" хочет быть одним из ведущих игроков на мировом рынке, то он должен выигрывать в конкурентной борьбе в тех

нишах авиационного рынка, на которые "сделана ставка".

Отвечая на вопрос журналистов, М. Погосян отметил, что у него нет информации о том, что корпорация Boeing планирует создание регионального самолета с участием Японии. "Я знаю о планах японской авиапромышленности по созданию собственного регионального самолета, однако ведущиеся консультации с Boeing по этому вопросу - это совершенно разная трактовка одного и того же вопроса", - пояснил М. Погосян.

*источник: ИА «Интерфакс»
16.08.07*

ПРОИЗВОДСТВО АН-124 МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНО

Серийное производство самого тяжелого в мире военно-транспортного самолета Ан-124 в Ульяновске будет возобновлено, если поступит необходимое количество заказов на эти машины, заявил генеральный директор авиакомплекса "Ильюшин" Виктор Ливанов. "Если количество заказов обеспечит его экономическую эффективность, самолет будет производиться", - сказал он. По словам г-на Ливанова, если

необходимого количества заказов не поступит, самолеты из состава авиапарка Минобороны РФ будут передаваться в коммерческую эксплуатацию, а промышленность будет поддерживаться в состоянии летной годности.

*источник: газета «Коммерсантъ - Самара»
17.08.07*

АН-148 НЕ БУДЕТ КОНКУРИРОВАТЬ С РОССИЙСКИМИ РАЗРАБОТКАМИ КБ "СУХОЙ" – МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ

АН-148 не будет конкурировать с российскими разработками конструкторского бюро "Сухой". Об этом заявил сегодня министр транспорта России Игорь Левитин на международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007, который открылся в Жуковском (Россия). "Сегодня Россия нуждается в 850 самолетах. До 2012 г. мы планируем закупить 450 лайнеров. Российский рынок - самый интересный по количеству требуемых самолетов. Поэтому конкуренции на рынке как таковой сейчас нет", - отметил И. Левитин, сообщает пресс-служба АНТК им. Антонова.

Характеризуя конкурентоспособность нового регионального лайнера АН-148, генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива заверил, что последняя разработка АНТК АН-148 "полностью соответствуют западным стандартам безопасности и техническим требованиям".

Комментируя новый контракт на покупку 12 самолетов АН-148 ОАО "Ильюшин Финанс Ко", Д. Кива подчеркнул, что "не смотря на то, что контракт заключен на самолеты воронежского производства, а не украинского, определенная часть прибыли с заклю-

ченного контракта поступит в Украину, т. к. разработчик нового регионального лайнера - АНТК, украинское конструкторское бюро".

В свою очередь, сравнивая АН-148 с российскими аналогами, генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Александр Рубцов заявил, что "российский самолет Сухого используется для аэродромов с комфортными условиями, а для АН-148 не страшен никакой аэропорт". "Он может садиться и на грунт, и на нормальную полосу", - отметил А. Рубцов.

Напомним, что сегодня на международном авиасалоне МАКС-2007 Украина подписала с российской лизинговой компанией "Ильюшин финанс Ко" контракт на поставку 12 самолетов АН-148. Также сегодня был подписан меморандум о взаимопонимании по вопросам развития в отрасли транспортной рамповой и пассажирской техники между Государственным авиастроительным концерном "Авиация Украины" и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (Россия).

*источник: ИА «РБК - Украина»
22.08.07*

ХОЛДИНГ "СУХОЙ" ДО КОНЦА ГОДА РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТЫ SUPERJET 100 ДО БОЛЕЕ ЧЕМ 100 ЕДИНИЦ

Холдинг "Сухой" до конца года рассчитывает увеличить портфель заказов на самолеты SuperJet 100 до более чем 100 единиц, сообщил первый вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян.

"Мы заключили соглашения на реализацию заказов на 71 самолет, производство еще 15 будет согласовано с "Аэрофлотом". Подписание проекта соглашения готовится, - сказал он. - До конца года портфель заказов на поставку SuperJet 100 превысит 100 самолетов".

М. Погосян выразил надежду, что "до начала испытания этого нового самолета объем заказов на него составит более 2 млрд. долл.". "Это очень хороший объем", - подчеркнул глава фирмы. Безусловным

успехом реализации и серьезного продвижения проекта он назвал участие в нем фирмы Boeing.

По словам президента, председателя правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексея Федорова, сейчас уже сформирован пакет заказов на военные самолеты на сумму 7-8 млрд. долл. Эта продукция будет поставляться на экспорт.

В свою очередь гендиректор ОАО "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов отметил, что суммарно до конца года планируется получить заказы на производство гражданских самолетов всех типов на сумму 3,5 млрд. долл. При этом эти заказы расписаны на ближайшие 3 года.

*источник: АРМС-ТАСС
15.08.07*

СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ НОВОГО САМОЛЕТА ИЛ-96-400Т ГРУЗОВОЙ МОДИФИКАЦИИ

14 августа 2007 года на воронежском авиазаводе ВАСО состоялся первый испытательный полет нового самолета Ил-96-400Т грузовой модификации. Это первое воздушное судно нового поколения подобного класса, построенное в России на базе широкофюзеляжного самолета Ил-96-300. В мире аналогов по коммерческой нагрузке самолетов подобного типа не существует. На Ил-96-400 установлены российские двигатели и модернизированный комплекс пилотажно-навигационного оборудования российского производства, позволяющий эксплуатировать воздушное судно без каких-либо ограничений по всему миру.

Ил-96-400Т может перевозить до 92 тонн грузов на средних и межконтинентальных маршрутах. Загрузка через боковые грузовые двери на две палубы позволяет перевозить весь существующий спектр

стандартных международных грузовых поддонов и контейнеров, а механизация пола позволяет осуществлять погрузку - разгрузку в кратчайшие сроки.

Стартовым заказчиком самолета выступила авиакомпания "Атлант-Союз", которая заказала у ОАО "Ильюшин Финанс Ко." 5 таких самолетов. Первая машина будет передана на совместные испытания авиакомпании на международном авиасалоне МАКС-2007. В течение сентября самолет завершит необходимые сертификационные испытания и будет поставлен заказчику. До конца 2007 года "Атлант-Союз" получит второй Ил-96-400Т. Остальные самолеты будут поставлены заказчику в течение 2009 года.

*источник: компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
16.08.07*

В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА ВОРОНЕЖСКОГО АВИАЗАВОДА ПЛАНИРУЕТСЯ ИНВЕСТИРОВАТЬ 140 МЛН. ЕВРО

Инвестиции в модернизацию производства на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) по программе Ан-148 составят 140 млн. евро. Об этом на пресс-конференции в Москве заявил журналистам генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов.

"Подготовка производства Ан-148 на ВАСО выполнена на 50%, завершить ее планируется до конца 2008 года", - сказал глава ИФК.

По его словам, общий объем инвестиций в программу Ан-148 на основе рискоразделенного партнерства составляет на сегодня примерно \$500 млн. Большую часть инвестировал из этой суммы разработчик самолета - АНТК им. Антонова.

"В целях ускорения освоения серийного производства Ан-148 на ВАСО государство будет субсидировать процентную ставку по кредитам, которые ВАСО будет привлекать под выполнение программы Ан-148", - отметил А. Рубцов. Президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров подчеркнул, что на сегодня уже имеется подготовленный детальный план по запуску самолета Ан-148 на ВАСО.

"ВАСО является одним из основных авиапредприятий авиационной промышленности России, которое ориентировано на серийный выпуск самолетов для гражданской авиации. В настоящее время ВАСО занято поставками самолетов типа Ил-96 в нескольких модификациях, участвует в освоении серийного производства регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 в качестве поставщика отдельных компонентов самолета на окончательную сборку в Комсомольске-на-Амуре. Кроме того, предприятие участвует в программе создания военно-транспортного самолета Ил-112В для российских ВВС и его транспортной версии для авиакомпании.

В перспективе в ближайшие несколько лет ВАСО начнет участвовать в кооперационных поставках по программе освоения серийного производства самолетов типа Ил-76 в России на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП", - отметил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" Виктор Ливанов.

*источник: AVIAPORT.RU
16.08.07*

РОССИЯ НАПРАВИЛА В КИТАЙ НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ИЛ-76

Российские экспортеры авиационной техники направили в Китай предложения по выполнению контракта на поставку транспортных самолетов Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78. "Сейчас китайской стороне переданы наши новые предложения по данному контракту. В них речь идет о поставке в Китай самолетов российской сборки", - сказал на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса" в Москве в среду генеральный директор авиакомплекса "Ильюшин" Виктор Ливанов. Он отметил, что с выполнением этого контракта есть действительно серьезные проблемы, связанные со строительством этих самолетов на Ташкентском авиационно-производственном объединении и ценовыми параметрами.

Президент, председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров в свою очередь сообщил, что правительством РФ принято решение по организации производства этого самолета на территории России, в частности в Ульяновске. "На ульяновском предприятии уже начали изготовление некоторых деталей к самолетам Ил-76. Там же будет налажено производство самых последних моделей этого самолета, таких как Ил-76МФ", - сказал он.

*источник: ИА «Интерфакс»
16.08.07*

МО МАЛАЙЗИИ УДОВЛЕТВОРЕНО РОССИЙСКИМИ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ СУ-30МКМ

Заместитель премьер-министра - министр обороны Малайзии Наджиб Разак заявил 11 августа, что малое количество самолетов в составе малайзийских ВВС можно успешно восполнить эффективной организацией использования новых российских истребителей Су-30МКМ, которые значительно повысят боеспособность ВВС страны. К настоящему времени 6 из 18 заказанных Малайзией самолетов прибыли и размещены на авиабазе Гонг Кедак. Оставшиеся 12 истребителей должны прибыть до октября следующего года. Общая стоимость контракта на закупку самолетов, подписанного летом 2003 года, составляет 3,42 млрд. рингитов (900 млн. долл.).

Су-30МКМ (многоцелевой, коммерческий, малайзийский) - новейшая модификация многоцелевого истребителя Су-30МКИ, ранее поставленного в Индию. Основным предназначением этого универ-

сального самолета является завоевание господства в воздухе, а также нанесение ударов по наземным и морским целям, что очень важно для небольших стран, подобных Малайзии. Комплектация малайзийских Су-30 отличается от прототипа. По настоянию заказчика, оборудование, произведенное в Израиле, было заменено на БРЭО французской компании Thales. На пресс-конференции по случаю передачи малайзийским ВВС первых 6 Су-30МКМ командующий Королевскими ВВС Малайзии Азизан Ариффин сообщил, что четыре пилота и два технических специалиста по системам вооружения уже прошли обучение в России. Следующая группа того же состава к ноябрю отправится для подготовки, но уже в Индию.

*источник: АРМС-ТАСС
13.08.07*

К 2025 ГОДУ ДОЛЯ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ СОСТАВИТ ДО 15% МИРОВОГО РЫНКА

В 2007 году предприятия вертолетостроительного холдинга корпорации "Оборонпром" (управляющая компания "Вертолеты России" - 100-процентная дочерняя компания ОПК "Оборонпром") планирует произвести и поставить около 150 вертолетов, что почти на 50% больше чем, в прошлом году.

Об этом заявил на пресс-конференции на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2007 генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Юрий Иванов.

К 2015 году вертолетостроительная отрасль России, по прогнозам ОАО "Вертолеты России", произведет до 300 вертолетов в год, а к 2025 году - 500 вертолетов. Таким образом, будет достигнут уровень производства 1990 года.

Рост объемов производства будет происходить как за счет экспорта, так и за счет внутреннего рынка. При этом если сейчас доля российских вертолетов на мировом рынке составляет не более 5%, то к 2015 году эта доля возрастет до 10% и к 2025 году - до 15% рынка, отметил Ю. Иванов.

ОАО "Вертолеты России" - управляющая компания интегрированной вертолетостроительной группы, 100-процентная дочерняя компания ОАО "ОПК "Оборонпром".

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение, производство средств ПВО и сложных радиоэлектронных комплексов, лизинг, электротехническое машиностроение.

Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Российская Федерация (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт"

(31,13%), Республика Татарстан (15,07%), ОАО "Роствертол" (2,79%).

Вертолетостроительный холдинг корпорации "Оборонпром" (управляющая компания "Вертолеты России") включает в себя все составляющие производства и обслуживания вертолетной техники: разработка вертолетов - конструкторские бюро Миля, Камова и Казанского вертолетного завода; серийные предприятия - изготовители вертолетной техники - Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, "Роствертол", а также Кумертауское авиационное предприятие, Арсеньевская авиационная компания "Прогресс"; предприятия-смежники - Московский машиностроительный завод "Вперед", Ступинское машиностроительное производственное предприятие; производство вертолетных тренажеров - "Р.Е.Т. Кронштадт"; ремонт вертолетов - Новосибирский авиаремонтный завод; сервисные и маркетинговые компании - "Вертолетная сервисная компания", созданная на базе ОАО "Камов-Холдинг", авиакомпания "Аэро-Камов" (принадлежит ЗАО "Оборонпром-лизинг"), сервисные центры за рубежом.

Выручка предприятий интегрированной вертолетостроительной структуры в 2006 году превысила 28 млрд. рублей. На предприятиях вертолетостроительного холдинга "Оборонпрома" занято свыше 35 000 человек. В 2006 году предприятиями холдинга было произведено 110 вертолетов. Свыше 5200 российских вертолетов эксплуатируются более чем в 80 странах мира.

*источник: компания «ОПК "Оборонпром"»
24.08.07*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ "ВСМПО-АВИСМА" В I ПОЛУГОДИИ ПО РСБУ СОКРАТИЛАСЬ НА 26%

Чистая прибыль ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" в I полугодии 2007 года по РСБУ составила 2,688 млрд. руб., что на 26,3% меньше показателя аналогичного периода прошлого года - 3,654 млрд. руб. Об этом говорится в сообщении компании.

Выручка корпорации за январь - июнь уменьшилась на 5,3% - до 14,127 млрд. руб. с 14,918 млрд. руб. Валовая прибыль составила 5,9 млрд. руб. против 6,3 млрд. руб., прибыль от продаж - 4,393 млрд. руб. против 4,94 млрд. руб.

Снижение выручки и, соответственно, чистой прибыли в первом полугодии 2007 года против первого полугодия 2006 года объясняется изменением учетной политики "ВСМПО-Ависма" с 1 января 2006 года.

Также на финансовые результаты работы компании оказало негативное влияние снижение рыночных цен на ферротитан и сокращение объемов реализации ферротитана в отчетном периоде. За первое полугодие 2007 года реализация ферротитана составила около 12% от объемов реализации соответствующего периода прошлого года.

Согласно действующей до 2006 года учетной политике компании, реализованной продукцией являлась: отгруженная продукция для российских заказчиков; оплаченная продукция для зарубежных

заказчиков. Таким образом, признание выручки от реализации по экспорту происходило с отсрочкой - в выручке эти суммы учитывались после поступления денег на расчетный счет компании.

С 2006 года в результате вступления в силу изменений в налоговый кодекс вся отгруженная продукция для целей бухгалтерского учета должна признаваться реализованной.

В связи с изменением порядка учета выручки по экспортным контрактам произошло увеличение объемных показателей реализованной продукции за 2006 год. Выручка от продажи товаров в первом полугодии 2006 года, согласно новым правилам учета, составила 14,918 млрд. руб., в том числе сумма "отложенной" выручки за отгруженную на экспорт и не оплаченную в 2005 году продукцию составила 3,111 млрд. руб.

В выручку от реализации в 2007 году была включена продукция, отгруженная только за отчетный период, в связи с чем наблюдается снижение показателей выручки, валовой и чистой прибыли по отношению к 2006 году.

*источник: ИА «АК&М»
15.08.07*

"ТРАНЗАС" И ИФК СОЗДАДУТ УЧЕБНЫЕ ЦЕНТРЫ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА САМОЛЕТОВ АН-148 И ТУ-204

ЗАО "Транзас" и ОАО "Ильюшин Финанс Ко" создадут учебные центры подготовки авиационного персонала самолетов Ан-148 и Ту-204. Об этом корр. АРМС-ТАСС сообщил заместитель генерального директора ЗАО "Транзас" Юрий Михеев, комментируя сделку, заключенную между двумя компаниями на салоне МАКС-2007.

По его словам, "центр обучения полетам на Ан-148, с большой долей вероятности, будет располагаться в Высшем летном училище в Ульяновске, а для Ту-204 есть варианты, которые обсуждаются". "Это крупный масштаб контрактов, особенно для тренажерных систем", - отметил Михеев, отказавшись назвать точную его стоимость. Две компании впервые заключили сделку между собой.

Речь идет не о поставке отдельных технических средств обучения типа тренажеров или оборудования учебных классов, проинформировал топ-менеджер "Транзаса". "Ильюшин финанс", по его словам, ставит задачу создать учебный центр "под ключ" - с необходимыми средствами обучения и программой подготовки. И самое главное, этот центр должен быть лицензирован федеральными властями ГА России для проведения именно такой программы подготовки, подчеркнул Михеев.

По его словам, кабины тренажеров в этих центрах будут абсолютно соответствовать кабинам пилотов самолетов с моделированием тех ситуаций, которые возникают в реальном полете. В этой связи на тренажеры возлагается задача 100-процентной переподготовки летного состава по пилотированию Ан-148 и Ту-204 без использования реальных самолетов. Несмотря на то что стоимость создания центров весьма солидная, такие тренажеры "дают колоссальное сокращение стоимости в процессе обучения".

Михеев проинформировал, что сначала в формируемые центры будут поставлены процедурные, а

затем комплексные тренажеры. Для Ан-148 сроки поставок запланированы на конец 2008 года и первый квартал 2009 года, для Ту-204 - со сдвигом на три месяца.

Представитель "Транзаса" пояснил, что центр тренажерной подготовки Ан-148 создается в России впервые. Для подготовки пилотов Ту-204 существуют устаревшие тренажеры в Пулково и Ульяновске, созданные в конце 80-х годов. "Мы предлагали ИФК несколько вариантов - от модернизации старых центров до создания новых. Лизинговая компания выбрала последнее. Подготовка зарубежных пилотов тех стран, куда поставляются самолеты этого типа, будет также проходить в новых российских тренажерных центрах. Их создание полностью финансирует ИФК."

Отвечая на вопрос, почему подготовкой пилотов занимается не государство, а акционерная компания, Михеев пояснил, что в этом вопросе функции четко разделены. Государство, по его словам, финансирует работу училищ, которые осуществляют первичное обучение, и выпускает пилотов. "После этого функции государства заканчиваются и начинается коммерческий процесс", - говорит Михеев. В настоящее время, по его словам, авиакомпания, покупая воздушное судно, интересуется не только его характеристиками, но и перспективами обслуживания в эксплуатации и возможностью подготовки летчиков. Поскольку ИФК продвигает на рынок определенные типы самолетов - Ан-148 и Ту-204, - она заинтересована в обеспечении полного пакета услуг по этим лайнерам. "Это первая продвинутая компания в России, которая подходит к вопросу комплексно", - отметил топ-менеджер.

Михеев сообщил также, что "Транзас" недавно выиграл государственный тендер.

*источник: АРМС-ТАСС
24.08.07*

КМПО СНИЗИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 10 РАЗ

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) в первом полугодии 2007 года снизило чистую прибыль в 9,6 раза по сравнению с показателем аналогичного периода 2006 года - до 4,2 млн. руб. Выручка ОАО возросла на 0,9% - до 1,714 млрд. руб., себестоимость - на 6,4%, до 1,445 млрд. руб.

В компании сообщили, что снижение показателей вызвано длительной процедурой согласования тендерных документов с основным заказчиком компании - ОАО "Газпром". Представитель АО отметил, что в связи с этим основная отгрузка продукции про-

изводилась в июне - июле. Компания в 2007 году планирует получить 80,8% выручки за счет реализации продукции для газовой промышленности. Государственному ОАО "Связьинвестнефтехим" принадлежит 43,954% уставного капитала КМПО. Татарстан также имеет "золотую акцию" предприятия. ООО "Холдинговая компания "ЮТК" владеет 12,6% уставного капитала компании, ЗАО "Инвест-Групп" - 13,9%, ЗАО "Региональная финансовая компания" - 14%.

*источник: газета «Коммерсантъ - Казань»
16.08.07*

ОАО "АК ИМ. ИЛЬЮШИНА" ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКЕ 96 САМОЛЕТОВ ИЛ-114

ОАО "АК им. Ильюшина" подписало генеральное соглашение о поставке 96 перспективных турбовинтовых самолетов Ил-114 с недавно созданными авиакомпаниями "Континент" и "Открытое небо".

Общая стоимость контракта превысит 1 млрд. долларов. Контракт предусматривает поставку 53 пассажирских самолетов Ил-114, 16 грузовых Ил-114Т

и 27 грузовых машин Ил-112Т. Более 60 самолетов получит авиакомпания "Открытое небо". Самолеты должны быть поставлены в течение 8 следующих лет, сообщает "Финмаркет".

*источник: сайт «Вести.Ру»
24.08.07*

ПМК ПОДПИСАЛ КОНТРАКТЫ НА 5 МЛРД. РУБЛЕЙ

23 августа на МАКСе-2007 (Жуковский) ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК) подписало контракт с ОАО "Ильюшин Финанс и Ко" на поставку 15 авиадвигателей ПС-90А1 (для трех лайнеров Ил-96-400Т авиакомпании "Аэрофлот-Карго". - "Ъ"), а также 12 двигателей ПС-90А2.

С учетом ранее заключенных контрактов (с Silk Way Airlines и "Владивосток Авиа") объем заказов, полученных пермскими моторостроителями на МАКСе, составил около 5 млрд. рублей.

По словам гендиректора ПМК Валерия Жеглова, это половина годовых доходов Пермского моторного завода (ПМЗ).

Он также сообщил, что в ближайшие годы компания увеличит производство двигателей на 12-20%

в год. В связи с этими прогнозами акционеры ПМЗ собираются инвестировать в техперевооружение завода около 700 млн. рублей в течение второго полугодия 2007 года.

Соответствующий объем инвестиций был одобрен на заседании совета директоров ПМЗ в минувший понедельник. Также ПМЗ разрабатывает инвестиционный план, рассчитанный на ближайшие три года. Он предусматривает увеличение производства двигателей до 100 единиц в год и количества рабочих мест на 4,5 тыс.

*источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»
24.08.07*

РОСАВИАЦИЯ И ОАК ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Росавиация и Объединенная авиастроительная корпорация подписали меморандум о взаимопонимании в области обучения авиационного персонала и поставки самолетов на условиях лизинга.

В меморандуме отмечается, что стороны договорились безотлагательно активизировать работу по строительству и развитию современных средств обучения для самолетов, выбранных ОАК в качестве приоритетных (Ан-148, Ту-204/214, Ту-334, SSJ-100, Ил-114, Ил-96).

Кроме того, стороны подтвердили намерение лизинговой "Ильюшин Финанс" осуществлять поставку учебных средств и тренажеров для самолетов Ан-148, Ту-204 на условиях лизинга.

Также было обозначено намерение Росавиации модернизировать и реконструировать здание Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, а также финансово его поддержать. В том числе, Росавиация рассмотрит вопросы компенсации части лизинговых платежей "Ильюшин Финанс" на поставку учебных средств и тренажеров для самолетов Ан-148 и Ту-204, поставляемых в Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации, передает ПРАЙМ-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
22.08.07*

САМОЛЕТ ТУ-204-120СЕ ДЛЯ КИТАЯ БУДЕТ ПОСТАВЛЕН ЗАКАЗЧИКУ СРАЗУ ПОСЛЕ АВИАСАЛОНА МАКС-2007

Самолет Ту-204-120СЕ для Китая будет поставлен заказчику сразу после авиасалона МАКС-2007, сообщил на пресс-конференции президент и генеральный конструктор фирмы Игорь Шевчук.

"Первый самолет для авиакомпаний КНР будет продемонстрирован в полете на авиасалоне МАКС-2007, а в конце августа представители КНР приедут на фирму для приемки самолета", - пояснил И. Шевчук. После отправки в Китай первой машины сразу же начнется комплектация второго самолета, который полностью готов. Действующим контрактом предусмотрена поставка китайской авиакомпании Air China Cargo пяти самолетов Ту-204-120СЕ. Имеется предварительная договоренность о поставке гражданским авиаторам Китая еще десяти самолетов марки "Ту".

Ту-204-120СЕ - это первый российский самолет марки "Туполев", кабина пилотов которого по заявке КНР была выполнена в экспортном англоязычном варианте. Индикация параметров работы бортовых систем выполнена в "британской" системе измерений. Самолет оснащен двумя двигателями фирмы Rolls-Royce. Также впервые в России на самолете установлена система автоматической передачи данных о состоянии оборудования и двигателей с борта машины на землю. Объем грузовой кабины увеличен почти в 2 раза за счет дополнительного грузового контейнера в хвостовой части авиалайнера.

*источник: АРМС-ТАСС
15.08.07*

В. ПУТИН ВКЛЮЧИЛ РЕУТОВСКОЕ НПО МАШИНОСТРОЕНИЯ В ПЕРЕЧЕНЬ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Президент РФ Владимир Путин указом от 10 августа N1048 включил военно-промышленную корпорацию "Научно-производственное объединение машиностроения" (г. Реутов Московской обл.) в перечень стратегических предприятий. Текст документа размещен сегодня на официальном сайте главы государства. Указом от 11 августа N1040 В. Пу-

тин исключил из перечня стратегических предприятий Кумертауское авиационно-производственное предприятие (Республика Башкирия) и Арсеньевскую авиационную компанию "Прогресс" им. Н. Сазыкина (Приморский край).

*источник: АРМС-ТАСС
15.08.07*

"ИРКУТ" ДОПУСКАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКАЗА ИНДИИ ОТ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА

Задержку с выходом межправительственного соглашения по созданию российско-индийского среднего транспортного самолета (проект МТА) руководители корпорации "Иркут" связывают с бюрократическими проволочками российских ведомств. "Индусы действительно правы, когда говорят, что мы задерживаем межправсоглашения. Они уже неоднократно заявляли, что если сейчас мы не запустим проект МТА, то они откажутся от сотрудничества с нами по этой программе и будут ее реализовывать с испанцами, итальянцами или бразильцами", - заявил "Интерфаксу" на проходящем в подмосковном Жуковском авиасалоне МАКС-2007 президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. По его словам, поло-

жение с этим проектом критическое. "Бюрократический аппарат сработал так, что мы не в состоянии два года выпустить межправсоглашение. В итоге можем потерять данный проект", - сказал Демченко.

Он отметил, что в первую очередь в этом проекте заинтересована Россия. "Такого класса самолета у нас нет. Ан-12 вписывается по срокам эксплуатации и по ресурсу. Это наша ниша. Нарботки у фирмы Ильюшина очень большие по этому самолету, и просто-напросто бросать проект на полпути неразумно", - сказал Демченко.

*источник: газета «Газета»
24.08.07*

КИТАЙ И РОССИЯ СОВМЕСТНО РАЗРАБОТАЮТ НОВЫЙ ТИП САМОЛЕТА ДЛЯ НАЧАЛЬНОЙ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

Китай и Россия на днях достигли соглашения о совместной разработке нового учебно-тренировочного самолета для начальной летной подготовки. Об этом заявил 22 августа заместитель генерального директора Второго объединения авиационной промышленности Китая Лян Чжэньхэ в рамках авиасалона МАКС-2007 под Москвой.

Лян Чжэньхэ сообщил, что данный проект будет осуществлен на началах совместных инвестиций, совместной разработки, совместного принятия рисков и совместного разделения выгод. Партнером с российской стороны выступает Ярославское опытно-конструкторское бюро. Каждая из сторон обеспечит 50 процентов финансирования.

Между тем, Лян Чжэньхэ ничего не сказал о конкретной сумме капиталовложений.

Лян Чжэньхэ сообщил, что выпуск образца самолета ожидается в 2008 году, осуществление его первого полета - в первом полугодии 2009 года. По прогнозу Лян Чжэньхэ, спрос на такой самолет на внутреннем рынке Китая превысит 300 единиц.

Лян Чжэньхэ отметил наличие огромного потенциала сотрудничества Китая и России в авиационной сфере. Между тем, он признал наличие ряда вопросов, нуждающихся в решении. В том числе есть потребность в совершенствовании системы послепродажного обслуживания самолетов гражданского назначения.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
23.08.07*

РОССИЙСКАЯ АРМИЯ ОСТРО НУЖДАЕТСЯ В УДАРНЫХ "БЕСПИЛОТНИКАХ" - ВОЕННЫЙ ЭКСПЕРТ

Вооруженные силы России остро нуждаются в боевых беспилотных летательных аппаратах, считает военный эксперт Константин Ростов.

"Во-первых, меньшие экономические возможности не позволяют России в обозримом будущем иметь необходимое количество боевых самолетов для завоевания господства в воздухе в гипотетических конфликтах. Соответственно, при нанесении ударов по объектам противника необходимо в большей степени ориентироваться на беспилотные средства, такие, как ударные БЛА и крылатые ракеты", - пишет К. Ростов в статье, опубликованной в специальном выпуске "Гражданской авиации", который является приложением к журналу "Экспорт вооружений".

Во-вторых, отмечает автор, замещение части пилотируемых тактических самолетов беспилотными ударными аппаратами позволяет сэкономить значительные средства. Стоимость жизненного цикла беспилотных ударных аппаратов существенно ниже, чем у аналогичных по возможностям пилотируемых самолетов.

"Экономия достигается за счет отказа от пилота, который обходится так же дорого, как истребитель. Кроме того, в частях с БЛА расход на боевую подготовку меньше в разы, поскольку поддержание квали-

фикации персонала не требует регулярных полетов", - отмечает К. Ростов.

В-третьих, по его мнению, части, вооруженные беспилотными летательными аппаратами, обладают большей мобильностью, что имеет особое значение для России с ее территорией и протяженностью границ.

Российская наука и промышленность, как считает автор, способны создать беспилотные комплексы, соответствующие по боевым возможностям и ТТХ создающимся в Европе и США современным беспилотным летательным аппаратам типа X-47B, nEUOn, Taranis, Barracuda и др.

По его мнению, если не поддержать усилия промышленности и науки, то Россия в сегменте боевых беспилотных летательных аппаратов "может потерпеть такое же поражение, которое постигло нас в сфере разведывательных "беспилотников".

В круг боевых задач ударных беспилотных летательных аппаратов, по мнению К. Ростова, входит подавление ПВО и нарушение системы управления войсками, поражение стационарных и надводных целей.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
16.08.07*

УЧАСТИЕ ФГУП "ММПП "САЛЮТ" В ОБНОВЛЕНИИ ПАРКА ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ ВВС РФ

В настоящее время проходят летные испытания двигателя АИ-222-25 в ЛИИ им. Громова. Испытания проходят под руководством комиссии Министерства обороны с участием институтов МО и Государственного летно-испытательного центра.

9 июня 2007 г. в испытательном комплексе ФГУП "ММПП "Салют" завершились стендовые испытания двигателей, по окончании которых они были переданы в ЛИИ им. Громова (г. Жуковский), где в настоящее время проходят опытные летные испытания по программе создания новейшего российского самолета Як-130. Завершение государственных испытаний намечено на осень 2007 г.

На сегодняшний день на ФГУП "ММПП "Салют" отработаны технологии полного цикла сборки, испытания и поставки двигателей АИ-222-25 для нужд Минобороны РФ и инозаказчиков, что дает возможность говорить о готовности к серийному производству двигателей АИ-222-25 на территории России.

Двигатели АИ-222-25 разработаны ФГУП "ММПП "Салют" в кооперации с ГП "Ивченко-Прогресс" (Украина) и ОАО "Мотор Сич" (Украина). Первые двигатели АИ-222-25 установочной партии были собраны в кооперации с украинскими моторостроителями. После принятия самолета Як-130 на вооружение ВВС России кооперация с украинскими предприятиями сохранится, при этом сборка, испытания, отгрузка и эксплуатация будут полностью производиться на ФГУП "ММПП "Салют". Со стороны России в кооперационной программе АИ-222-25 кроме "Салюта"

задействовано Омское моторостроительное объединение им. Баранова, в рамках укрепления кооперации и завершения формирования российского Федерального научно-производственного центра "Газотурбостроение" на базе ФГУП "ММПП "Салют".

Двигатель АИ-222-25 предназначен для современных учебно-тренировочных и легких боевых самолетов Як-130. Двигатели обеспечивают максимальную безопасность выполнения полетов и высокую боеготовность при длительном сроке службы и низких эксплуатационных расходах.

По требованию заказчика двигатели могут быть укомплектованы соплом с управляемым вектором тяги, а также форсажной камерой.

Максимальная взлетная тяга бесфорсажного АИ-222-25 составляет 2500 кг. Тяга двигателя на максимальном режиме на высоте 5 км при $M=0,6$ равна 1450 кг., на крейсерском режиме на высоте 10 км и $M=0,6$ составляет 300 кг.

Разрабатывается модификация двигателя тягой до 3000 кг.

Конструкция двигателя выполнена модульной, что позволяет производить быструю замену в эксплуатации выработавших ресурс или получивших боевые повреждения модулей.

*источник:
пресс-служба ФГУП "ММПП "Салют"
03.08.07*

РАСШИРЯЕТСЯ КООПЕРАЦИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИ ГОЛОВНОЙ РОЛИ НПО "САТУРН" ПО РАЗРАБОТКЕ АВИАДВИГАТЕЛЯ 5 ПОКОЛЕНИЯ

1 августа 2007 г., Рыбинск. Сегодня открытое акционерное общество "Научно-производственное предприятие "Темп" им. Ф. Короткова", разработчик САУ для большинства двигателей НПО "Сатурн" марки "АЛ" - АЛ-21, АЛ-31, АЛ-31ФП, а также для семейства двигателей "117", обратилось в технический совет членов кооперации по созданию перспективного авиационного двигателя 5 поколения с просьбой о включении предприятия в ее состав.

Сформированная в конце минувшего года кооперация российских предприятий при головной роли НПО "Сатурн" по разработке перспективного авиационного двигателя 5 поколения, являясь открытой для компаний, не вошедших в нее на первом этапе, продолжает расширяться. На сегодняшний день участниками кооперации являются создатели 100% авиационных двигателей для фронтовой авиации России: ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "Климов", ОАО "УМПО", ФГУП "НПП Мотор", ОАО "Авиадвигатель", ФГУП "ЦИАМ им. Баранова", ОАО "ВИЛС", ФГУП "ВИАМ", ОАО "АМНТК "Союз", ОАО "Стар" и др.

Конструкторскими бюро, вошедшими в кооперацию, разработаны практически все отечественные газотурбинные двигатели в интересах ВВС РФ. Созданная кооперация позволяет обеспечить сохранение и развитие потенциала российского двигателестроения, а также консолидировать интеллектуальные, материальные, конструкторские и технологические ресурсы страны. Данная структура, закрытая для иностранных инвесторов и партнеров, должна сконцен-

трировать и реализовать все новейшие разработки для ВПК, которые в дальнейшем воплотятся в новые двигатели для самолетов "военного дивизиона" ОАК.

К настоящему времени по программе создания перспективного двигателя выполнены следующие работы:

- в плане отработки научно-технического задела выполнены НИР по разработке аванпроекта двигателя с определением технического облика;
 - проведено предварительное закрепление за соисполнителями зон ответственности по разработке узлов и систем двигателя;
 - подготовлены проекты частных технических заданий и проекты договоров с соисполнителями на разработку узлов и систем;
 - оформлена и находится в стадии согласования и утверждения Межведомственная целевая программа "Перспективный двигатель второго этапа ПАК ФА".
- ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник:
пресс-служба НПО "Сатурн"
01.08.07*

ПРЕЗИДЕНТ РФ ПОДПИСАЛ УКАЗ О СОЗДАНИИ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СТРУКТУРЫ НА БАЗЕ ФГУП "ММПП "САЛЮТ" В ЦЕЛЯХ СОЗДАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

11 августа 2007 г. Президент РФ подписал Указ о создании интегрированной структуры на базе ФГУП "ММПП "Салют" в целях создания авиадвигателей нового поколения.

В рамках реализации данного Указа Правительству РФ поручается реорганизовать ФГУП "ММПП "Салют" путем присоединения к нему ОМО им. Баранова. Также в уставной капитал новой структуры будут переданы государственные акции ряда предприятий, в частности НПО "Эга" (г. Москва) - 25,5 %, КБ "Электроприбор" (г. Саратов) - 38,0%, "Агат" (г. Гаврилов-Ям) - 25,5%, НИИТ (г. Уфа) - 38,0%. В соответствии с Указом ФГУП "ММПП "Салют" должен быть переименован во ФГУП "НПЦ Газотурбостроения "Салют". Указ фактически расширил существующую интегрированную структуру на базе ФГУП "ММПП "Салют", в которую к моменту подписания Указа входили: ВМЗ "Салют", МКБ "Гранит", МКБ "Горизонт", НТЦ НИИД, ОАО "Топаз" (г. Кишинев), "Прибор" (г. Бендеры).

Главной целью создания данной интегрированной структуры является концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ в области газотурбостроения, в том числе создания авиадвигателей нового поколения. По словам генерального директора ФГУП "ММПП "Салют" Ю.С. Елисеева, "системный

подход "Салюта", который реализован в рамках концепции интегрированной структуры, всегда был нацелен на повышение боеготовности ВВС РФ, последовательное улучшение наших авиационных комплексов, а также на сохранение присутствия России на мировом рынке вооружения".

Создание Научно-производственного центра газотурбостроения "Салют" г-н Елисеев прокомментировал следующим образом: "Потребность России в газотурбинных двигателях постоянно растет, поскольку сферы применения газотурбинных двигателей не ограничиваются военной и гражданской авиацией. Такие сектора, как железнодорожный транспорт, энергетика, судостроение, нефте- и газодобыча, являются перспективными сферами применения нашей продукции. Таким образом, "Салют" через несколько лет по праву станет национальным центром развития российского газотурбостроения".

Создание интегрированной структуры на базе ФГУП "ММПП "Салют" позволит финансово оздоровить присоединившиеся предприятия и создаст условия для вывода их научно-технического потенциала на должный уровень.

*источник:
пресс-служба ФГУП "ММПП "Салют"
14.08.07*

ОБ УЧАСТИИ ФГУП "ММПП "САЛЮТ" В МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОМ САЛОНЕ МАКС-2007

ФГУП "ММПП "Салют", одно из ведущих двигателестроительных предприятий России, примет участие в Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007, который пройдет в г. Жуковском с 21 по 26 августа 2007 г.

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" представит модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 для самолетов семейства "Су". Двигатель АЛ-31Ф-М1 с тягой 13,5 тс и увеличенным ресурсом прошел весь цикл государственных испытаний и в декабре 2006 г. принят на вооружение ВВС РФ.

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" представит также отдельные узлы двигателя третьего этапа модернизации - АЛ-31Ф-М3, который по характеристикам отдельных модулей приближен к двигателю пятого поколения, а также перспективные разработки конструкторского бюро, новейшие информационные и производственные технологии, применяемые при разработках и производстве продукции предприятия. Наряду с этим будет представлен широкий спектр производимых газотурбинных двигателей новых поколений для различных отраслей промышленности, таких как железнодорожный транспорт, автомобилестроение, энергетика, транспортировка газа и др.

В рамках демонстрационных полетов на МАКС-2007 новейшего УБС Як-130, принятого на вооружение ВВС РФ, ФГУП "ММПП "Салют" представляет двигатели АИ-222-25, которые находятся на завершающей стадии государственных испытаний. На сегодняшний день на ФГУП "ММПП "Салют" отработаны технологии полного цикла сборки, испытания и поставки двигателей АИ-222-25 для нужд Минобороны РФ и инозаказчиков, что дает возможность гово-

рить о готовности к серийному производству двигателей АИ-222-25 на территории России и в соответствии с согласованной кооперацией с ОАО "Мотор Сич" (Украина) и ГП "Ивченко-Прогресс" (Украина).

Самолет Су-27СМ с двигателем АЛ-31Ф-М1 производства ФГУП "ММПП "Салют" будет представлен на статической стоянке АКХ "Сухой", Су-27 с РС УВТ разработки ФГУП "ММПП "Салют" совместно с ОАО "Климов" - на статической стоянке ЛИИ им. Громова.

В рамках участия ФГУП "ММПП "Салют" в выставке запланирован ряд деловых встреч и переговоров.

На пресс-конференции (22 августа 2007 г., 11:00-12:00, павильон №17) "Салют": новый вектор развития" руководство предприятия подробно расскажет о достижениях и перспективах развития предприятия и прежде всего - о ходе реализации Указа Президента РФ о создании интегрированной структуры на базе ФГУП "ММПП "Салют" в целях создания авиадвигателей нового поколения.

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства Су), АИ-222-25 для УБС Як-130, ремонтирует АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки, газоперекачивающие станции и паропересильные установки, а также обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник:
пресс-служба ФГУП "ММПП "Салют"
16.08.07*

НА САЛОНЕ МАКС-2007 "САЛЮТ" ПРЕДСТАВИТ НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

На салоне МАКС-2007 Московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" представит свои новейшие технологии в области авиационного двигателестроения.

Как сообщил корр. АРМС-ТАСС генеральный директор предприятия Юрий Елисеев, в Жуковском будет демонстрироваться модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 для самолетов семейства Су. Двигатель АЛ-31Ф-М1 с тягой 13,5 тс и увеличенным ресурсом прошел весь цикл государственных испытаний и в декабре 2006 г. был принят на вооружение ВВС РФ.

В экспозиции "Салюта" будут также демонстрироваться отдельные узлы двигателя третьего этапа модернизации - АЛ-31Ф-М3, который по характеристикам отдельных модулей приближен к двигателю пятого поколения. Наряду с этим, посетители салона смогут увидеть перспективные разработки конструкторского бюро, новейшие информационные и производственные технологии, применяемые при создании и производстве продукции.

"Мы также покажем широкий спектр производимых газотурбинных двигателей новых поколений для различных отраслей промышленности, таких как

железнодорожный транспорт, автомобилестроение, энергетика, транспортировка газа и др.", - отметил руководитель "Салюта".

В рамках демонстрационных полетов на МАКС-2007 новейшего УБС Як-130, принятого на вооружение ВВС РФ, "Салют" представляет двигатели АИ-222-25, которые находятся на завершающей стадии государственных испытаний. На сегодняшний день на предприятии отработаны технологии полного цикла сборки, испытания и поставки двигателей АИ-222-25 для нужд Минобороны РФ и инозаказчиков, что дает возможность говорить о готовности к серийному производству двигателей этого типа на территории России и в соответствии с согласованной кооперацией с ОАО "Мотор Сич" (Украина) и ГП "Ивченко-Прогресс" (Украина).

Самолет Су-27СМ с двигателем АЛ-31Ф-М1 производства ММПП "Салют" будет представлен на статической стоянке компании "Сухой", Су-27 с реактивными соплами с управляемым вектором тяги разработки ММПП "Салют" совместно с компанией "Климов" - на статической стоянке ЛИИ им. Громова.

*источник: АРМС-ТАСС
17.08.07*

СРАЗУ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ ДВИГАТЕЛЯ ПРЕДСТАВИЛО НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2007 НПО "САТУРН"

Сразу четыре новых двигателя, вступающих в 2007 году в фазу летных испытаний или продолжающих их, представило на салоне МАКС-2007 научно-производственное объединение (НПО) "Сатурн". Как отметил генеральный директор "Сатурна" Юрий Ласточкин, это свидетельствует о том, что в сфере авиадвигателестроения Россия продолжает лучшие традиции конструкторской мысли бывшего СССР.

Новые двигатели уже доведены до высокой степени готовности, "поставлены на крыло" самолетов, для которых они предназначены, или на летающие лаборатории. В частности, SaM-146 разработан для самолета SuperJet 100. Сейчас он установлен на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Двигатель создан совместно НПО "Сатурн" и французской фирмой "Снекма".

Двигатель 117С совместного производства НПО "Сатурн" и Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) предназначен для новейших модификаций современных тяжелых истребителей Су-35. Как сообщили на фирме "Сухой", в этом году "начнутся летные испытания" многофункционального истребителя Су-35 с двигателем 117С,

являющимся "первым этапом" в разработке авиадвигателя для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации.

Авиадвигатель АЛ-55И, также совместно с УМПО, создан "Сатурном" для учебно-тренировочного самолета индийских ВВС. Он может быть установлен на учебно-тренировочном самолете МиГ-АТ.

Двигатель Д-30КП-3 "Бурлак" предназначен для ремоторизации транспортных самолетов Ил-76. Сейчас этот мотор проходит испытания на летающей лаборатории Ил-76ТД.

"Эти авиационные моторы, газотурбинные двигатели для Военно-морского флота РФ вместе с наземными газотурбинными установками для нужд энергетического и нефтегазового комплексов страны позволят России уверенно занять свою нишу на мировом рынке газотурбинной техники 21 века", - подчеркнул Юрий Ласточкин.

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.07*

ПЕРМСКИЙ АВИАПРОМ ОБЕЩАЕТ ПОБЕДИТЬ ПЕНТАГОН

На Международном аэрокосмическом салоне МАКС-2007 помимо всего прочего были представлены системы управления авиационными двигателями для военных самолетов пятого поколения производства пермского предприятия "СТАР".

Это кажется невероятным, но наш "СТАР" едва ли не первым в мире начал осваивать цифровые технологии. Американская фирма-аналог "Гамильтон"

почти всегда отставала на шаг от российского конкурента.

На МАКСе-2007 показаны не только новейшие цифровые системы управления авиационными моторами и наземными ГТД большой мощности, но и компьютерные системы диагностики двигателей.

*источник: ИА «УралБизнесКонсалтинг»
23.08.07*

ГОД РАБОТЫ ГТЭС-12 ПРОИЗВОДСТВА ОАО "САТУРН – ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ" НА ОДНОЙ ИЗ МОСКОВСКИХ РТС ПОДТВЕРДИЛ ЗАЯВЛЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Год работы ГТЭС-12 производства ОАО "Сатурн - Газовые турбины" на одной из московских РТС подтвердил заявленные характеристики

В адрес ОАО "Сатурн - Газовые турбины" поступило благодарственное письмо от директора филиала № 10 "Зеленоградский" ОАО "Московская объединенная энергетическая компания" Василия Паскова. Заказчик благодарит руководство и коллектив ОАО "Сатурн - Газовые турбины" за высокую квалификацию и профессионализм, информируя о соответствии основных показателей ГТЭС-12 г. Зеленограда за год эксплуатации станции показателям, заложенным в "Проекте реконструкции РТС-3 г. Зеленограда с установкой газотурбинной электростанции (ГТЭС-12)".

Газотурбинная электростанция ГТЭС-12 мощностью 12 МВт на районной тепловой электростанции в Зеленограде введена в эксплуатацию в мае 2006 года. По итогам годовой эксплуатации производство электрической энергии ГТЭС-12 г. Зеленограда составило 84,7 млн. кВт·ч, тепловой энергии - 200,9 тыс. Гкал; число часов использования установленной мощности составило 8240 ч/год; отпущено в сети ОАО "Мосэнерго" 59,9 млн. кВт·ч энергии.

Внедрение новых генерирующих мощностей на базе современных газотурбинных технологий с участием ОАО "Сатурн - Газовые турбины" является составной частью программы развития энергетической инфраструктуры Москвы. Газотурбинные электростанции ГТЭС-12, аналогичные Зеленоградской, введены в эксплуатацию еще на трех РТС столицы - "Пенягино", "Курьяново" и "Перedelкино". Начиная с 2002 года реализован также ряд проектов с применением данных энергетических агрегатов в Рыбинске, Нарьян-Маре, Смоленской области, Республике Коми и др. В части новых проектов НПО "Сатурн" рассматривается в качестве генерального подрядчика по строи-

тельству электростанций "под ключ".

Основу ГТЭС-12 составляют два газотурбинных агрегата ГТА-6РМ единичной мощностью 6 МВт производства ОАО "Сатурн - Газовые турбины". ГТА-6РМ является одним из основных видов наземной продукции "Сатурна". В 2005 году он вошел в число 100 лучших товаров России, этому виду продукции был официально присвоен статус "Гордость Отечества". Основными заказчиками агрегатов ГТА-6РМ являются муниципальные образования, энергоемкие промышленные предприятия и нефтегазовые компании.

Маркетинг (энергоаудит), предпродажный менеджмент, конструкторско-технологическое сопровождение проекта, производственная база, ввод в эксплуатацию объектов, сервисное и эксплуатационное обслуживание - составляющие целевой программы развития наземных программ ОАО "Сатурн - Газовые турбины".

ОАО "Сатурн - Газовые турбины" - дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" - интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий, нефтегазовых компаний. Унаследовав богатейший опыт и научно-технический потенциал авиационного машиностроения, ОАО "Сатурн - Газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
16.08.07*

НА ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ МИГ-АТ ПЛАНИРУЕТСЯ УСТАНОВИТЬ НОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РАЗРАБОТКИ НПО "САТУРН"

На один из двух опытных учебно-тренировочных самолетов МиГ-АТ будут установлены двигатели АЛ-55 разработки Научно-производственного объединения "Сатурн" (Рыбинск, Ярославская область), сообщили "Интерфакс-АВН" в российском оборонно-промышленном комплексе.

"При этом МиГ-АТ будет использоваться в качестве самолета-лаборатории. Силовая установка МиГ-АТ будет состоять из двух двигателей - одного штатного и одного опытного АЛ-55", - пояснил собеседник агентства. По его словам, речь идет о летных испытаниях авиадвигателя АЛ-55.

"НПО "Сатурн" в сентябре может получить окончательное заключение по двигателю, но к этому времени надо провести целый комплекс стендовых испытаний, включая испытания в Центральном институте авиационного моторостроения", - сказал собеседник агентства.

По его словам, к испытаниям АЛ-55 готовится самолет МиГ-АТ с бортовым номером 823. "Самолет практически подготовлен, и после проверок в цехе пошел на покраску. Затем он будет из Луховиц пере-

базирован в Жуковский", - сообщил источник в ОПК.

По его словам, оба опытных самолета МиГ-АТ примут участие в Международном авиационно-космическом салоне, который пройдет в августе в подмосковном городе Жуковский. "На одном из них будет установлен авиадвигатель РД-1700, на втором - АЛ-55", - сказал собеседник.

По его словам, в ходе наземных стендовых испытаний авиадвигателя АЛ-55 получены положительные результаты.

"В частности, надо отметить очень положительные результаты авиадвигателя по газодинамической устойчивости", - отметил собеседник агентства.

Он напомнил, что АЛ-55 создается по техническому заданию ВВС Индии для учебно-тренировочных самолетов и легких боевых самолетов индийской разработки. Сегодня самолеты МиГ-АТ оснащаются французскими авиадвигателями "Ларзак" тягой до 1420 кг.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
13.08.07*

СОЧИ, ВОЗМОЖНО, ЗАКУПИТ УСТАНОВКИ ДЛЯ ПЕРЕРАБОТКИ ГОРОДСКИХ ОТХОДОВ

Для отопления жилых домов к моменту зимней Олимпиады в Сочи могут быть использованы мусороперерабатывающие газотурбинные установки производства московского машиностроительного промышленного предприятия (ММПП) "Салют".

"На сегодняшний день есть договор с Туапсе на три установки для переработки городских отходов. Прорабатываются также три долгосрочных проекта для Сочи", - сообщил журналистам в среду генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев.

Большой интерес, по его словам, к мусороперерабатывающим газотурбинам также проявляет Якутия, где их установка была бы очень эффективна для удаленных и труднодоступных районов.

"В результате переработки мусора выделяется газ, который в дальнейшем очищается, сжимается и поступает на газотурбинные установки, где в процессе

его горения выделяется тепловая энергия", - сказал Ю. Елисеев.

По его словам, одна установка, перерабатывающая 15 тыс. тонн мусора в год, в настоящее время проходит испытания и опытную эксплуатацию на территории предприятия.

К серийному производству мусороперерабатывающих газотурбинных установок ММПП "Салют" планирует приступить в 2008-2009 годах.

В распространяемом на стенде компании рекламном буклете сообщается, что срок эксплуатации таких установок составляет 15 лет. Тепловая мощность, получаемая при сжигании твердых бытовых отходов, доходит до 5 МВт, автошин - до 20 МВт.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
22.08.07*

ВСТУПЛЕНИЕ ОМСКОГО МПО ИМЕНИ БАРАНОВА В ММПП "САЛЮТ" ДАЛО ПРЕДПРИЯТИЮ 1 ТЫС. НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ

Тысяча новых рабочих мест, расширение ассортимента и резкое увеличение объемов производства - таков результат вступления Омского моторостроительного объединения имени Баранова в структуру по производству авиационных двигателей, созданную на базе московского ММПП "Салют".

"Большой потенциал омского предприятия уже задействован в единой системе и дает хороший результат", - заявил на международном авиасалоне МАКС-2007 гендиректор "Салюта" Юрий Елисеев.

Ранее на проходившей в Омске выставке военной техники, технологий и вооружения сухопутных войск "ВТТВ-Омск-2007" Елисеев сообщил ИТАР-ТАСС, что ММПП "Салют" уже ведет строительство на МПО имени Баранова цеха магниевых сплавов, разместило здесь серийные заказы на производство сложных узлов и деталей двигателя Д-436 для самолетов-ам-

фибий Бе-200. По словам Елисеева, омскому заводу, который всегда выпускал авиационные двигатели и сохранил высокие технологии, передаются современные станки и обрабатывающие центры. МПО приступило к производству сложных деталей и узлов для двигателя АИ-222-25 (самолет Як-130), модернизируемых авиадвигателей АЛ-31ФМ-1 и М-2, а также АЛ21-Ф, которые используются в газотурбинных энергетических установках. "Вместе мы готовим задел для производства авиационных двигателей пятого поколения для военной и гражданской авиации, новых современных газокompрессорных и энергетических установок. На омском заводе будет создано свое конструкторское подразделение", - подчеркнул Елисеев.

*источник: ИТАР-ТАСС - Программа Сибирь
23.08.07*

ИНТЕГРАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ В ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ ДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ НАЛАДИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОЛНОГО ЦИКЛА - ГЕНДИРЕКТОР ММПП "САЛЮТ"

Создание двигателестроительного холдинга на базе Московского машиностроительного производственного предприятия (ММПП) "Салют" позволяет проводить полный цикл производства двигателей, заявил журналистам в среду генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев.

"Все предприятия, входящие в интегрированную структуру, отвечают поставленным задачам. Создание структуры позволило объединить предприятия, производящие 90% всех необходимых агрегатов", - сказал он в ходе авиасалона МАКС-2007.

По словам Ю. Елисеева, в интегрированную структуру входят предприятия, занимающиеся как проектированием, так и производством и утилизацией двигателей.

Он напомнил, что 11 августа был подписан указ о создании интегрированной структуры на базе ММПП "Салют" в целях разработки авиадвигателя нового поколения. Ю. Елисеев заявил, что не выступает про-

тив преобразования Федерального государственного унитарного предприятия ММПП "Салют" в акционерное общество. При этом он считает, что предприятие, занимающееся разработкой продукции для оборонно-промышленного комплекса, должно быть под руководством государства. "Если действия ФГУП пошли вразрез с государственными задачами, то действия компании легче и быстрее исправить, чем в акционерном обществе, где пришлось бы созывать собрание акционеров", - сказал он.

Ю. Елисеев добавил, что "постоянная перестройка живым предприятиям не нужна, им нужно дать несколько лет спокойно поработать, тогда и будет видно, нужно ли их преобразовывать в акционерное общество. Но лично я ничего негативного не имею в отношении акционерных обществ".

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
22.08.07*

КОМПАНИИ "МОТОР СИЧ" И "ИЛЬЮШИН-ФИНАНС КО." ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ СВЫШЕ 70 ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА АН-148

Руководители ОАО "Мотор Сич" (Запорожье, Украина) Вячеслав Богуслаев и лизинговой компании "Ильюшин-Финанс Ко." Александр Рубцов подписали в среду на авиакосмическом салоне МАКС-2007 в Жуковском контракт на поставку 74 авиационных двигателей Д-436-148 для регионального пассажирского самолета Ан-148, передает корреспондент "Интерфакса-АВН", присутствовавший при подписании.

"Контракт предусматривает поставку первых 74 двигателей и 34 вспомогательных силовых установок для самолета Ан-148", - заявил журналистам А. Рубцов. Он сообщил, в частности, что часть этих двигателей и вспомогательных силовых установок будет устанавливаться на 12 самолетов Ан-148, которые ГК "Россия" закупила у "Ильюшин-Финанс Ко.". Этот контракт был подписан на МАКС-2007 во вторник.

По словам А. Рубцова, часть двигателей, которые "Мотор Сич" поставит "Ильюшин-Финанс Ко." в рамках заключенного в среду контракта, может быть также установлена на самолеты Ан-148, которые планирует закупить авиационная компания "ЮТэйр". "Мы будем готовиться к тендеру, который должна объявить "ЮТэйр", - сказал А. Рубцов. По его словам, контракт на поставку двигателей для самолета Ан-148 предусматривает также большой пакет услуг по послепродажному обслуживанию авиационных двигателей в ходе эксплуатации самолетов. В свою очередь генеральный директор ОАО "Мотор Сич" В. Богу-

слав заявил журналистам, что "очень доволен, что двухлетняя работа по подготовке контракта успешно завершена". Он сообщил, что участником кооперации по данной программе является Запорожское моторостроительное конструкторское бюро "Прогресс", а также Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют". В. Богуслаев сообщил, что для инженерного обеспечения программ поставки двигателей Д-436-148, а также других продуктов в Россию в Москве создана совместная группа "Владимир Климов - "Мотор Сич" (ВКМС).

Председатель совета директоров ВКМС Анатолий Ситнов заявил журналистам, что самолеты Ан-148 с двигателями производства компании "Мотор Сич" имеют хороший рыночный потенциал. "Подходит к концу эксплуатационный ресурс у самолетов типа Ан-12 и других. Поэтому проект самолета Ан-148 даст возможность наполнить этот рынок", - сказал А. Ситнов. Он напомнил, что в Советском Союзе экспортировалось около 17 тыс. летательных аппаратов, из них региональных пассажирских самолетов было около 3,5 тыс. "Таким образом, эта рыночная ниша, с учетом России и пространств СНГ, очень большая", - сказал А. Ситнов.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
22.08.07

СИСТЕМНЫЙ ИНТЕГРАТОР "АЙ-ТЕКО" ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ С ММП "САЛЮТ" НА ПОСТРОЕНИЕ СУПЕРКОМПЬЮТЕРА

Системный интегратор "Ай-Техко" подписал контракт с Федеральным государственным унитарным предприятием "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ФГУП "ММП "Салют"), на построение суперкомпьютера на базе 50 серверов RX200 S3 производства Fujitsu Siemens Computers и коммутационного оборудования Cisco Catalyst.

Стоимость контракта не разглашается.

Вычислительный кластер строится по классической схеме и состоит из 50 серверов RX200 S3 производства Fujitsu Siemens Computers и коммутационного оборудования Cisco Catalyst. ФГУП ММП "Салют" - первое предприятие, вычислительный кластер которого использует новые четырехъядерные процессоры Intel Xeon X5355 с частотой 3Гц.

По словам директора по информационным технологиям ФГУП ММП "Салют" Дмитрия Елисеева, применение кластерных вычислительных технологий в процессе создания авиационных и газотурбинных двигателей существенно минимизирует расход опытных образцов изделий, натуральные испытания также сводятся к минимуму.

Решение предложенное "Ай-Техко", позволит наращивать производительность уже существующей системы и устанавливать новые вычислительные комплексы.

Как ранее сообщал ПРАЙМ-ТАСС, в 2006 г ФГУП ММП "Салют" обнародовал план приобретения кластера на базе четырехъядерных процессоров Intel

Xeon серии 5300 (кодировое наименование Clovertown) для расчетов в рамках проекта по созданию российского авиадвигателя нового поколения.

Компания "Ай-Техко" - российский системный интегратор, поставщик комплексных ИТ-решений и консалтинговых услуг в области информатизации крупных государственных структур, промышленных предприятий и финансовых учреждений, основана в 1997 г /до 2000 г - "Центр Информационных технологий КАМИ"/.

ФГУП "ММП "Салют" - предприятие по разработке, изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей. История завода началась в 1912 г с выпуска моторов "Гном" по французской лицензии, а уже 10 декабря 1923 г завод выпустил первый советский авиадвигатель М-5. Начиная с 1930 г на "Салюте" производились двигатели АМ-34 и АМ-38Ф конструкции А.А. Микулина, которыми были оснащены, в частности, самолеты, использовавшиеся для установления мировых рекордов, а также осуществления исторических перелетов /один из них - беспосадочный перелет Валерия Чкалова из Москвы через Северный полюс в США/. В 1947 г на предприятии было налажено производство первого в СССР турбореактивного двигателя ТР-1. В 1984 г на "Салюте" было начато серийное производство реактивного двигателя АЛ-31Ф для самолета "Су-27".

источник: ПРАЙМ-ТАСС
29.08.07

"ВОЛГА-ДНЕПР" И МАК "ИЛЬЮШИН" РАЗМЕСТИЛИ ТВЕРДЫЙ ЗАКАЗ НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ И ПОСТАВКУ ТРЕХ ИЛ-76

В ходе авиасалона МАКС-2007 авиакомпания "Волга-Днепр" и МАК "Ильюшин", являющаяся бизнес-единицей Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), подписали "твердый" контракт на изготовление и поставку трех самолетов Ил-76ТД-90ВД. Размещению твердого заказа на модернизированные "Ильюшины" предшествовало генеральное соглашение о заказе и поставке этих судов, подписанное обеими компаниями на 47-м Международном парижском авиасалоне в Ле Бурже в июне.

Данный заказ стал первым "твердым" контрактом на грузовые самолеты, заключенным Объединенной авиастроительной корпорацией с момента ее создания.

Контракт предусматривает поставку воздушных судов в 2009 году. Строительство грузовых лайнеров будет производиться на мощностях ГАО "ТАПОИЧ",

где для "Волга-Днепр" уже зарезервированы три заказа самолетов Ил-76ТД-90ВД.

Предполагается, что для финансирования третьей, четвертой и пятой машин Ил-76ТД-90ВД для флота АК "Волга-Днепр" будет использоваться схема, аналогичная той, что реализована при строительстве второй машины - с привлечением собственных средств группы компаний, а также заемных средств, предоставляемых в рамках кредитной линии, открытой Сбербанком РФ компании "Волга-Днепр-Лизинг" в начале 2007 года.

Заинтересованность в финансировании данного проекта выразил ряд отечественных коммерческих банков.

*источник: ИА «Финмаркет»
24.08.07*

УЧЕБНО-БОЕВОЙ ШТУРМОВИК СУ-25 ПРЕВРАТИЛИ В РАЗВЕДЧИКА

Конструкторское бюро "Сухого" превратило учебно-боевой штурмовик Су-25 в разведывательно-ударный комплекс, передает корреспондент "Ленты.Ру". В экспозиции самолетов ВВС России на МАКС-2007 представлен новейший вариант модернизированного штурмовика Су-25УБ, который оборудован прицельно-навигационным комплексом "Копье" и "Барс-2".

Су-25УБМ может использоваться не только для подготовки летчиков, но и как штурмовик, в том числе в качестве лидера группы при нанесении удара по сильнозащищенным и скрытым целям. Самолет может обнаруживать наземные, морские и воздушные цели на дистанциях в несколько раз

больше по сравнению с предыдущим поколением, в том числе, что касается надводных целей размером с фрегат, больше 100 километров.

Конструкция двухместного учебно-боевого самолета Су-25УБ позволяет использовать его на аэродромах как с бетонным покрытием, так и с грунтовым, а характерной чертой штурмовика является его высокая боевая живучесть, достигаемая за счет применения цельносварной кабины из титановой брони, а также бронирования топливных баков и мотоотсеков.

*источник: LENTA.RU
21.08.07*

КРЫЛЬЯ ДЛЯ ФИДЕЛЯ

500 млн. долл. - именно столько может составить общая сумма кубинских контрактов на закупку российской гражданской авиатехники. Государственная Cubana de Aviación уже эксплуатирует три дальнемагистральных пассажирских самолета Ил-96-300.

На прошлой неделе лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." отправила на Остров свободы первый грузовой самолет Ту-204СЕ. Расплачиваться Куба будет не сигарами и сахаром, как это было во времена СССР, а живыми деньгами. Вернее, кредитом, возврат по которому гарантирован Росэксимбанком в рамках госпрограммы поддержки экспорта высокотехнологичных отраслей.

Столь крупная сумма на обновление самолетов - прогресс для Кубы. До сих пор ее авиапарк состоял из лайнеров советской эпохи - Ан-24, Як-42 и Ил-62. Из-за торговой блокады со стороны США Куба не может закупать технику с комплектующими из Штатов. Cubana de Aviación арендует несколько европейских аэробусов и три французских самолета ATR 42, но Острову свободы этих судов не хватает.

Для России кубинский контракт - также удача. За мировое господство в воздухе не первый год спорят

Boeing и Airbus, а российским производителям остается довольствоваться заказами не столь богатых отечественных перевозчиков и небольшими поставками на рынки третьих стран. За последние 15 лет выпущено всего около двадцати Ил-96 и чуть более сорока Ту-204. Несколько таких "тушек" летает под флагом бельгийской грузовой авиакомпании TNT Express и египетской Air Cairo, на продукцию российского авиапрома засматриваются, кроме Кубы, запросившей еще один Ту-204 и несколько Ан-148, Китай, Иран и Зимбабве.

Но проблема не в клиентуре. Российские авиакомпании только за последний год заказали дома более сотни новых самолетов. Справятся ли с этими объемами заводы, простаивавшие без работы более 10 лет? Или, не дожидаясь поставок, наши перевозчики продолжат пересаживаться на иномарки? В этом случае российскому авиапрому никакая Куба не поможет.

*источник: журнал «Итоги»
13.08.07*

ДВИГАТЕЛЬ АИ-222-25 - ПЕРВЫЙ ПРИМЕР РОССИЙСКО-УКРАИНСКОЙ КООПЕРАЦИИ ДЛЯ УЧЕБНО-БОЕВОГО САМОЛЕТА

Одной из своих самых важных задач ММПП "Салют" считает налаживание серийного выпуска двигателя АИ-222-25 для российского учебно-боевого самолета Як-130. Двигатель создан в кооперации с украинскими предприятиями ОАО "Мотор Сич" и ГП "Ивченко-Прогресс". Это первый пример кооперации сторон в создании и выпуске двигателя для учебно-боевого самолета, сообщил АРМС-ТАСС на салоне МАКС-2007 генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев.

На салоне МАКС-2007 новый российский УБС Як-130, оборудованный АИ-222-25, впервые участвует в программе демонстрационных полетов. Сейчас двигатель совместной российско-украинской разработки и производства находится на завершающей стадии государственных испытаний. Стендовые испытания в испытательном комплексе ММПП "Салют" завершились в июне, после чего двигатели были переданы в ЛИИ им. Громова для опытных летных испытаний на Як-130. Все эти мероприятия проходят в рамках госиспытаний АИ-222-25, которые должны завершиться осенью 2007 года.

На сегодняшний день на "Салюте" отработаны технологии полного цикла сборки, испытаний и поставки двигателей АИ-222-25 для нужд Минобороны и на экспорт.

Как полагают специалисты, АИ-222-25 имеет большие перспективы для развития. По требованию заказчика он может оснащаться соплом с управляемым вектором тяги, а также модифицированной форсажной камерой. На нижегородском заводе "Сокол" уже развернуто производство партии из 12 самолетов Як-130 для ВВС РФ, а экспортную версию этой машины будет изготавливать корпорация "Иркут". Заказанные Алжиром самолеты будут укомплектованы серийными двигателями АИ-222 в той же конфигурации, которая используется для российских ВВС.

На стенде "Салюта" также демонстрируется двигатель АЛ-31Ф-М1, в декабре 2006 года принятый на вооружение ВВС РФ. Это модернизированный двигатель первого этапа для программы создания ПАК ФА. Сегодня его тяга (13,5 т) на 1 т больше тяги серийного образца. Версия М1 устанавливается на самолеты Су-27СМ, которые поступают в российские строевые части. На стенде предприятия АЛ-31Ф-М1 представлен с соплом с управляемым вектором тяги, которое имеет наработку 800 ч. На "Салюте" считают, что АЛ-31Ф-М1 могут работать на палубных истребителях Су-33 и бомбардировщиках Су-34.

На ближайшее время московское предприятие запланировало завершить создание двигателя второго этапа АЛ-31Ф-М2 с тягой 14 тс. Его разработка доведена до стадии стендовых испытаний. В экспозиции предприятия также демонстрируются отдельные узлы двигателя АЛ-31Ф-М3 третьего этапа модернизации с тягой 15 тс. Это компрессор низкого давления, который фактически является прототипом КНД двигателя 5-го поколения и позволяет уменьшить трудоемкость изготовления двигателя, снизить его массу, повысить ресурс и надежность. По компрессору высокого давления проводятся проектные работы, изготовлены три комплекта агрегатов САУ для АЛ-31Ф-М3. Разработка всеракурсного сопла с управляемым вектором тяги доведена до стадии стендовых испытаний.

Большие перспективы сулят гражданские разработки, в частности по созданию опреснительных установок на базе пароконденсаторов. По прогнозу, в 2015-2020 годах большая потребность в таких установках возникнет в странах Индокитая.

источник: АРМС-ТАСС
22.08.07

РОССИЯ ПОСТАВИТ ИНДОНЕЗИИ ШЕСТЬ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ "СУ"

Авиационная холдинговая компания "Сухой" в рамках авиасалона МАКС-2007 подпишет договор о намерениях с Индонезией о продаже шести истребителей - трех Су-27 и трех Су-30, сообщил во вторник РИА "Новости" представитель пресс-службы холдинга.

По его словам, общая сумма контракта составит порядка 300 миллионов долларов.

Ранее главнокомандующий вооруженными силами Индонезии маршал Джоко Суянто в интервью РИА "Новости" сказал, что его стране нужна одна эскадрилья в составе 16 истребителей (марки "Су"). На данный момент индонезийская армия имеет четыре самолета "Су", сказал маршал Суянто.

источник: РИА «Новости»
21.08.07

"ТЕПЛООБМЕННИК" УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ НА 14,5%

Производственно-конструкторское объединение "Теплообменник" (Нижний Новгород) в первом полугодии 2007 года увеличило чистую прибыль на 14,5% - до 46,481 млн. рублей. Выручка выросла на 23,9%, себестоимость - на 15,3%, прибыль от продаж - в 2,2 раза. Кредиторская задолженность "Теплообменника" увеличилась на 59,856 млн. рублей и составила на 1 июля 2007 года 302,845 млн. рублей. Дебиторская задолженность возросла на 17,582 млн. рублей - до 215,712 млн. рублей.

"Теплообменник" - одно из ведущих предприятий в области разработки и производства агрегатов систем кондиционирования, регулирования давления воздуха герметических отсеков и систем нейтрального газа авиационной техники. Практически на всех отечественных военных и гражданских самолетах и вертолетах установлены изделия, изготовленные на предприятии.

источник: сайт dp.ru
07.08.07

РОССИЯ НЕ БУДЕТ РАСПЛАЧИВАТЬСЯ С КОРЕЕЙ ВЕРТОЛЕТАМИ

Официальный представитель южнокорейских военно-морских сил опроверг сегодняшнее сообщение о том, что начальник штаба ВМС обратился к Москве с просьбой о поставке 30 вертолетов в счет оплаты российского долга. Согласно версии южнокорейской газеты "Тона ильбо", с таким предложением адмирал Сон Ен Му выступил во время состоявшегося на прошлой неделе визита в Россию.

Суть его предложения якобы заключалась в том, пишет агентство "Ренхап", чтобы в рамках третьего этапа т.н. проекта "Пульгом" ("Коричневый медведь") Россия поставила бы Южной Корее 30 вертолетов вместе с комплектующими деталями в счет списания своей задолженности. Российский долг сейчас соста-

вляет \$1,3 млрд., к погашению которого Москва по соглашению с Сеулом приступает в 2009 году.

В заявлении пресс-секретаря штаба ВМС РК капитана первого ранга Ким Ман Су сообщение газеты расценено как "заведомо неправильное и непроверенное". Дело в том, что начальник штаба ВМС не уполномочен выступать с подобными предложениями. В рамках проекта "Пульгом" в период с 1994 по 2006 год Россия поставила в Южную Корею танки Т-80У, боевые машины пехоты, вертолеты и корабли для флота, передает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Известия»
22.08.07*

ОБОРОНПРОМ ЗАКРЫЛ СДЕЛКУ ПО ПОКУПКЕ 12% АКЦИЙ УМПО

ОАО "ОПК "Оборонпром", дочерняя компания ФГУП "Рособоронэкспорт", закрыла сделку по покупке 12% акций ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) у ОАО "Объединенные финансы". Об этом АК&М сообщили в Оборонпроме.

Выкуп данного пакета акций в интересах Оборонпрома осуществляла УК "Тройка Диалог".

Напомним, что в апреле текущего года Владимир Путин поручил создать четыре холдинга, объединяющих авиадвигателестроительные предприятия. Один из холдингов предполагает объединение ОАО "НПО

"Сатурн", УМПО и Пермский моторостроительный комплекс. Объединенная компания будет создана за счет консолидации пакетов акций, находящихся в собственности. Согласно планам контрольный пакет акций холдинга должен принадлежать государству, в связи с этим Оборонпрому было поручено докупить недостающие доли в компаниях у их акционеров.

Как отметил представитель Оборонпрома, проведение остальных сделок по приобретению может занять около 6 месяцев.

*источник: ИА «АК&М»
24.08.07*

НОВЕЙШИЕ "БЕСПИЛОТНИКИ" ПОСТУПАТ В ВВС РОССИИ К 2011 ГОДУ

Поступление новых комплексов с беспилотными летательными аппаратами в ВВС России ожидается к 2011 году, сообщил главнокомандующий военной авиацией генерал-полковник Александр Зелин. "В нашей стране уже ведутся работы по созданию новых комплексов с беспилотными летательными аппаратами, которые планируется использовать в разведывательных и ударных целях.

При этом разрабатываются БПЛА самолетного и вертолетного типа, с различным видом старта (как с разгонных устройств, так и по-самолетному), ближнего действия (носимых, весом несколько килограммов) и большой дальности, способных решать задачи на глубине 300-400 км и находиться в полете до 10-12 часов", - заявил главком в опубликованном в

субботу интервью "Красной звезде". В армиях развитых зарубежных государств стоят на вооружении и находятся в различных стадиях разработки около 80 типов комплексов с "беспилотниками". "А у нас из-за кризиса середины 90-х годов прошлого века только сегодня в строевые части ВВС начали поступать комплексы, техническое задание к которым писалось более 10 лет назад. Современные взгляды на применение вооруженных сил требуют качественно новых возможностей от комплексов с БПЛА", - заявил главком ВВС России.

*источник: сайт «NewTimes.Ru»
13.08.07*

БУДУЩИМ АВИАКОНСТРУКТОРАМ

В рамках МАКС-2007 компания Autodesk, известная своими программными продуктами, сообщила о своей программе поддержки вузовской науки в России.

Российские студенты получили возможность присоединиться к Студенческому сообществу Autodesk. Цель сообщества – подготовить к профессиональной деятельности будущих инженеров и конструкторов. Сообщество знакомит студентов с новейшими 3D-технологиями и тенденциями в области машиностроения, строительства и архитек-

туры, инженерных коммуникаций и инфраструктуры, визуализации и анимации.

Участники Студенческого сообщества Autodesk могут абсолютно бесплатно загружать с портала www.students.autodesk.com на домашние компьютеры полнофункциональные студенческие версии всех ведущих программных продуктов Autodesk.

*источник: сайт maks2007.com
23.08.07*

ПЕРВАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ НА ОСНОВЕ ТЕХНОЛОГИИ ГЛОНАСС

ОАО "МКБ "Компас" сообщает об окончании проектных работ по созданию новой спутниковой навигационной системы посадки для авианесущих кораблей класса "Корвет".

Вторая важная новость - получение ОАО "МКБ "Компас" контракта на поставку системы контроля за движением поездов на основе технологии ГЛОНАСС для российских железных дорог.

Система контроля посадки создавалась "МКБ "Компас" в рамках Гособоронзаказа с 2003 года и должна стать альтернативой существующим системам типа ИЛС, непригодным для использования на авианесущих судах типа "Корвет" из-за неприемлемых веса и габаритов. Система функционирует на основе сигналов со спутников ГЛОНАСС и GPS, а ее аппаратная часть, сравнительно с предыдущими системами, имеет незначительные размеры и вес. Система рассчитана на осуществление посадок боевых вертолетов на палубу авианесущего корабля практически при любых метеоусловиях и при любой освещенности.

Это первая в России система посадки, построенная на базе ГЛОНАСС/GPS. При ее создании разработчики добились максимального уровня надежности и помехозащищенности, а также ее перспективной адаптации к нуждам гражданского сектора. Эта система, в частности, сможет быть использована на морских буровых платформах, гражданских судах, в небольших аэропортах. К ее несомненным достоинствам относится и ее дешевизна - ее покупка и установка будут обходиться заказчиком в десятки раз дешевле любой системы типа ИЛС.

Новая система, по прогнозам экспертов, сможет достойно конкурировать на мировом рынке с подобными навигационными системами производства Германии и США.

Тендерный контракт с РАО "РЖД" на поставку системы контроля за движением поездов был выигран МКБ "Компас" в острой конкурентной борьбе. Тендерная комиссия сочла предложение МКБ "Компас" более интересным по многим параметрам. Одним из определяющих оказалась опора на отечественные оборон-

ные технологии и систему позиционирования ГЛОНАСС, что гарантирует государственный контроль за деятельностью стратегически важной железнодорожной отрасли как в мирное, так и в военное время. Комиссия также сочла уникальное программное обеспечение системы, разработанное МКБ "Компас", более надежным и удобным в эксплуатации.

ОАО "Московское конструкторское бюро "Компас" существует с 1947 года. Одним из видов деятельности для авиации является разработка и производство авиационных радиоконпасов (МКБ "Компас" до сих пор обеспечивает радиоконпасами все отечественные воздушные суда). Сегодня компания разрабатывает и производит навигационное оборудование всех типов для авиации (в области поставки таких систем для военной авиации компания является абсолютным лидером рынка), а также системы контроля за траекторией любого типа летательных аппаратов и управляемых боеприпасов. Несомненным признается лидерство ОАО "МКБ "Компас" в деле создания помехоустойчивых навигационных систем, работающих по сигналам спутников ГЛОНАСС/GPS.

Компания является одним из основных российских разработчиков аппаратуры ГЛОНАСС, а также специального программного обеспечения для носимой аппаратуры индивидуального использования.

Новая серия кораблей ближней морской зоны ("Корвет) проекта 20380 предназначена для охраны морских рубежей России. В создании "Корвета" принимали участие более 70 НИИ, проектных и производственных организаций. "Корвет" создавался как корабль-"невидимка", способный быстро и незаметно перемещаться по водному пространству для выполнения ударных задач, а также задач ПВО и ПРО. При проектировании "Корвета" применялись самые передовые технологии и оригинальные инженерные решения.

*источник: компания «ОАО "МКБ "Компас"»
16.08.07*

АРКТИЧЕСКИЕ ЛЬДЫ ТАЮТ С РЕКОРДНОЙ СКОРОСТЬЮ

Согласно последним исследованиям, к концу лета 2007 года таяние арктического морского льда достигнет предельного значения за всю историю наблюдений.

Измерения, выполненные американским национальным Центром данных по снегу и льду NSIDC (National Snow and Ice Data Center), показали, что на 8 августа 2007 года площадь арктических льдов составила 70% от средней нормы. Поскольку сезон таяния продолжается до середины сентября, ученые предсказывают, что этим летом сокращение площади льдов побьет все рекорды, а к 2040 году они могут растаять полностью.

По данным NSIDC, площадь морского арктического льда 8 августа составила 5,8 млн. кв. км, тогда как в те же дни в 1979-2000 гг. она в среднем была равна 7,7 млн. кв. км. Предельно низкий уровень льда был зафиксирован в 2005 году, когда площадь ледя-

ного покрова уменьшилась до 5,32 млн. кв. км. Руководитель исследований доктор Марк Серрезе (Mark Serreze) из NSIDC отмечает, что в этом году таяние льда идет быстрее, чем в 2005 году.

Арктические льды отражают 80% солнечного света. Из-за их таяния больше космического излучения приходится на темную океанскую поверхность. Ученые опасаются, что это будет иметь серьезные последствия для живой природы Арктики, в том числе и для популяции белых медведей, мигрирующих по льдам в поисках пищи.

В глобальном масштабе из-за таяния арктических льдов Земля уменьшит свое альbedo за счет поглощения большего количества солнечной энергии, что может ускорить климатические изменения на планете в сторону глобального потепления, сообщает BBC.

*источник: сайт CNews.ru
14.08.07*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS готов стать акционером ОАК на выгодных условиях	33
Долгожданный А380	33
До конца 2007 года будет решен вопрос о доле российского участия в программе самолета А350	34
Арабы решили приобрести авиастроительные заводы концерна EADS	34
Boeing и "Атлант-Союз" сообщают о размещении заказа на самолеты Boeing 737 Next-Generation	34
Компании Boeing и "ВСМПО-Ависма" подписали соглашение о создании совместного предприятия и назначили генерального директора	35
Boeing создает перспективный беспилотник	35
Airbus представил спальный самолет	36
Истребители США будут летать на биотопливе из водорослей	36
Прибыль BAE Systems превысила прогнозы в I полугодии	36
Компания HAL заняла 34-е место в списке 100 ведущих оборонных компаний мира по версии "Дифенс ньюс"	36
Компания Boeing будет оказывать комплекс услуг GoldCare для двигателей Rolls-Royce Trent 1000 в рамках программы TotalCare	37
Пентагон выбирает воздушный танкер	37
Bombardier Aerospace на авиасалоне МАКС-2007	38
Тегеран показал собственные самолеты	38
Новые программы Rolls-Royce Trent	39
Eurocopter решил сэкономить на МАКС-2007	40
"Антонов" покажет новый лайнер в московском небе	40
"Мотор Сич" представит на МАКС-2007 двигатель для самолета Ан-148	41
Янукович и Путин обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в авиастроении	41
ОКБ им. О.К. Антонова приняло решение войти в УК "Грузовые летательные аппараты"	41
Новый индийский истребитель оснастят израильским радаром	41
Украина подписала контракт на поставку в Россию 12 самолетов	42
"Авиация Украины" намерена создать совместную компанию с Boeing для продвижения Ан-148 на иностранные рынки - А. Ключев.	42
Американские палубные вертолеты получают противотанковые ракеты	42
Новый боеприпас	42
С помощью беспилотника	42

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS ГОТОВ СТАТЬ АКЦИОНЕРОМ ОАК НА ВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

Европейский аэрокосмический концерн EADS готов стать акционером Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), если ему будут предложены выгодные условия обмена акций компании "Иркут", сообщил президент EADS Томас Эндер в среду на авиасалоне МАКС-2007.

Европейскому концерну принадлежат 10% акций "Иркута", который входит в состав ОАК. В планах ОАК - переход на единую акцию. Решение EADS

будет зависеть от того, какой пакет акций ОАК ему будет предложен за имеющийся 10-процентный пакет "Иркута".

Эндер отметил, что концерн рассчитывает на принятие решения до конца этого года.

*источник: газета «Взгляд»
22.08.07*

ДОЛГОЖДАННЫЙ A380

С полуторогодовалым опозданием Airbus в середине октября осуществит поставку самого большого в мире дальнемагистрального самолета A380 авиакомпании из Сингапура. Желаящие совершить в том же месяце первый полет на этой машине могут заказать билеты через интернет-аукцион. Airbus надеется, что производство этих самолетов поможет европейскому авиаконцерну выйти из кризиса.

Изначально новый воздушный гигант европейского авиастроителя Airbus должен был поступить в распоряжение Singapore Airlines уже в марте прошлого года. Но этому помешали проблемы с электроникой. Наконец спустя полтора года после кризиса материнской компании EADS ее "дочка" Airbus намерена в торжественной обстановке передать самый большой пассажирский самолет в мире с нетерпением ожидающему его клиенту из Азии.

Уже с надписью на борту "Singapore Airlines" A380 в июле покинул Гамбург для прохождения последних тестов на юге Франции. Во французской Тулузе на специальных тренажерах семь пилотов авиакомпании уже готовились к полетам на авиалиниях между Сингапуром и Сиднеем.

Первый полет гиганта A380, который состоится 25 октября, войдет в историю воздухоплавания под номером SQ380. Интерес к первому регулярному перелету этой машины азиатская авиакомпания подогревает с помощью продажи билетов через интернет-аукцион eBay.

Airbus восторженно расхваливает своего детищу: тихий, экологически безопасный, чистый, умный. Концерн рекламирует свой A380 как самолет, "кото-

рый уже сегодня задает новые рамки в воздухоплавании для защиты окружающей среды и расходует в пересчете на одного пассажира и 100 км только 2,9 л керосина". Что касается дальнейших поставок самолетов-гигантов авиакомпаниям Singapore Airlines, Emirates и Qantas, то, как заверяет офис в Тулузе, все идет согласно плану. В общей сложности сейчас у Airbus 173 заказа на A380. Эти поставки смогут вывести компанию из тяжелого финансового кризиса, который Airbus переживает уже не один год.

"Высочайший комфорт в самом тихом самолете на сегодня" - такие заголовки могут положительно отразиться на имидже концерна и помочь ему достичь успеха.

Новый глава Airbus Томас Эндерс, однако, не считает, что новый престижный самолет уже преодолел все трудности. Как недавно он сообщил журналу Focus, "на подъеме мы не имеем права на ошибку", имея в виду следующий пункт плана, а именно переход к массовому производству A380 в острой конкурентной борьбе с американским Boeing.

Европейский концерн планирует в ближайшие годы постоянно увеличивать производство самых больших в мире дальнемагистральных самолетов - до 45 машин в 2010 году.

Airbus сможет успешно конкурировать с американцами только в том случае, если удастся избежать трений между французами и немцами по поводу власти и стратегии концерна.

*источник: газета RBC Daily
17.08.07*

ДО КОНЦА 2007 ГОДА БУДЕТ РЕШЕН ВОПРОС О ДОЛЕ РОССИЙСКОГО УЧАСТИЯ В ПРОГРАММЕ САМОЛЕТА А350

До конца 2007 года будет решен вопрос о доле российского участия в программе А350, сообщил на пресс-конференции в рамках авиасалона МАКС-2007 президент концерна EADS Том Эндерс.

"Мы вчера обсуждали этот вопрос с Алексеем Федоровым и его командой, - пояснил Эндерс. - Кроме того, мы продолжаем переговоры о возможности совместного создания ближнемагистрального самолета на базе МС-21. В настоящее время мы определяем, есть ли та платформа, на которой может строиться совместная работа по этому направлению. Предполагается, что будет создано целое семейство самолетов этого типа". Впрочем, оговорился Эндерс, "мы пока в начале пути".

Еще одно направление сотрудничества EADS с российской авиапромышленностью - проект конвертации самолета А320 в грузовую версию. По данным руководства EADS, конвертация А320 начнется с 2010 года. Консервативная оценка уровня производства конвертированной версии А320 - 400 машин, однако в EADS склонны считать, что на самом деле оно составит 1000-1025 самолетов. "У нас уже есть первый заказчик на эти самолеты; многие другие становятся в очередь", - заявил на пресс-конференции один из руководителей EADS.

источник: АРМС-ТАСС
23.08.07

АРАБЫ РЕШИЛИ ПРИОБРЕСТИ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ КОНЦЕРНА EADS

Созданная в 2006 году арабская компания Dubai Aeraspace намерена купить несколько авиастроительных заводов у европейского концерна EADS, сообщает AFP. В ближайшие несколько лет дубайская компания собирается инвестировать в развитие собственного самолетостроительного бизнеса около 15 миллиардов долларов.

EADS заявила ранее о намерении продать семь своих заводов во Франции, Германии и Великобритании. Об их дальнейшей судьбе станет известно в сентябре. Решение о продаже принято в рамках программы реструктуризации концерна, которая включает в себя также сокращение рабочих мест.

В июле 2007 года власти Дубая приобрели 3,12 процента акций концерна EADS приблизительно за

600 миллионов евро (на тот момент приблизительно 830 миллионов долларов), став одним из крупнейших акционеров компании.

В феврале 2007 года о намерении продать 7,5 из 22,5 процентов своих акций EADS заявил DaimlerChrysler. Впоследствии с аналогичными заявлениями выступило правительство Франции.

EADS является родительской структурой авиастроительной компании Airbus. Кроме того, EADS принадлежат предприятия по производству вертолетов, истребителей, ракет и транспортных самолетов.

источник: LENTA.RU
24.08.07

BOEING И "АТЛАНТ-СОЮЗ" СООБЩАЮТ О РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗА НА САМОЛЕТЫ BOEING 737 NEXT-GENERATION

Представители компании Boeing и авиакомпания "Атлант-Союз" в рамках московского авиасалона объявили о том, что российская авиакомпания, штаб-квартира которой расположена в Москве, разместила заказ на четыре самолета Boeing 737-700 Next-Generation. Стоимость заказа по ценам каталога 2007 г. составляет \$249 млн. Информация о данной сделке была размещена на сайте компании Boeing в разделе "Заказы и поставки" в 2006 г., а сами самолеты были учтены при общем подсчете заказов за прошлый год, однако заказчик до настоящего времени не был объявлен.

Авиакомпания "Атлант-Союз" является одним из крупнейших чартерных перевозчиков России. В настоящий момент авиакомпания активно развивает внутренние и международные регулярные перевозки. Базовым аэропортом авиакомпании является Международный аэропорт Внуково. Недавно в состав парка "Атлант-Союз" вошли два лайнера Boeing 737 Classic, взятые авиакомпанией в лизинг. Авиакомпания "Атлант-Союз" является официальным перевозчиком Правительства Москвы.

По словам председателя совета директоров авиакомпании "Атлант-Союз" Валерия Меницкого, при принятии решения о приобретении самолетов

Boeing 737-700 решающими факторами оказались прекрасные показатели экономичности и дальности полета (лайнеры оснащены скошенными законцовками крыла, использование которых позволяет снизить расход топлива), а также одни из самых высоких в отрасли показатели надежности с точки зрения точности соблюдения графика вылетов.

Boeing 737 Next-Generation - самые технологически совершенные лайнеры среди современных узкофюзеляжных самолетов. Финансовые компании, принимающие участие в финансировании предприятий авиатранспортной отрасли, уже в течение многих лет включают эту модель в число самых популярных самолетов благодаря широкому спросу, превосходным летно-техническим характеристикам, а также самым низким эксплуатационным расходам в своем классе.

К настоящему моменту более 100 авиакомпаний разместили заказы на более 4000 самолетов Boeing 737 Next-Generation. Компании Boeing предстоит поставить заказчикам более 1650 лайнеров Boeing 737 Next-Generation, стоимость которых по действующим ценам каталога составляет более \$118 млрд.

источник: компания Boeing
23.08.07

КОМПАНИИ BOEING И "ВСМПО-АВИСМА" ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И НАЗНАЧИЛИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

Сегодня представители компаний Boeing и ОАО "Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение" ("ВСМПО-Ависма") объявили о создании совместного предприятия, получившего название Ural Boeing Manufacturing (UBM). UBM будет осуществлять обработку титановых штамповок для использования в производстве самолета Boeing 787 Dreamliner. Первоначально компании объявили о планах по созданию совместного предприятия в апреле 2006 г., когда был подписан соответствующий меморандум о намерениях.

На пост генерального директора СП был назначен 51-летний Гэри А. Бейкер (Gary A. Baker). Уже в течение 27 лет он работает в компании Boeing, где, продвигаясь по служебной лестнице, занимал целый ряд руководящих постов. Г. Бейкер накопил значительный опыт работы в самых разных областях. В частности, он руководил производственной деятельностью и контролем качества продукции. Кроме того, он хорошо знаком с такими аспектами работы, как управление цепочкой поставок и реализация проектов. Г. Бейкер начнет работу в штаб-квартире СП, расположенной в г. Верхняя Салда, уже в 2007 г.

Г. Бейкер сказал: "За счет создания совместного предприятия компаниями Boeing и "ВСМПО-Ависма" мы сумеем расширить наши возможности в области производства титановых компонентов, повысить показатели эффективности и производительности, что, в свою очередь, позволит нам создать предприятие, отвечающее самым высоким мировым стандартам. В настоящее время мы строим производственный цех площадью 8900 кв. м и административное здание площадью 2000 кв. м. Производственные помещения будут оснащены новейшим оборудованием".

"Создание совместного предприятия компаниями Boeing и "ВСМПО-Ависма" стало еще одним наглядным свидетельством того, что наша компания

стремится всемерно укреплять международные связи и выстраивать долгосрочные отношения с ключевыми поставщиками. Россия остается важным и ценным партнером для компании Boeing, и мы делаем все от нас зависящее для того, чтобы максимально тесно взаимодействовать с нашими российскими партнерами, поставщиками и заказчиками", - подчеркнул Сергей Кравченко, президент компании "Boeing Россия/СНГ".

"Компании Boeing и ВСМПО выстраивают эффективное и взаимовыгодное сотрудничество. Благодаря производственному опыту и знанию руководящей работы Г. Бейкера СП UBM позволит ВСМПО расширить свои производственные возможности, а компании Boeing - повысить производительность в области применения механически обработанных титановых изделий", - добавил генеральный директор "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин.

Совместное предприятие с равными долями будет заниматься черновой обработкой титановых поковок начиная с 2008 г. Окончательную обработку изделий будет осуществлять завод компании Boeing в г. Портленд, шт. Орегон, а также ряд субподрядчиков компании.

Создание совместного предприятия Boeing и "ВСМПО-Ависма" стало очередным этапом сотрудничества между двумя компаниями, начало которого было положено в 1997 г. Стороны не разглашают финансовые условия сделки.

ВСМПО - крупнейшая в мире вертикально интегрированная компания титановой отрасли. В 1998 г. она приобрела компанию "Ависма", самого крупного в мире производителя титановой губки. Титановая губка - основная форма титана.

*источник: компания Boeing
21.08.07*

BOEING СОЗДАЕТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ БЕСПИЛОТНИК

Компания Boeing объявила о первом полете экспериментального беспилотного самолета X-48B. Он состоялся 20 июля в Летно-испытательном центре имени Драйдена NASA на авиабазе Эдвардс (штат Калифорния). Полет длился 31 минуту, максимальная высота полета составила 2286 метров. Уникальность БЛА заключается в его аэродинамической схеме с неявно выраженной комбинацией крыла и фюзеляжа BWB (Blended Wing Body).

Схема BWB обеспечивает пониженный расход топлива, снижение лобового сопротивления и дополнительную подъемную силу. Форма фюзеляжа BWB позволяет эффективнее использовать внутренний объем для перевозки грузов. Расположение двигателя установки сзади и над фюзеляжем позволяет снизить шумность как в полете, так и на земле.

Проект X-48B ведет компания Boeing Phantom Works совместно с Исследовательским центром имени Лэнгли NASA. Первоначально предполагалось создать уменьшенную модель X-48A для летных испытаний, но в 2004 году такой проект был

отменен, разработчики приступили сразу к созданию "большого демонстратора" для оценки взлетно-посадочных характеристик схемы BWB, ее экономичности и шумности.

На основании разработок Boeing и NASA британская компания Cranfield Aerospace построила два демонстратора X-48B. Один в масштабе 8,5% для продувок в аэродинамической трубе Центра Лэнгли. Второй, полноразмерный, имел размах крыла 6,4 м и взлетную массу 227 кг. Три небольших турбореактивных двигателя обеспечивают крейсерскую скорость полета 220 км/ч и максимальную высоту подъема более 3 км. Программа летных испытаний X-48B предусматривает выполнение 25 полетов. Вице-президент Boeing IDS Advanced Systems Дэррил Дэвис заявил, что "если летные испытания прототипа BWB окажутся успешными, через 15-20 лет у ВВС США может появиться новая многоцелевая платформа".

*источник: газета «Коммерсантъ»
21.08.07*

AIRBUS ПРЕДСТАВИЛ СПАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

Специалисты европейского консорциума Airbus разработали вариант новейшего широкофюзеляжного пассажирского самолета A380, где все места - спальные, даже в эконом-классе.

Ранее только первый класс на новейших трансконтинентальных самолетах имел кресла, которые можно было раскладывать, превращая в кровать.

В Лондоне сегодня был представлен проект нового спального самолета. Кровати в нем размещены на

трех ярусах и напоминают купе железнодорожного вагона. Как сообщается, немецкая компания Lufthansa уже рассматривает возможность приобретения этой модификации A380 для использования на сверхдальних межконтинентальных рейсах, сообщает ИТАР-ТАСС.

источник: газета «Взгляд»
07.08.07

ИСТРЕБИТЕЛИ США БУДУТ ЛЕТАТЬ НА БИОТОПЛИВЕ ИЗ ВОДОРОСЛЕЙ

Агентство США по передовым исследованиям в области обороны (DARPA) выделило грант в размере \$7,2 млн. для поиска и изучения альтернативных источников энергии, которые можно будет использовать в качестве топлива для реактивных истребителей и других самолетов вооруженных сил США и стран НАТО.

Поддержку получил проект ученых из университета штата Аризона и компании UOP, входящей в состав корпорации Honeywell. Они намерены провести технико-экономическое обоснование возможности использования для этих целей водорослей, найти наиболее подходящие виды и разработать методики культивирования и получения готового продукта.

Американские ученые считают, что водоросли - очень перспективный источник биотоплива. Выход горючего в расчете на единицу площади в 100 раз больше, чем можно было бы получить из сои. Кроме того, водоросли не используют в качестве продуктов питания и выращивать их можно практически в любом водоеме, расположенном в непригодном для земледелия месте. Таким образом, урон традиционному земледелию нанесен не будет.

В проекте участвует также Юго-Западный исследовательский институт США и национальная лаборатория Sandia. Проект будет завершен в конце 2008 г., сообщает The Engineer.

источник: сайт CNews.ru
09.08.07

ПРИБЫЛЬ BAE SYSTEMS ПРЕВЫСИЛА ПРОГНОЗЫ В I ПОЛУГОДИИ

Базовая прибыль британского гиганта оборонного сектора BAE Systems превысила прогнозы аналитиков в первом полугодии 2007 года, составив 700 миллионов фунтов стерлингов (\$1,42 миллиарда), говорится в заявлении компании. Продажи компании выросли на 8 процентов, до 6,891 миллиарда фунтов стерлингов за шесть месяцев к 30 июня, также превывсив прогнозы. Рост прибыли связан с хорошими продажами бронетехники.

BAE выполняет контракты по модернизации для сухопутных войск США боевых машин пехоты Bradley, а также завершила в июле этого года \$4,5-миллиардную сделку по покупке американского производителя бронетехники Armor Holdings.

Глава компании Майк Тёрнер отметил, что исследование министерства юстиции США по подозрению в том, что компания давала взятки саудовским чиновникам в ходе переговоров о поставках военной техники, не препятствует бизнесу.

BAE сообщает, что переговоры о продажах истребителей Eurofighter Typhoon Саудовской Аравии продолжаются. В случае завершения сделки контракт на поставку Эр-Рияду 72 новейших европейских истребителей стоимостью около 10 миллиардов фунтов стерлингов может стать одним из крупнейших в британской истории.

источник: REUTERS
09.08.07

КОМПАНИЯ HAL ЗАНЯЛА 34-Е МЕСТО В СПИСКЕ 100 ВЕДУЩИХ ОБОРОННЫХ КОМПАНИЙ МИРА ПО ВЕРСИИ "ДИФЕНС НЬЮС"

Компания Hindustan Aeronautics Limited (HAL) заняла 34-е место в списке 100 крупнейших компаний оборонного сектора, опубликованном "Дифенс ньюс", поднявшись вверх на 11 позиций. Первые пять мест в списке занимают компании Lockheed Martin, Boeing, BAE Systems, Northrop Grumman и Raytheon. Оценка основывается на объеме продаж и товарообороте.

По информации руководства индийской компании, HAL поднялась на 34-е место благодаря реализации нескольких программ модернизации и новых крупных проектов. В следующем году компания надеется еще больше повысить рейтинг и войти список 25

крупнейших компаний. На это позволяет надеяться значительно возросший портфель заказов HAL. Товарооборот HAL в 2006-2007 ф.г. возрос на 46% по сравнению с предыдущим годом и достиг объема в 77,84 млрд рупий (1,82 млрд. долл.). Прибыль компании выросла до 17,44 млрд. рупий (408 млн. долл.), увеличившись на 55%. Объем производства в денежном выражении вырос на 56% - до 92,02 млрд. рупий (2,15 млрд. долл.), а экспорт - на 45% и составил 2,71 млрд. рупий (63,4 млн. долл.).

источник: ИТАР-ТАСС
10.08.07

КОМПАНИЯ BOEING БУДЕТ ОКАЗЫВАТЬ КОМПЛЕКС УСЛУГ GOLDCARE ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ ROLLS-ROYCE TRENT 1000 В РАМКАХ ПРОГРАММЫ TOTALCARE

Компания Boeing подписала соглашение с компанией Rolls-Royce plc об оказании комплекса услуг GoldCare по обслуживанию двигателей Trent 1000 в течение всего срока их эксплуатации. Данные услуги будут предоставляться в рамках программы TotalCare.

Соглашение GoldCare Material Management, о котором было объявлено сегодня, предусматривает оказание услуг по ремонту и капитальному ремонту компонентов оборудования, устанавливаемого под крылом самолета Boeing 787 Dreamliner. Оно дополняет стандартное соглашение об обслуживании двигателей Trent 1000 в рамках программы TotalCare, что позволяет компании Rolls-Royce предоставлять заказчикам комплексное решение.

Доминик Хорвуд (Dominic Horwood), директор по программам взаимодействия с компанией Boeing компании Rolls-Royce, сказал: "Сотрудничество с компанией Boeing в рамках подписанного соглашения позволит нам расширить спектр и повысить качество услуг, оказываемых заказчикам по программе TotalCare. Мы рады возможности активизировать наше сотрудничество с Boeing".

К настоящему моменту в рамках программы производства Boeing 787 компания Boeing разместила заказы более чем на 500 двигателей Rolls-Royce Trent 1000. В период с 2001 г. восемьдесят процентов заказчиков этих двигателей подписали соглашение о приобретении услуг по программе TotalCare.

Джон Борст (John Borst), директор программы GoldCare Materials Management компании Boeing, отметил: "Мы гордимся тем, что сможем оказать компании Rolls-Royce содействие в повышении эффективности ее программы TotalCare, что даст возможность улучшить обслуживание заказчиков. Теперь авиакомпания получают эффективное содействие, включающее в себя помощь в обслуживании двига-

телей в течение всего срока эксплуатации. При этом оплата будет вестись на основе количества летных часов, что позволит авиакомпаниям четко планировать свои расходы".

GoldCare - масштабный комплекс предложений по обслуживанию самолетов Boeing 787 Dreamliner. Компания Boeing предлагает своим заказчикам новое стратегическое решение, которое даст им возможность повысить надежность самолетов, снизить затраты, а также повысить экономические показатели в рамках приобретения, эксплуатации и обновления своих парков.

Для предоставления услуг в рамках программы GoldCare компания Boeing создала международную группу, которая выполняет работы по техническому обслуживанию, ремонту и поставкам запасных частей. Оплата услуг основана на количестве летных часов.

В рамках программы GoldCare действует круглосуточный центр поддержки, который использует инновационные технологии для подготовки планов работ на основании данных об эксплуатации самолета, что позволяет обеспечивать более высокую эффективность и надежность обслуживания самолета.

Программа GoldCare рассчитана как на вновь создаваемые авиакомпании, так и на лидеров рынка, эксплуатирующих самолеты Boeing 787. Небольшие авиакомпании смогут добиться успеха за счет масштаба программы, а также эффективной поддержки при планировании работ и проведении технического обслуживания. Более крупные авиакомпании также могут повысить свою эффективность за счет минимизации капитальных затрат.

*Источник: компания Rolls-Royce
17.08.07*

ПЕНТАГОН ВЫБИРАЕТ ВОЗДУШНЫЙ ТАНКЕР

Пентагон выбирает авиастроителя для замены устаревших воздушных танкеров, на заказ претендуют заводы американского Boeing и европейского Airbus. "Для начала речь идет о заказе 179 самолетов", - цитирует Financial Times Deutschland главу отдела снабжения американской военной авиации Сью Пэйтон. Решение будет принято до конца года.

Всего танкерный флот США будет обновлен в среднем на 500 самолетов-заправщиков - это считается самым крупным в отрасли военным заказом. По оценкам аналитиков, покупка и последующее обслуживание обойдутся Пентагону в несколько сотен миллиардов долларов.

Когда сложный выбор между пассажирскими лайнерами Boeing и Airbus стоял перед российским "Аэрофлотом", компания приняла соломоново решение, поделив заказ на две равные части. В случае с Пентагоном разделение многомиллионного заказа не планируется, поставка различных моделей обойдется слишком дорого. По словам сотрудницы Пентагона, речь идет не столько о закупочной цене, сколько об издержках на техобслуживание и обучение пилотов.

Если контракт получит европейский аэрокосмический концерн (материнский концерн Airbus), для него это будет серьезным прорывом на американский рынок вооружений. "Мы настроены выиграть этот заказ", - оптимистично заявил представитель концерна. Модель авиатанкера, предложенная Пентагону, будет производиться на будущем заводе Airbus в США на базе аэробуса A330-200.

Единственный конкурент - концерн Boeing - предлагает переоборудованную модель B-767. Именно Boeing сейчас отвечает за обслуживание танкерного флота США. Лоббисты Boeing делают упор на приобретении продукции чисто американского предприятия, что сохранит американские рабочие места. И все же глава Boeing Джим Макнерни явно сомневается в получении заказа на первые 179 танкеров. Неслучайно он выражал надежду на авиасалоне в Ле Бурже, что у Boeing будет "второй шанс", даже если первая часть заказа достанется Airbus. Видимо, в Boeing не теряют надежды на деление заказа.

*Источник: сайт «Газета.Ru»
07.08.07*

БОМБАРДИЕР АEROSPACE НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2007

Bombardier Aerospace участвует в московском международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2007), который проводится в Москве каждые два года, для того чтобы продемонстрировать свою заинтересованность в растущем восточноевропейском рынке. Предшествующий МАКС посетили более 650 000 человек. В этом году на салоне, который пройдет с 21 по 26 августа, Bombardier представит новый реактивный самолет бизнес-класса Challenger 605 как для потенциальных, так и для существующих заказчиков.

Компания Bombardier долгое время работает в России и странах СНГ и занимает ведущие позиции в регионе со своими инновационными самолетами семейства Learjet, Challenger и Global. Продукция Bombardier - лидер сегмента больших самолетов бизнес-класса на рынке России и других странах СНГ.

"Рынок самолетов бизнес-класса в России очень динамичен, и спрос здесь продолжает расти. Предлагая самый полный спектр продукции и услуг в бизнес-авиации, Bombardier лучше всех позиционирована для предоставления российским операторам самолетов бизнес-класса и предложений по организации перевозок, которые соответствуют потребностям заказчиков", - сказал Боб Хорнер (Bob Horner), вице-президент по международным продажам подразделения Bombardier Business Aircraft.

Первоклассная программа Bombardier Skyjet International по выполнению чартерных перевозок самолетами собственного производства является единственной услугой такого рода, разработанной производителем самолетов бизнес-класса. Располагая широким набором вариантов чартерных перевозок, адаптированных к индивидуальным требованиям заказчиков, Skyjet International предоставляет российским путешественникам гамму готовых решений для передвижения по всему миру.

Что касается мирового рынка региональных самолетов, реактивные самолеты CRJ Series и турбовинтовые Q-Series компании Bombardier прочно держат лидерство по поставкам по состоянию на апрель 2007 г., при этом свыше таких 2400 самолетов в общей сложности заказано компаниями по всему миру.

Первым российским заказчиком, который закупил региональные самолеты Bombardier, стала авиакомпания "Татарстан". В первой половине в 2007 года

эта авиакомпания заказала шесть CRJ900 с опционами еще на четыре таких самолета. Недавно Bombardier поставила авиакомпании первые два 88-местных самолета CRJ900.

"Мы думаем, что Россия представляет огромные возможности для нас, - сказал Джеймс Дэйли (James Dailly), старший вице-президент по продажам подразделения Bombardier Regional Aircraft. - Поскольку требования к региональным самолетам растут, мы уверены, что у нас есть лучший самолет для этого рынка. Наши региональные реактивные самолеты следующего поколения CRJ700 NextGen, CRJ900 NextGen и CRJ1000 NextGen поднимают на новый уровень экономичность и комфорт для пассажиров".

МАКС-2007 будет работать для деловых посетителей и специалистов со вторника, 21 августа, по четверг, 23 августа. Стенд Bombardier Aerospace будет располагаться в выставочном павильоне Н. Самолет Challenger 605 будет находиться на выставке авиатехники недалеко от входа №2.

Самолет Challenger 605, эксплуатируемый с января 2007 г., дебютирует в России на авиасалоне МАКС. Он оснащен самым современным бортовым оборудованием и системами, в том числе комплексом радиоэлектронного оборудования Pro Line 21 фирмы Rockwell Collins и новейшей внутрикабинной электронной системой, построенной по технологии Ethernet. У этого самолета наиболее просторный салон среди всех доступных сегодня больших самолетов бизнес-класса, предусматривающий перемещение пассажиров в полный рост. Он может выполнять беспосадочные полеты из Москвы в Пекин с пятью пассажирами на борту, предоставляя им исключительный комфорт.

Компания Bombardier Inc. - мировой лидер в производстве и предложении инновационных решений в области транспорта, от региональных самолетов и самолетов бизнес-класса до подвижного состава и оборудования для рельсового транспорта. Она является глобальной корпорацией со штаб-квартирой в Канаде. Доходы Bombardier Inc. в финансовом году, завершившемся 31 января 2007 года, составили примерно 14,8 млрд. долларов США. Акции компании котируются на фондовой бирже в Торонто (BBD).

*источник: компания Bombardier Inc.
20.08.07*

ТЕГЕРАН ПОКАЗАЛ СОБСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ

Иран провел первую публичную демонстрацию истребителя собственной разработки Azarakhsh ("Молния"). Он построен по образцу американского самолета F-5, но с применением иранских технологий. За полетом самолета наблюдал министр обороны Ирана Мустафа Мохаммад Наджар. Губернатор провинции Исфahan, где продемонстрировали истребитель, заявил, что создание самолета стало еще одним примером технологических достижений Ирана.

"В то время как США продают оружие своим союзникам в регионе, специалисты нашей страны

каждый день добиваются больших успехов на пути к самодостаточности в обеспечении обороны", - заявил губернатор.

В сентябре прошлого года иранское телевидение показало другой истребитель иранской разработки - Saegheh ("Гром"). Иранцы объявили, что по своим характеристикам он превосходит американский истребитель F/A-18.

*источник: газета «Красная звезда»
07.08.07*

НОВЫЕ ПРОГРАММЫ ROLLS-ROYCE TRENT

21 августа компания Rolls-Royce отметила начало авиасалона МАКС-2007, представив отчет об успешной работе в рамках программ разработки трех новейших двигателей Trent для самолетов Airbus A380, Boeing 787 и Airbus A350 XWB.

Семейство Trent впервые вышло на российский рынок в июне, когда авиакомпания "Аэрофлот - Российские авиалинии" выбрала двигатели Trent 700 для оснащения нового парка из 10 самолетов Airbus A330-200.

"Во всех новых программах Trent наблюдается очевидный прогресс. Продолжается доводка двигателя Trent 900 в ходе летных испытаний A380 перед его запуском в эксплуатацию, в то время как Trent 1000 был сертифицирован европейскими и американскими авиационными властями согласно графику", - сказал президент по гражданским аэрокосмическим программам Rolls-Royce Майк Терретт (Mike Terrett).

"Мы также очень довольны тем, как рынок принял шестой, новейший двигатель семейства, Trent XWB, разработанный для двухдвигательного самолета A350 XWB и призванный в очередной раз доказать преимущества единообразных и унифицированных принципов конструирования с опорой на опыт эксплуатации предыдущих моделей Trent".

Trent 900, лидер рынка и первый двигатель для Airbus A380, будет установлен на первый самолет этой модели, который будет поставлен авиакомпании Singapore Airlines в следующем месяце. Макет этого двигателя демонстрируется на стенде Rolls-Royce в рамках авиасалона МАКС.

В ходе летных испытаний четырех A380 двигатели Trent 900 наработали более 34 000 циклов двигателя и 8 000 летных часов.

В ходе глобальной программы летных испытаний Trent 900 испытывался в экстремальных условиях, включая арктические погодные условия и настолько же жесткие испытания в условиях высокой температуры и большой высоты. Эксперты неоднократно отмечали низкий уровень шума A380. Trent 900 был специально разработан для минимизации вредного воздействия на окружающую среду: двигатель соответствует текущим и перспективным законодательным требованиям.

Из десяти заказчиков A380, выбравших двигатели для этого лайнера, семь выбрали Trent; его рыночная доля составляет 56%, всего двигателями Trent будет оснащено 90 самолетов A380.

Trent 1000, стартовый двигатель для Boeing 787, будет использоваться в первом полете Dreamliner. В этом месяце Trent 1000 был сертифицирован в соответствии с графиком европейским авиационным агентством EASA и американским агентством FAA.

15 авиакомпаний и 5 лизинговых операторов разместили заказы на более 500 двигателей Trent 1000 (с учетом еще не объявленных сделок). В следующем году двигатель поступит в коммерческую эксплуатацию авиакомпании All Nippon Airways, являющейся стартовым заказчиком Dreamliner.

С момента запуска в феврале 2006 года в программе наземных испытаний было задействовано

девять двигателей. Еще десять двигателей будут участвовать в программе летных испытаний Boeing 787, охватывающей 4 самолета. Летные испытания Trent 1000 в Вако (Техас) на летающей лаборатории на базе Boeing 747 начались в июне.

По итогам стендовых и двигательных испытаний Trent 1000 был сертифицирован по стандартам CAEP6 со значительным запасом по всем типам выбросов. Двигатель является на 20% более эффективным по сравнению с типичными большими турбовентиляторными двигателями середины 1990-х гг.

Trent XWB, единственный на сегодняшний день двигатель для нового самолета Airbus A350 XWB, находится в стадии определения конструкции и технологий. Первый запуск запланирован на 2010 год; тяга двигателя составит 95 000 фунтов (43 тонны).

Этот проект привлек внимание специалистов на авиасалоне в Ле Бурже; в частности, был получен рекордный заказ на 2,8 млрд. фунтов от авиакомпании Qatar Airways на двигатели для 80 самолетов A350 XWB.

Trent XWB поступит в эксплуатацию на самолетах A350 XWB-900 в 2013 году; к этому времени серийные двигатели Trent наработают 75 млн. летных часов. Партнеры по программе будут выбраны в течение следующего года.

Компания Rolls-Royce намерена развивать сотрудничество с Россией по всем четырем направлениям. Двигатели Rolls-Royce RB211-535E4 были выбраны для 15 самолетов Ту-204, включая пять твердых заказов на грузовые версии самолета и опцион еще на десять самолетов в пассажирской или грузовой конфигурации.

Rolls-Royce заключил контракт с компанией "Камов-Холдинг" на продажу 50 двигателей Rolls-Royce Model 250-C20R в рамках программы создания легкого двухдвигательного вертолета Ка-226.

Rolls-Royce - ведущий мировой поставщик силовых установок для использования на земле, в воздухе и в воде, а также сопутствующих услуг. Компания присутствует на четырех глобальных рынках: гражданская авиация, военная авиация, судостроение и энергетика.

Rolls-Royce располагает широкой клиентской базой, включающей в себя 600 авиакомпаний, 4000 эксплуатантов корпоративных и транспортных самолетов и вертолетов, 160 вооруженных сил, более 2000 заказчиков в судостроении (в т.ч. 70 ВМС), а также энергетические компании в 120 странах. Rolls-Royce - ведущий разработчик современных технологий; в представительствах, производственных и технических подразделениях компании в 50 странах работает 38 000 человек.

Объем продаж компании Rolls-Royce по итогам 2006 года составил 7,4 миллиардов фунтов стерлингов; 38% приходится на обеспечение послепродажного обслуживания.

*источник: компания Rolls-Royce
21.08.07*

EUROCOPTER РЕШИЛ ЭКОНОМИТЬ НА МАКС-2007

На МАКС-2007 лидер мирового вертолетостроения Eurocopter не представил ни одного вертолета. Только отдельные модели показаны на совместном стенде EADS. На прошлый МАКС ЕС привез лучший в своем классе вертолет EC145. Но тогда решался вопрос сборки этого ЛА на одном из российских заводов. Однако решение так и не было принято. Напротив, в СМИ появились сообщения о возможном начале сборки главного соперника ЕС - AugustaWestland AW139.

Почему же Eurocopter - бессменный лидер российского вертолетного рынка последнего десятилетия (поставлено около 40 вертолетов, в том числе МЧС и МВД летают на вертолетах марки ЕС) - постепенно отказываются от участия в совместных программах (Ми-38) и МАКСах? Наверное, потому, что продвижение продукции на российский вертолетный рынок решается не на открытых МАКСах, а на "закрытых совещаниях"!

На мой взгляд, неучастие (или формальное участие) лидеров в такого уровня мероприятиях, как МАКС, есть наглядный сигнал того, что в последнее

время, с одной стороны, набирает силы российское вертолетостроение и "нет смысла бороться" (что приятно), а с другой - усиливается тенденция изоляционизма (что неприятно). Нам нужно серьезно задуматься, ведь это как в спорте, если лидеры не приезжают на соревнования, значит, принимают нас за аутсайдеров и не считают нужным участвовать. В конечном итоге это приводит к падению общего уровня результатов.

Открывая российский рынок (не только частных и корпоративных, но и государственных вертолетов) для западных производителей продукции и услуг, мы должны использовать любые рычаги, привлекающие (или заставляющие) лидеров рынка к самому активному участию. Ведь участие в МАКСе - это не только политические вопросы, но и вопросы внимания к настоящему и будущему заказчику с точки зрения аварийности и эффективности применения вертолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
22.08.07*

"АНТОНОВ" ПОКАЖЕТ НОВЫЙ ЛАЙНЕР В МОСКОВСКОМ НЕБЕ

После успешного дебюта на парижском аэршоу региональный реактивный самолет нового поколения Ан-148-100 во второй раз станет участником Международного авиакосмического салона МАКС-2007, который пройдет с 18 по 26 августа в подмосковном городе Жуковский. Однако в этом году АНТК им. О.К. Антонова совместно со своими партнерами из России, Украины и других стран представляет не экспериментальный экземпляр, а сертифицированный самолет, готовый работать на региональных и ближнемагистральных маршрутах. В течение всего периода работы выставки машина будет демонстрироваться на статической экспозиции и совершит несколько демонстрационных полетов.

Этот лайнер ждут его первые заказчики из России, Казахстана и Украины. В частности, авиакомпания РФ уже подписала контракты на приобретение 28 Ан-148, закупка еще 15 предусмотрена в качестве опциона. Серийное производство Ан-148 для России началось в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). Сборку первых четырех серийных экземпляров самолета, предназначенных для российского заказчика, планируется завершить уже в 2008 г.

Эксплуатанты авиатехники продолжают детально изучать самолет и обсуждать условия его приобретения. С этой целью во время выставки Ан-148 посетят несколько делегаций российских авиакомпаний и авиаперевозчиков из дальнего зарубежья. На их вопросы ответят ведущие специалисты АНТК им. О.К. Антонова. Состоятся переговоры, в которых примут участие предприятия - партнеры по программе Ан-148 из разных стран. "В программе Ан-148 Россия выступает основным партнером и одним из самых важных рынков, - сказал накануне МАКС-2007 генеральный конструктор Д.С. Кива. - Поэтому АНТК им. О.К. Антонова придает такое значение участию в

Московском авиакосмическом салоне. Мы уверены, что МАКС-2007 принесет новые успехи нашей дружной команде".

Ан-148-100 - региональный реактивный пассажирский самолет нового поколения, предназначенный для перевозки 68-85 пассажиров на дальность 2000-4400 км. Общее количество заказанных самолетов уже превысило 50. Кроме того, авиаперевозчики разных стран высказали намерения приобрести дополнительно к этому еще 150 экземпляров.

В производстве Ан-148 задействовано более 240 предприятий из 14 стран мира. Окончательная сборка осуществляется на КиГАЗ "Авиант" в Киеве и на ВАСО. При этом важно отметить, что продажи 96 самолетов Ан-148 воронежской сборки предусмотрены в "Плане производства гражданских самолетов Объединенной авиастроительной корпорации на 2008-2012 гг.", утвержденном решением Правительства РФ от 28 марта 2007 г. В 2009 г. ВАСО намерено выпустить 12 самолетов Ан-148, в 2010 г. - 18, в 2011 г. - 26, а с 2012 г. на предприятии запланирован выпуск 36 самолетов Ан-148 в год.

В настоящее время Центр подготовки летного состава при АНТК им. О.К. Антонова разрабатывает специальный курс обучения летных и технических экипажей авиакомпаний. Практические занятия с ними планируется начать уже в январе 2008 г. На первом этапе обучение будет вестись с использованием исследовательского пилотажного стенда. В дальнейшем будет применен полномасштабный комплексный тренажер КТС-148, который в настоящее время проектируется и изготавливается на АНТК им. О.К. Антонова.

*источник:
компания «АНТК им. О.К. Антонова»
16.08.07*

"МОТОР СИЧ" ПРЕДСТАВИТ НА МАКС-2007 ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ САМОЛЕТА АН-148

ОАО "Мотор Сич" (г. Запорожье, Украина) представит на салоне МАКС-2007 турбореактивный двухконтурный двигатель Д-436-148, предназначенный для установки на новые самолеты Ан-148.

В феврале 2007 г. Ан-148, его маршевые и вспомогательные двигатели получили сертификаты МАК и Государственной авиационной администрации Украины. Настройка системы автоматического управления Д-436-148 обеспечивает получение взлетной тяги от 6400 до 6830 кгс. К основным достоинствам двигателя относят высокую экономичность, надежность и безотказность, низкие уровни шума и эмиссий, низкие эксплуатационные затраты при длительном сроке службы.

В экспозиции "Мотор Сич" будут представлены также музейные экспонаты М-11, АШ-62ИР, АИ-20, РД-500К, современные авиационные двигатели Д-436-148, АИ-450-МС, АИ-450, ВК-1500С, ТВЗ-117ВМА-СБМ1В, макеты газотурбинных электростан-

ций ЭГ-6000 и ПАЭС-2500, газоперекачивающего агрегата ГПА-6,3.

Вспомогательный газотурбинный двигатель АИ-450-МС предназначен для использования на пассажирских самолетах Ан-148 и других самолетах различного назначения. Турбовальный двигатель АИ-450 используется как маршевая силовая установка вертолетов различного применения в классе грузоподъемности 1500-2000 кг (Ка-226, Ми-2 и др.), турбовинтовой двигатель ВК-1500С предназначен для самолетов Ан-3, Ан-38 и Бе-132МК местных воздушных линий пассажироместимостью до 30 человек. Турбовинтовой двигатель ТВЗ-117ВМА-СБМ1В устанавливается на новые вертолеты или для ремоторизации ранее выпущенных.

источник: АРМС-ТАСС
17.08.07

ЯНУКОВИЧ И ПУТИН ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ДВУСТОРОННЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АВИАСТРОЕНИИ

Премьер-министр Украины Виктор Янукович и президент России Владимир Путин на встрече на международном авиакосмическом салоне МАКС-2007 в подмосковном Жуковском обсудили вопросы самолетостроения и двустороннего экономического сотрудничества.

На брифинге для журналистов Янукович заявил, что в ходе встречи была детально обсуждена тема самолетостроения, в частности пути осуществления совместной политики, поскольку стороны четко понимают, что на сегодняшний день объединенными усилиями Украина и Россия могут строить целый ряд перспективных моделей самолетов и быть конкурентоспособными на мировых рынках, передает УНИАН.

"Это вопрос главный, который мы обсуждали. Мы понимали, что нам нужно объединять усилия в тех направлениях и на уровне тех предприятий, кото-

рые сегодня могут сделать конкретный рывок в области авиастроения как с украинской, так и с российской стороны", - сказал Янукович.

Он также сообщил, что в ходе встречи обсуждались и вопросы экономического сотрудничества, в частности проблемы, существующие на сегодняшний день между двумя странами.

По словам Януковича, стороны отметили рост товарооборота между Украиной и Россией в 2007 г. на уровне 32%. "Растет украинский экспорт, и в этом году позитивное сальдо торгового баланса мы постепенно выравниваем в торгово-экономических отношениях с Россией. До этого, конечно, был очень большой перекоп", - отметил Янукович.

источник: сайт «Утро.ua»
21.08.07

ОКБ ИМ. О.К. АНТОНОВА ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ ВОЙТИ В УК "ГРУЗОВЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ"

ОКБ им. О.К.Антонова приняло решение войти в управляющую компанию "Грузовые летательные аппараты" для возобновления серийного производства АН-124 "Руслан". УК "Грузовые летательные аппараты" была создана в прошлом году двумя компаниями: со стороны Украины выступила компания

"Мотор-Сич", которая занимается производством двигателей, Россия была представлена авиакомпанией "Волга-Днепр".

источник: сайт «KM.ru»
21.08.07

НОВЫЙ ИНДИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ОСНАСТЯТ ИЗРАИЛЬСКИМ РАДАРМ

Перспективные истребители индийской разработки будут оснащены израильскими радарными, сообщает Yedioth Ahronot.

Разработку радара возьмет на себя корпорация IAI (Israeli Aerospace Industries). Стоимость сделки, как отмечается в сообщении, может составить несколько сотен миллионов долларов.

В настоящее время индийская корпорация HAL разрабатывает истребитель LCA, предназначенный для замены устаревших советских машин МиГ-21.

Индия намерена заказать радар для новой машины за рубежом по причине отсталости радиоэлектронной промышленности.

Израильская компания также рассчитывает получить контракт на модернизацию истребителей Mirage-2000 индийских ВВС. Стоимость этого контракта может превысить миллиард долларов, в настоящее время ведутся переговоры о снижении цены.

источник: LENTA.RU
21.08.07

УКРАИНА ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ В РОССИЮ 12 САМОЛЕТОВ

21 августа на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007 Украина подписала контракт с российской лизинговой компанией "Ильюшин финанс Ко." на поставку 12 самолетов Ан-148.

"Планируется, что до конца года Ан-148 будет совершать рейсы Киев - Москва авиакомпанией "Международные авиалинии Украины", - сообщил министр транспорта Украины Николай Рудьковский.

Руководитель "Ильюшин финанс Ко." Александр Рубцов в свою очередь сказал, что это уже третий контракт с российскими компаниями. Первой компанией, купившей Ан-148, была компания "Сибавиатранс", второй - авиационная компания "Полет".

*источник: газета «Коммерсантъ - Украина»
21.08.07*

"АВИАЦИЯ УКРАИНЫ" НАМЕРЕНА СОЗДАТЬ СОВМЕСТНУЮ КОМПАНИЮ С BOEING ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ АН-148 НА ИНОСТРАННЫЕ РЫНКИ - А. КЛЮЕВ.

Государственный авиастроительный концерн "Авиация Украины" ведет переговоры с корпорацией Boeing о создании совместной компании, которая бы занималась продвижением самолета Ан-148 на иностранные рынки. Об этом заявил накануне в эфире канала "1+1" вице-премьер по вопросам ТЭК Андрей Ключев. "Дело в том, чтобы сотрудничать именно с корпорацией Boeing, необходимо пройти достаточно

серьезные процедуры, в том числе создать компанию, которая бы совместно "протаскивала" инициативы по развитию и размещению на рынке Ан-148", - разъяснил А. Ключев.

По его словам, сейчас наш авиастроительный концерн именно этим и занимается.

*источник: ИА «РБК - Украина»
22.08.07*

АМЕРИКАНСКИЕ ПАЛУБНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ ПОЛУЧАТ ПРОТИВОТАНКОВЫЕ РАКЕТЫ

ВМС США модернизируют бортовую электронику и вооружение палубных вертолетов, сообщает Defense Industry Daily.

В соответствии с концепцией "флот против берега" вертолеты смогут использоваться для поддержки действий морской пехоты и сухопутных войск поблизости от побережья - в состав вооружения помимо традиционных противолодочных торпед и глубинных бомб введены противотанковые управляемые ракеты Hellfire.

В общей сложности модернизацию пройдут 139 вертолетов MH-60R, которые получают новую пилот-

скую кабину, оснащенную жидкокристаллическими индикаторами, современные гидроакустические комплексы для обнаружения подводных лодок и мин, а также радар.

Цена контракта превышает миллиард долларов, стоимость модернизации одного вертолета составляет 8,6 миллионов долларов. Первые модернизированные вертолеты должны быть переданы флоту в 2009 году.

*источник: LENTA.RU
21.08.07*

НОВЫЙ БОЕПРИПАС

Истребители F-35B, которые поступят на вооружение ВВС и ВМС Великобритании, будут вооружены управляемыми авиабомбами Paveway IV. Новый боеприпас позволит F-35 поражать точечные наземные цели, включая высокозащищенные бункеры. Корпорация Raytheon, разработавшая бомбу Paveway IV, проведет работу по совмещению электроники бомбы и бортового оборудования самолета, которое на британских машинах отличается от

оборудования стандартных F-35. Легкие истребители F-35B являются первыми в мире серийными малозаметными сверхзвуковыми самолетами вертикального взлета и посадки. Помимо британского королевского флота и ВВС, их планируют использовать корпус морской пехоты США и ВМС Италии.

*источник: газета «Красная звезда»
20.08.07*

С ПОМОЩЬЮ БЕСПИЛОТНИКА

Корпорация Northrop Grumman разрабатывает беспилотный аппарат X-47B для военно-морских сил США. Он предназначен для разведки, наблюдения, а также прорыва систем ПВО, оснащенных зенитно-ракетными комплексами последних поколений.

Дальность полета X-47 по проекту составляет около 3000 километров, боевая нагрузка - 1800 килограммов. Основным оружием нового летательного аппарата, выполненного с использованием технологий "стелс", станут корректируемые авиабомбы JDAM, предназначенные для поражения точечных целей. Малозаметность X-47B, по замыслу разработ-

чиков, должна позволить беспилотнику проникать в зону поражения комплексов типа С-300 и С-400, а отсутствие пилота позволяет относительно безболезненно переносить потери подобных аппаратов.

Летные испытания X-47B начнутся в 2009 году. В 2013 году они должны завершиться испытательными полетами с палубы авианосца. Серийное производство нового БПЛА в случае принятия его на вооружение будет развернуто во второй половине следующего десятилетия.

*источник: газета «Красная звезда»
20.08.07*

СЛОВЕНСКИЙ САМОЛЕТ ПОБЕДИЛ В КОНКУРСЕ НАСА

Объявлен победитель завершившегося вчера в Калифорнии конкурса персональных летательных аппаратов PAV Challenge, организованного агентством НАСА и фондом CAFE (Comparative Aircraft Flight Efficiency - "Сравнительная эффективность полета самолетов").

Идеология PAV, как их понимает NASA и CAFE, предусматривает появление у широких масс легких и послушных в управлении маленьких (примерно на 2-4-х человек) частных самолетов, способных безопасно взлетать (садиться) с (на) очень маленьких(е) полос(ы). Личные самолеты должны перетянуть на себя значительную часть всех внутренних авиаперевозок, полагают организаторы конкурса, и они должны помочь в разгрузке автотрасс от пробок, а значит - поспособствовать делу экологии.

В нынешнем конкурсе приняла участие четыре команды. Большой приз (\$100 тыс.) как лучший аппарат по совокупности нескольких качеств завоевал немного измененный серийный двухместный спортивный самолет Pipistrel Virus производства словенской компании Pipistrel, который только недавно получил сертификат летной годности в США и вышел

на этот рынок с ценником в \$70 тыс. Машину пилотировал австралиец Майкл Коутс, называющий Virus "Prius среди самолетов" - за его расход в 4,7 литра на 100 км.

Кроме гран-при PAV Challenge, Майкл сумел завоевать на Virus еще два приза: \$25 тыс. за топливную и экономическую эффективность и \$25 тыс. за самый короткий разбег (паспортные данные говорят, что он не превышает 90 метров даже с максимальным взлетным весом в 450 кг).

Легкий самолет Van's RV-4 американской компании Van's Aircraft, который она, впрочем, серьезно модифицировала для этих состязаний, завоевал призы в \$25 тыс. и \$50 тыс. за самую высокую скорость и самый низкий уровень шума соответственно. А вот приз за лучшую управляемость (\$25 тыс.) достался ветерану легкой авиации - четырехместному самолету Cessna 172 от американской компании Cessna, которая выпускает эту модель (с некоторыми изменениями, конечно) вот уже полвека, отмечает журнал "Мембрана".

*источник: газета «Известия»
13.08.07*

ЧЕХИЯ ХОЧЕТ СТАТЬ ЛИДЕРОМ В ПРОИЗВОДСТВЕ САМОЛЕТОВ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Чехия не скрывает своих амбиций выйти в мировые лидеры в производстве небольших самолетов для региональных перевозок. В то время как во всем мире предпочтение отдается производству ультралегких самолетов, чешские производители готовы выпускать и 5-местные модели, коих в мире недостаток, и, стало быть, на них существует большой спрос.

По словам секретаря Ассоциации авиапроизво-

дителей Властимила Гавелки, в прошлом году в стране было выпущено около пятисот малых самолетов, и производство год от года растет. Основной проблемой, которую приходится постоянно решать производителям, является недостаток финансов на сертификацию и подготовку серийного производства.

*источник: сайт ugmk.info
14.08.07*

К 2008 ГОДУ ЛЕТАЮЩИЕ ТАРЕЛКИ НАЧНУТ ЗАМЕНЯТЬ АВТОМОБИЛИ

Наверно, каждый, кто регулярно попадает в автомобильные пробки, в глубине души мечтает о собственном летательном аппарате. Теперь есть все основания утверждать, что скоро эта мечта сбудется. Американская компания Moller International обещает уже совсем скоро, к 2008 году, выпустить в продажу свою последнюю, самую удачную разработку - летающую тарелку M200G.

Это звучит несколько фантастично, но двухместная летающая тарелка может стать отличным "внедорожником", так как для ее хода в прямом смысле дороги не нужны. Фюзеляж парит на высоте трех метров над любой поверхностью.

Появления окончательного варианта M200G посвященные в существование проекта массового производства летающих тарелок ждут уже давно. Серийное производство уже началось: шесть тарелок полностью готовы, а компания заявила о своих планах создавать каждый день по новому аппарату.

Работает летающая тарелка на восьми моторах Rotapower. Каждый мотор контролируется компьютером отдельно, так что, по словам производителей, пассажиры тарелки находятся в полной безопасности:

все сразу моторы отказать не могут, а если даже откажут одновременно два, приземлиться можно будет вполне спокойно, хоть и жестковато. Кроме всего прочего, тарелка почти безвредна для окружающей среды: двигатели работают на смеси из 70% этанола и 30% воды.

В диаметре M200G имеет 3 метра, в высоту - около метра. Максимальная скорость - 160 км/ч, а потолок полета - 3 метра, из-за чего тарелка не требует сертификации в Федеральном управлении авиации США (FAA). Из-за низкого потолка и конструктивных особенностей для вождения транспортным средством не требуется никакой специальной лицензии.

Выход в продажу мощных, прочных и безопасных летающих тарелок станет уникальным событием в развитии мировой авиации. M200G позиционируется как легкий вертолет, причем достаточно низкой стоимости. По некоторым данным, цена на тарелку будет равняться примерно 90 000 долларов, причем сделать предварительный заказ можно уже сейчас.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
15.08.07*

ОБЗОР ПРЕССЫ

МАКС – это наше все	47
Проблемы космические и земные	48
ОАК строит планы и самолеты	51
Россия уходит в небо	52
Жуковский не тянет на Ле Бурже	53
Вектор авиадвигателестроения определен	54
Двигатели для государства	56
ММП "Салют" приступило к реорганизации в соответствии с указом президента РФ	57
Двигатель внутреннего несогласия	58
Пятое отклонение	59
ПАК ФА: тендерные условия	60
"ВТБ-лизинг" расправляет крылья	61
Двигателестроение: накануне реформы	62
Авиапром: от европейского выбора к национальной стратегии	64
Летайте газолетами... "Аэрофлота"!	65
С китайских истребителей снимают двигатели	66
Alcoa ищет дорогу в российское небо	67
Скидка 20%	68
МиГу подыскивают нового гендиректора	67
МиГ-35 – мост к новому поколению	70
Прогноз компании Boeing: емкость рынка гражданских самолетов России и стран СНГ составляет \$70 млрд.	73
Российский титан завоевывает небо	74
130 мест для "Аэрофлота"	76
Региональные разводки	77
Sukhoi SuperJet 100 догнал Boeing 717	78
С прицелом на будущее	80
Как приделать крылья к бюджетным деньгам	82
Рождение бренда "Пермские моторы"	82

ОБЗОР ПРЕССЫ

за август 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

МАКС – ЭТО НАШЕ ВСЕ

Авиасалон в Жуковском как демонстрация военных и политических горизонтов России.

Открывшийся в подмосковном городе Жуковский авиасалон МАКС-2007 собрал рекордное количество участников и гостей, среди которых первые лица государства, ответственные чиновники военно-промышленного комплекса страны, конструкторы, ученые, бизнесмены. Высокий уровень подготовительных работ к авиасалону дает основание полагать, что мероприятие не превратится в ярмарку тщеславия и на МАКС российские компании подпишут много-миллиардные контракты на поставку образцов военной и гражданской техники. Однако вне зависимости от того, какие суммы будут фигурировать в заключенных в Жуковском сделках, авиасалон станет демонстрацией политических амбиций России. Развитие военно-промышленного комплекса страны, наряду с ее энергетическим потенциалом, - это наш ответ на вызовы Запада, который следует рассматривать в контексте дискуссии о многополярном мире.

Конечно, не стоит ожидать того, что прибывший на открытие авиасалона Владимир Путин пустится в открытую полемику с так называемыми противниками сильной России.

В тоже время, МАКС - прекрасная иллюстрация того, что мы "делаем ракеты", а наша "броня крепка, и танки наши быстры".

Программа пребывания В. Путина обширна и включает в себя посещение павильонов, в частности выставки Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Президент РФ вместе с другими гостями понаблюдает за демонстрационными полетами.

В голову лезут отчасти провокационные мысли о том, а не захочет ли подняться в небо президент РФ и в этот раз?

Беспрецедентные меры безопасности как в небе, так и на земле обеспечиваются силами транспортной милиции. Ее сотрудники получили в свое распоряжение современные технические средства - вертолеты, воздушный мобильный комплекс "Око", аэростат, дирижабль, а также катера. Использование авиации позволит контролировать обстановку как на террито-

рии выставочного комплекса, так и прилегающих районах, включая акваторию Москвы-реки.

Выступая с приветственной речью в Жуковском, президент РФ подчеркнул, что "главное - это программный характер авиасалона, его научные конференции и семинары". "Активное участие в салонах ученых, конструкторов, инженеров, совместное обсуждение ими важнейших направлений развития авиации и освоения космоса - одна из фундаментальных новинок российской выставки", - отметил президент РФ.

Авиасалон в Жуковском славится и тем, что именно к этой ярмарке ведущие производители подготавливают новые образцы своей техники.

В. Путин подчеркнул значимость проблемы обновления парка отечественных самолетов, призвав российские компании активнее выходить на рынок с конкурентоспособной продукцией.

"Перед РФ стоит задача сохранения лидерства в производстве военной авиатехники", - отметил глава государства. "Подчеркну, что Россия, у которой появились сегодня новые экономические возможности, самое пристальное внимание уделяет и будет уделять высоким технологиям", - добавил президент РФ.

В. Путин выделил экспозицию ОАК как одну из главных и "системообразующих" на авиасалоне МАКС.

Одной из новинок нынешнего авиасалона станет новый перспективный пассажирский авиалайнер - проект МС-21. Созданное на его основе новое семейство самолетов призвано прийти на смену в первую очередь Ту-154. Головным исполнителем данной программы правление ОАК определило корпорацию "Иркут".

МС-21 задумывается как семейство ближних и среднемагистральных самолетов, способных вмещать от 150 до 200 пассажиров. Планируемый выход нового авиалайнера на рынок - 2015 г.

В Жуковском будут представлены и образцы военной техники корпорации "Иркут".

На выставке представлен макет самолета-амфибии Бе-200, натуральные образцы БПЛА "Иркут-2М", "Иркут-10", малогабаритная РЛС для БПЛА. Беспилотный авиакomплекс "Иркут-850" с комплексом управления демонстрируется на статической стоянке.

В летной программе авиасалона примет участие опытный экземпляр многоцелевого истребителя Су-30МКИ. К настоящему моменту портфель заказов "Иркута" на самолеты этого типа составляет почти 250 боевых машин, значительная часть которых уже поставлена ВВС Индии, Малайзии.

В свою очередь, российский холдинг "Сухой" планирует заключить контракты на поставку боевых самолетов Су-27 и Су-30 с Индонезией. Эту информацию подтвердил гендиректор Рособоронэкспорта Сергей Чемезов. Он пообещал, что МАКС-2007 побалует гостей новинками, среди которых две машины марки "МиГ": суперсовременный истребитель МиГ-35, а также корабельный истребитель МиГ-29К, разработанный по заказу ВМС Индии.

Стоит отметить, что прошли тяжелые времена, когда российский авиапром работал преимущественно на зарубежных заказах, так как у Минобороны РФ, ВВС России, а также компаний гражданской авиации банально не было денег на обновление технического парка.

После того как авиационная промышленность страны была названа стратегически важной "статьей" экономики страны и отрасль получила масштабное финансирование со стороны государства, произошло значительное увеличение контрактов на внутрироссийском рынке.

По словам главы авиахолдинга "Сухой" Михаила Погосяна, предприятие планирует заключить контракты на поставку новых гражданских среднемагистральных самолетов SuperJet 100 (SSJ 100). Он говорит, что пакет заказов на эти лайнеры увеличится с 71 до 100 машин и подчеркивает, что в поставках этих машин его компания больше всего рассчитывает на внутренний российский рынок. Предполагается, что компания "Трансаэро" может приобрести у "Сухого" 10 самолетов SSJ 100.

Как заявил глава Роспрома Борис Алешин, на авиасалоне в Жуковском будет объявлено о создании совместного предприятия между холдингом "Сухой" и итальянской компаний Finmeccanica в сфере маркетинга и поставок комплектующих для нового российского самолета SuperJet 100.

При этом Б. Алешин дал понять, что российские авиапредприятия готовы предоставлять конкурентноспособную продукцию на мировые рынки и рассчитывают на то, чтобы войти в число не только крупнейших потребителей, но и производителей.

Не случайно зарубежная делегация на МАКС-2007 представлена рекордным количеством участников. В Жуковский приехали представители более 700 компаний (две трети из них отечественные, треть - иностранные) из более чем 100 стран мира.

По словам Б. Алешина, количество иностранных участников по сравнению с МАКС-2005 выросло в 1,5 раза. Только из Китая на ярмарку приехало рекордное количество гостей - 500 человек. Более половины организаций участвуют в этом году в МАКС впервые. Практически втрое расширили свои композиции на МАКС-2007 представители таких авиационных держав, как Германия, Франция и США.

Американцы привезли в Жуковский две машины - F-15 и F-16. ВВС США намерены участвовать и в летной программе. Так что у наших иностранных конкурентов есть реальная возможность "потягаться" с российскими "МиГ" и "Су", сопоставив их ресурс и маневренность со своими самолетами.

Авиасалоны в Жуковском, имеющие более чем 10-ти летнюю историю, являются хорошей возможностью посмотреть не только на достижения конкурентов. МАКС - это площадка для налаживания неофициальных связей, ведения переговоров и, наконец, подписания контрактов.

В первый день работы салона пока рано говорить о конкретных сделках и суммах контрактов. Не исключено, что МАКС-2007 окажется рекордсменом в плане объемов заключенных финансовых сделок.

"Ярмарка" в Жуковском продлится до 26 августа. В программе запланированы показательные полеты, а также воздушный бой, максимально приближенный к реальным условиям.

Свое мастерство и новую авиационную программу на МАКС-2007 будут демонстрировать прославленные пилотажные группы "Русские витязи" и "Стрижи".

А в заключительные два дня работы авиасалона в подмосковное небо впервые поднимется пилотажная группа из Липецкого авиацентра "Соколы России", которая, в частности, покажет элементы маневренного воздушного боя на малых высотах. Так что финальная точка авиасалона в Жуковском обещает быть весьма зрелищной и вполне амбициозной.

источник: ПРАЙМ-ТАСС
21.08.07

ПРОБЛЕМЫ КОСМИЧЕСКИЕ И ЗЕМНЫЕ

Президент России Владимир Путин совершил рабочую поездку в Санкт-Петербург.

Одним из главных пунктов программы в ходе посещения северной столицы стала радиолокационная станция нового поколения "Воронеж", расположенная в поселке Лехтуси.

Преимущество радиолокационной станции "Воронеж", относящейся к объектам высокой степени заводской готовности, заключается в том, что в отличие от прежних РЛС, для которых строились огромные

капитальные сооружения, она гораздо компактнее без потерь в тактико-технических характеристиках. Предпосылками для строительства РЛС "Воронеж" стали высокая стоимость капитального строительства подобных объектов и значительные затраты на содержание и эксплуатацию действующих радиолокационных станций, особенно оставшихся на территории стран СНГ после распада СССР. Кроме того, быстрое развитие вычислительной техники и техники обработки радиолокационных сигналов, антенных систем и других технологий потребовало более гибкого подхода к модернизации подобных объектов.

Владимир Путин осмотрел РЛС в сопровождении командующего Космическими войсками Владимира Поповкина, командира части Константина Каменщика, директора агентства специального строительства Николая Аброськина, а также генерального директора "Концерна РТИ Системы" Сергея Боева.

Президент ознакомился с работой станции. Главе государства продемонстрировали действия в случае запусков баллистических ракет за рубежом. На командном пункте президент ознакомился с программой имитации космической обстановки. В ходе этой учебной программы РЛС "Воронеж" успешно обнаружила и оперативно предоставила данные по трем условным пускам баллистических ракет в направлении трех российских городов. Время и место запусков, район и время падения, а также данные о самих ракетах немедленно были доложены командующему.

Командующий Космическими войсками Владимир Поповкин подробно рассказал главе государства об особенностях создания и работы объекта. РЛС "Воронеж" построили всего за полтора года, в шесть раз быстрее, чем возводили подобные объекты во времена Советского Союза. Затраты оказались также многократно меньше. Плюс к этому станция потребляет в 50 раз меньше энергии, нежели ее предшественницы.

РЛС "Воронеж" входит в состав системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН). В настоящее время она работает в режиме опытно-боевого дежурства. Зона ее ответственности охватывает пространство от Северного полюса до юга Африки с возможностью наращивания боевых и эксплуатационных характеристик. То есть в зависимости от обстановки станция может использоваться как для обнаружения боевых блоков межконтинентальных баллистических ракет, так и для контроля пусков оперативно-тактических, а также тактических ракет. Какой-то принципиальной и длительной переустановки техники для этого не надо.

Повышена и экологическая безопасность станции: уровень электромагнитного поля в окрестностях РЛС значительно ниже предельно допустимого.

В соответствии с планами строительства Космических войск аналогичная РЛС создается также в районе города Армавир. Как только она вступит в строй, российская цепочка СПРН замкнется.

"Это первый шаг в реализации крупной программы в этой сфере, рассчитанной до 2015 года. Приятно отметить, что все задачи решены не только в срок, но и на отечественном интеллекте и на отечественной производственной базе. Это и есть то, что мы называем современным инновационным развитием Вооруженных сил. В разы дешевле, в разы эффективнее и надежнее. Сергей Иванов, будучи министром обороны, много времени и внимания уделял решению вопросов модернизации Вооруженных сил. Я надеюсь, что и новое руководство оборонного ведомства делает все, чтобы обеспечить реализацию всех планов по модернизации армии и флота", - подчеркнул Владимир Путин, который в ходе посещения РЛС провел совещание о состоянии дел в сфере военного космоса.

Примечательно, что весь субботний день на северо-западе глава государства посвятил почти исключительно "оборонке". В Санкт-Петербурге Владимир Путин провел также совещание по вопросам развития

авиационного двигателестроения в России и осмотрел продукцию ОАО "Климов".

Говоря о развитии авиационного двигателестроения, планах Объединенной авиастроительной корпорации и ситуации в вертолетостроении, президент России, в частности, сказал:

- Сегодня конкурентоспособность выпускаемых в нашей стране авиационных двигателей, к сожалению, пока крайне низкая. Рентабельность отрасли сократилась в последние годы с 27 до 7 процентов, а прибыль снизилась почти вдвое. Об этом же говорит уровень продаж отечественных двигателей. Он, к примеру, в 15 раз меньше, чем у ведущих компаний мира, чем у лидеров, например компании General Electric.

В России около 40 предприятий двигателестроения. Среди них семь - предприятия-финалисты. При чем производимые ими двигатели уступают мировым образцам практически по всем параметрам, во всяком случае сегодня: по ресурсу, по расходу топлива, по уровню шумности и экологичности. Наиболее значительное отставание имеют двигатели, выпускаемые для пассажирской и транспортной авиации.

Нынешнее технологическое, финансовое и структурное состояние отрасли не способно удовлетворить спрос, предъявляемый рынком (когда я говорю "рынок", то имею в виду, конечно, не только отечественный рынок, я имею в виду и международный рынок), причем как по объему, так и по качеству. Более того, накопившиеся здесь проблемы уже сегодня тормозят реализацию важнейших проектов в авиастроении.

Имею в виду в первую очередь планы Объединенной авиастроительной корпорации. Перед ней стоит задача достичь к 2025 году выпуска трехсот пассажирских самолетов ежегодно. Что касается военной авиации, то здесь планируется практически удвоить ее ежегодный выпуск. Подчеркну, что реализация этих планов значительно приблизит к мировым стандартам саму структуру продукции авиационной промышленности.

Такие прорывные проекты в авиастроении требуют принятия и соответствующей стратегии развития газотурбинного двигателестроения. Ее разработку надо как можно быстрее закончить. И определять действия в этой сфере не только на среднесрочную перспективу - до 2015 года, но и на более поздний срок - до 2025 года как минимум.

Просил бы сегодня остановиться на ее основных направлениях: на вопросах технического перевооружения отрасли, ее финансового обеспечения и на проблемах реструктуризации. При этом подчеркну, что главной целью интеграционных преобразований является создание двигателей нового поколения. Сегодня мною подписан указ об организации первой такой интегрированной структуры на базе Федерального государственного унитарного предприятия "Салют".

Хотел бы также остановиться на необходимости развития отечественного вертолетостроения. Для нашей страны с ее географическими и климатическими условиями значение вертолетов трудно переоценить. Они широко используются в труднодоступных местах и на малонаселенных территориях, для нужд военных, нефтяников и газовиков, при тушении пожаров, в ходе исследовательских экспедиций.

В этой отрасли уже сделаны первые шаги к

системной интеграции. Создано крупное вертолетостроительное объединение, куда вошли конструкторские бюро и предприятия, как выпускающие основные агрегаты, так и работающие на финальной сборке. Это уже позволило объединить возможности, увеличить объемы выпуска продукции, повысить финансовую устойчивость и управляемость всей отрасли.

Сейчас завершается подготовка ко второму этапу интеграции, который даст возможность создать единую научно-техническую и производственную систему в области вертолетостроения.

Мною также подписан указ о передаче акций ряда предприятий в этой области в Объединенную промышленную корпорацию "Оборонпром".

Однако основным фактором, сдерживающим дальнейшее развитие отрасли, является отсутствие в России, как я уже сказал, серийного производства современных двигателей, отвечающих требованиям рынка. Хотя мы в состоянии выпускать их сами. И сегодня мы в этом убедились здесь, на этом предприятии, на заводе имени Климova. В связи с этим рассчитываю услышать конкретные и обоснованные предложения о создании условий для выпуска отечественных продуктов подобного рода. Целесообразно рассмотреть и вопрос о лицензионном производстве зарубежной техники.

ОАО "Климов" - одно из ведущих предприятий в России по производству авиационных и танковых двигателей. Накануне Первой мировой он создавался как "русский "Рено". Собирал автомобили и выпускал двигатели для первых в мире тяжелых бомбардировщиков "Илья Муромец". Позже на его базе фактически создавалась отечественная реактивная авиация. Сейчас завод - поставщик двигателей для огромного количества боевой техники, вплоть до танков Т-80. 95 процентов вертолетов, производимых в России, в воздух поднимают двигатели этого предприятия. В том числе все вертолеты кремлевского парка. Есть у климовцев и другие заслуги перед Отечеством.

После совещания Владимир Путин в сопровождении генерального директора ОАО "Климов" Александра Ватагина и генерального конструктора Алексея Григорьева осмотрел продукцию, которую выпускает завод. На выставке представлено пять двигателей, находящихся в стадии испытаний. В частности, это турбореактивный двигатель РД-33МК, который будет устанавливаться на истребителях МиГ-29К и МиГ-35, турбовинтовой двигатель ТВ-7-117СТ для Ил-112В, турбовальный двигатель ВК-2500 для вертолетов "Ми" и "Ка", турбовальный двигатель ВК-800, а также турбовальный двигатель РД-33, имеющий сопло с отклоняемым вектором тяги. Планируется, что этот двигатель поступит в серийное производство в 2009 году, им будет оснащаться МиГ-29ОВТ.

Кстати, Климовский завод, входящий в корпорацию "МиГ", в этом году на авиасалоне в Ле Бурже представил первый разработанный с нуля в постсоветское время отечественный авиадвигатель ВК-800, характеристики которого позволяют устанавливать его и на иностранные вертолеты.

После осмотра выставки гендиректор ОАО "Климов" от имени сотрудников предприятия подарил Владимиру Путину один из факелов, которые завод выпускал по спецзаказу к московской летней Олимпиаде 1980 года.

Завершилось пребывание Владимира Путина в северной столице рабочей встречей с губернатором Санкт-Петербурга Валентиной Матвиенко, которая проинформировала главу государства о демографической ситуации в городе, а также о подготовке к новому учебному году. По просьбе президента губернатор рассказала о том, как решается жилищная проблема в Санкт-Петербурге.

Виталий ДЕНИСОВ

*источник: газета «Красная звезда»
14.08.07*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **97**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ОАК СТРОИТ ПЛАНЫ И САМОЛЕТЫ

Президент России Владимир Путин на совещании по вопросу развития авиационного двигателестроения, которое прошло на ОАО "Климов", заявил, что к 2025 году ОАК должна наладить выпуск 300 пассажирских самолетов ежегодно. При этом он пояснил, "что касается военной авиации, то здесь планируется практически удвоить ее ежегодный выпуск". Для достижения этой цели, по мнению главы государства, необходим прорыв в авиастроении.

Столь амбициозная задача поставлена накануне события, которое с нетерпением ожидают поклонники отечественной авиации. На следующей неделе в подмосковном г. Жуковском начнет работу Международный авиационно-космический салон - МАКС-2007.

Глава ОАК Алексей Федоров, а также руководители ведущих фирм, вошедших в корпорацию, в преддверии выставки рассказали о планах как на ближайшее, так и на отдаленное будущее.

Алексей Федоров заявил, что до конца года фирма утвердит стратегию своего развития. В настоящее время практически завершены первый этап формирования корпорации. При выполнении второго этапа в состав корпорации войдут Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" и Казанское авиационное производственное объединение.

Как пояснил первый заместитель гендиректора - генерального конструктора предприятия Сергей Цивилев, распоряжение Правительства РФ об акционировании ФГУП "РСК "МиГ" может быть подготовлено уже в ближайшие месяцы.

Также Федоров сказал о продолжении подготовки к включению в ОАК финансовых лизинговых компаний "Ильюшин-Финанс Ко." и "ФЛК", а также Таганрогского авиационного завода. Второй этап планируется завершить в начале 2008 года.

Не менее важно, какие модели самолетов собирается выпускать корпорация. Сегодня в основной продуктовой ряд корпорации входят широкофюзеляжные самолеты Ил-96, модернизированные самолеты Ту-204 и Ту-214. Специалисты ОАК очень внимательно рассматривают проект Ту-334, чтобы принять решение о запуске в производство самолета на Казанском производственном авиационном объединении.

Подготовка контрактов на поставку авиакомпаниям нового ближнемагистрального самолета Ту-334 находится на завершающей стадии. По заявлению начальника Управления авиационной промышленности Роспрома Евгения Горбунова, "на предстоящем авиасалоне МАКС планируется подписать твердые заказы на поставку 20-25 самолетов Ту-334".

- Наиболее важная и перспективная программа - региональные и ближнемагистральные самолеты, - сказал Алексей Федоров. - Главные роли здесь отведены самолету Sukhoi SuperJet 100 разработки компании "Сухой" и российско-украинскому Ан-148.

В свою очередь гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян отметил, что "на сегодня приложено немало усилий для вывода программы Sukhoi SuperJet 100 на уровень реального предложения заказчику и выхода на мировой рынок".

Однако наиболее амбициозным проектом российского авиапрома с использованием новейших технологий, по словам главы ОАК, станет МС-21. В формирующуюся кооперацию по разработке этого самолета входят компания "Сухой", фирмы Туполева, Ильюшина, Бериева, корпорация "Иркут" с ОКБ им. Яковлева.

При этом, как сообщил президент ОАО "Туполев", помимо участия в проекте самолета МС-21 возглавляемая им фирма занимается созданием большого широкофюзеляжного самолета и расширяет продажи самолетов Ту-204 и Ту-214.

- На сегодняшний день 65-70 процентов пассажирских перевозок приходится на "Туполева", - заявил президент компании.

Пакет заказов на российскую авиатехнику на сегодняшний день составляет примерно 7-8 млрд. долларов. Основные поставщики здесь АХК "Сухой" и РСК "МиГ". Генеральный директор авиакомплекса "Ильюшин" Виктор Ливанов заметил, что по гражданской авиации ситуация значительно улучшается. "Имея контракты на 1 млрд. долларов, мы намерены сформировать пакет заказов объемом до 3,5 миллиарда", - сказал он.

По оценке главы ОАК, реализация намеченных планов по развитию авиастроительной отрасли должна обеспечить России третье место в этой сфере в мире. По гражданской авиации планируется к 2015 году увеличить объемы производства в 15 раз, а к 2025 году - в 27 раз. В области военной авиации объемы производства к 2015 году увеличатся в 3,5 раза, а к 2025 - в 4,5. Общие объемы реализации, например, гражданской авиации, в 2025 году обозначены в 17 млрд. долларов.

Как отметил Алексей Федоров, общий объем производства и продаж авиатехники в России до 2025 года составит 250 млрд. долларов. Руководитель ОАК заявил, что к 2025 году планируется изменить соотношение в авиастроении в пользу гражданской авиации.

- Если сегодня это соотношение составляет 7:1 в пользу военной авиации, то к 2025 году составит 2:1 в пользу гражданской продукции, - сообщил Алексей Федоров. - К этому времени планируется производить около 300 гражданских самолетов в год и по 100 транспортных и военных.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета «Красная звезда»
17.08.07*

РОССИЯ УХОДИТ В НЕБО

На МАКС-2007 уже заключено сделок на миллиард долларов.

Полтора дня работы Международного авиационно-космического салона МАКС-2007 уже обернулись целым рядом сенсационных заявлений и предложений. Выставка открылась вчера в подмосковном городе Жуковский. Свою продукцию на МАКС представляют свыше 500 российских компаний и примерно 250 зарубежных. Жуковский также принимал у себя представителей официальных делегаций с Украины, из Индонезии, Италии, Ирана и других государств. Как и ожидалось ранее, делегаты не просто посмотрели на достижения мировой авиационной промышленности, но и обратились к российской стороне с некоторыми взаимовыгодными предложениями.

Вчера и сегодня предложения на российских производителей со стороны зарубежных авиакомпаний сыпались буквально как из рога изобилия. Лизинговая компания "Ильюшин Финанс" и иранская авиакомпания Iran Airtur подписали сегодня контракт о продаже 5 самолетов Ту-204. Помимо этого "Ильюшин Финанс" заключила сделки с кубинской компанией Aviapro и заявила о своей готовности купить самолеты Ан-148 российско-украинского производства на общую сумму 240 млн. долларов.

Рособоронэкспорт подписал с Индонезией протокол о намерениях на поставку 6 самолетов "Су". Сумма контрактов российского "МиГ", три из которых были заключены с Министерством обороны Казахстана, превысила 70 млн. долларов. Не отставали от азиатских и кубинских авиабизнесменов и европейцы. Итальянская компания Alenia Aeronautica согласилась создать предприятие по продажам и послепродажному обслуживанию самолетов семейства Sukhoi SuperJet 100 совместно с самолетами ОАО "Авиационная холдинговая компания Сухой". А европейский концерн EADS заявил о своей готовности стать акционером ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация".

Эффект от продажи российских самолетов за рубеж усилили заявления целого ряда руководителей

российских компаний, принимающих участие в авиасалоне. Сегодняшний день не без оснований был назван днем фирмы "Туполев". Эта старейшая самолетостроительная компания России, по словам ее нынешнего гендиректора Игоря Шевчука, планирует занять около 10% мирового рынка. Эти громкие выступления руководство ОАО "Туполев" подкрепило конкретными данными. Сегодня было официально объявлено о перспективных разработках пассажирских самолетов - среднемагистрального и широкофюзеляжного - с дальностью полета в пределах 5 тысяч километров.

О том, что российская авиапромышленность стремится все дальше ввысь, к звездам, сообщил участникам авиасалона глава Роскосмоса Анатолий Перминов. По его словам, эффективность российской орбитальной группировки связи уже через 8 лет будет повышена втрое. Кроме того, как отметил Перминов, в этом году на орбиту выйдет еще 6 спутников навигационной системы ГЛОНАСС. Эти заявления могут заметно подогреть интерес зарубежных компаний присоединиться к этой системе. Такую заинтересованность уже проявляли Китай, Саудовская Аравия, Индия и другие страны. Перминов также положительно отозвался о решении российского правительства использовать нанотехнологии во всех отраслях промышленности.

Общая сумма всех заключенных контрактов российской стороной на данный момент исчисляется долларовыми суммами с девятью нулями и позволяет говорить о том, что интерес зарубежных компаний к авиапромышленности РФ не просто существует, но и с каждым годом имеет тенденцию к росту.

Ирина ЦАРЕГОРОДЦЕВА

источник: газета RBC Daily
22.08.07

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ

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 авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.



WWW.WP.SCN.RU

ЖУКОВСКИЙ НЕ ТЯНЕТ НА ЛЕ БУРЖЕ

По сравнению с другими мировыми салонами итоги МАКС-2007 не впечатляют.

Вчера завершилась закрытая для публики деловая часть авиационно-космического салона МАКС-2007. И, хотя выставка будет работать еще три дня, можно подводить итоги. Нельзя сказать, что они впечатляющие, особенно в сравнении с ведущими мировыми авиасалонами.

Сейчас главным критерием успешности считается сумма заключенных контрактов. Разного рода соглашения, договоры, протоколы и меморандумы подписаны с представителями 10 стран. В день открытия авиасалона ФГУП "Рособоронэкспорт" и Индонезия подписали протокол о вступлении в действие контракта на поставку Джакарте трех самолетов Су-27СКМ и трех самолетов Су-30МК2. Сам контракт был подписан раньше. РСК "МиГ" заключила контракты с Казахстаном и Польшей на модернизацию и поддержание летной годности самолетов "МиГ" на 70 млн. долл. Этим экспорт военной продукции ограничился.

В гражданской сфере наиболее успешной оказалась лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко.", обязавшаяся поставить иранской компании Iran Air Tour пять пассажирских Ту-204-100 на сумму более 200 млн. долл. Два Ту-204 и три Ан-148 будут поставлены на Кубу. Всего "Ильюшин Финанс Ко." подписала договоров на 450 млн. долл.

Компания "Волга-Днепр" заключила долгосрочное соглашение, касающееся возобновления производства тяжелых транспортных самолетов Ан-124 "Руслан". Планируется разместить заказ на 17 таких машин. Еще одно серьезное промышленное соглашение - создание совместного производства титановых заготовок российской металлургической компанией "ВСМПО-Ависма" и американским Boeing. Протокол о намерении создать СП в России 23 августа подписали ФНПЦ "Раменское приборостроительное конструкторское бюро" и французская Sagem Defense Securite. СП займется производством современных систем авиационной навигации.

Самолеты не только продавались за рубеж, но и покупались у иностранного производителя. Авиакомпания "Атлант-Союз", официальный перевозчик правительства Москвы, заключила контракт на покупку четырех пассажирских лайнеров Boeing 737-700. Сумма сделки, исходя из каталожной стоимости, 249 млн. долл.

Весьма показательно, что московский авиасалон, начинавшийся как военная выставка, приобретает все более гражданский характер. Это соответствует мировым тенденциям. Продажи пассажирских, грузовых и специальных самолетов в мире многократно превышают объемы продаж военных летательных аппаратов. К тому же военные контракты, как правило, заключаются на межгосударственном уровне во время визитов глав государств.

МАКС-2007 совершил значительный рывок за последние два года. Если на предыдущем авиасалоне

в 2005 году были представлены 520 российских и 135 зарубежных компаний, то в этом году - 540 отечественных и 247 из-за рубежа. Российский потенциал участников можно считать исчерпанным, а почти двукратный прирост "иностранцев" демонстрирует увеличившийся авторитет московского салона и перспективность евразийского рынка.

Но показатель заключенных сделок не впечатляет. Если на МАКС-2005 контрактов и протоколов оформили почти на 4 млрд. долл., то в этом году набирается примерно половина этой суммы. Причин несколько. Во-первых, чем авторитетней салон, тем больше "звучит" заключенная на нем сделка. Поэтому так охотно подписывают договоры в Ле Бурже и Фарнборо. Во-вторых, все предпочитают подписывать контракты на "своей" территории. Airbus их подписывает исключительно в Ле Бурже и никогда не станет заключать на МАКСе. В-третьих, организаторы салона должны позаботиться, чтобы сделки оформляли у них, потому что это поднимает уровень выставки. Если же их интересует только сбор аренды и доходы от входных билетов, нечего ожидать серьезных результатов. В-четвертых, должна быть поддержка государства в этом вопросе. А российское руководство, освятив МАКС своим визитом, в подписании документов участия не принимало. А это сразу делает авиасалон неким частным мероприятием, и отношение к нему соответственное.

По этим причинам Роскосмос два месяца назад в Ле Бурже заключил 3 контракта, 5 соглашений и подписал один меморандум. В том числе соглашение о первых четырех запусках кораблей "Союз-СТ" с французского космодрома Куру. О сделках Роскосмоса на МАКСе сообщений не было.

Во время работы салона в Ле Бурже "Ильюшин Финанс Ко" подписала в Воронеже контракты с российскими компаниями "Аэрофлот" и "Атлант-Союз" на строительство 9 Ил-96-400Т и с компанией "Полет" на 10 Ан-148. Общая сумма трех контрактов - 22 млрд. руб. Видимо, не имелось серьезных оснований ждать два месяца до начала МАКСа.

В Ле Бурже многие российские авиаперевозчики подписали миллиардные контракты на приобретение "боингов" и "аэробусов". Многотомные контракты готовятся годами, но их подписание происходит в наиболее выгодном в плане пиара месте. МАКС таким местом пока не стал. Потому наивны утверждения, что московский салон выходит на уровень Ле Бурже и Фарнборо. За три дня июня в Ле Бурже подписано твердых контрактов на продажу 375 самолетов, а вместе с опционами и протоколами о намерениях их число достигло 556 общей стоимостью 100 млрд. долл. На этом фоне сумма МАКСовских контрактов оказывается исчезающе малой.

Виктор МЯСНИКОВ

*источник: газета «Независимая газета»
24.08.07*

ВЕКТОР АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ОПРЕДЕЛЕН

В субботу 11 августа определилась новая конфигурация отрасли авиационного моторостроения России: вместо почти сорока отдельных предприятий, из которых семь – "головных", появятся четыре крупных холдинга с центрами в Москве, Самаре, Санкт-Петербурге и Перми. Соответствующие решения приняты в ходе совещания в ОАО "Климов" (Санкт-Петербург) по вопросам развития авиационного двигателестроения, которое провел президент Владимир Путин.

Открывая совещание, Владимир Путин обозначил его тему как "три взаимосвязанных вопроса": развитие авиационного двигателестроения, планы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и ситуация в вертолетостроении. "Сегодня конкурентоспособность выпускаемых в нашей стране авиационных двигателей, к сожалению, крайне низкая, - констатировал глава государства. - Причем производимые (в России) двигатели уступают мировым образцам практически по всем параметрам... ресурсу, расходу топлива, уровню шумности и экологичности." В последние годы рентабельность отрасли упала с 27% до 7%, прибыль снизилась почти вдвое. И это даже при том, что у отдельных предприятий - прекрасные показатели. В частности, ОАО "Климов" увеличило свой годовой оборот с 1,2 млрд. рублей в 2004 г. до 4,4 млрд. в 2006-м.

Накопившиеся в отрасли проблемы тормозят реализацию крупных национальных проектов. К 2025 г. ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" должно выйти на выпуск трехсот пассажирских самолетов ежегодно. Сегодняшнее состояние дел с авиационными моторами оценено как неудовлетворительное. Требуется существенное реформирование отрасли на пути ее консолидации, преследуя главную цель - создание двигателей нового поколения. Прорывные проекты в авиастроении требуют принятия и соответствующей стратегии развития газотурбинного двигателестроения до 2015 г. и на перспективу до 2025 г.

Как видим, вступительное слово Владимира Путина содержало жесткие оценки ситуации в отрасли. Так что его тон настраивал участников совещания не на добродушную беседу, а на конкретный разговор о путях вывода авиадвигателестроения из системного кризиса. В совещании приняли участие первый заместитель председателя правительства Сергей Иванов, министры Анатолий Сердюков, Виктор Христенко, Герман Греф и Владислав Путилин, руководители Роспрома Борис Алешин и Рособоронэкспорта - Сергей Чемезов, а также губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко. Самолетостроителей представлял президент ОАК Алексей Федоров, вертолетостроителей - руководитель ОАО "Оборонпром" Денис Мантуров. Среди участников совещания практически не было моторостроителей. За овальным столом их

представляли всего две персоны: гендиректор "Климова" Александр Ватагин и генеральный директор ФГУП "ЦИАМ им. Баранова" Владимир Скибин. И тут, видимо, были веские причины. Руководители ведущих предприятий сами виноваты в том, что судьба отрасли решалась без их непосредственного участия. Объективный взгляд "со стороны" обнаруживает неприятнейшую картину: лидеры крупнейших предприятий отрасли не в ладах друг с другом; общаются посредством затянувшейся словесной перебранки через СМИ. Стоит ли удивляться, что организаторы питерского совещания оставили их "за закрытыми дверями", даже не пригласив в Санкт-Петербург. Иначе бы встреча грозила превратиться в бесполезный "хурал", площадку для самовосхваления и критики конкурентов.

Отсутствие консенсуса в среде двигателистов стало главной причиной того, что решения принимали "за них и без них", но "во благо". В отличие о "самолетчиков" руководители моторостроительных предприятий не сумели договориться между собой, вместе выйти с предложениями в правительство по консолидации отрасли. Остается надеяться, что они извлекут правильные уроки из произошедшего. А главный из них в том, что невозможно обеспечить конкурентоспособность отечественных самолетов и вертолетов, устанавливая на них иностранные силовые установки. Доля последних в стоимости летательного аппарата нового поколения доходит до 40%. Общее потребное финансирование на создание двигателя истребителя или магистрального лайнера сопоставимо с программой создания планера и бортовых систем, причем по срокам двигатель требует значительно больше времени.

Только современные, полностью соответствующие мировому уровню по техническим характеристикам российские моторы могут сделать продукцию отечественных авиастроителей продаваемой как на внутреннем, так и внешнем рынках сбыта. Многочисленные попытки установить иностранные двигатели подтвердили правоту утверждения. Вопреки ожиданиям, так и не стали бестселлерами Ту-204-120 с моторами Rolls-Royce Rb.211-535, Ан-38 с ТРЕЗ31-14, Су-80 с GE CT7-9, "Ансат" с РК207, Ка-226 с Allison и т.д. Традиционные клиенты-пользователи отечественной авиатехники не берут "гибриды" на основе смеси "французского с нижегородским". Они ждут новых русских продуктов следующего поколения, обладающих высокими летно-техническими характеристиками при сохранении традиционных преимуществ отечественной школы, а это высочайшая надежность, неприхотливость, значительное ценовое преимущество.

Пример правильного подхода показывает "Климов". Перед началом совещания Владимир Путин в сопровождении гендиректора предприятия Александра Ватагина и генерального конструктора Алексея Григорьевича подробно ознакомился с выставленными на открытой площадке последними разработками предприятия. Это двигатель РД-33ОВТ для легкого фронтового истребителя МиГ-35 и его "оморяченный"

вариант РД-33МК для палубного МиГ-29К/КУБ, турбовальный ВК-800 для вертолетов легкого и ВК2500 - среднего класса, турбовинтовой мотор ТВ7-117СМ/СТ для региональных лайнеров и тактических военно-транспортных самолетов.

Здесь же, на выставочной площадке, состоялась и импровизированная пресс-конференция Сергея Иванова и Владислава Путилина по итогам совещания. "Авиационный двигатель все более и более востребован в гражданских отраслях, прежде всего в энергетике. Нефтяники и газовики заказывают все больше и больше газотурбинных установок для своих нужд. Нельзя забывать и о кораблях, которые тоже пользуются газотурбинными установками, - сказал Сергей Иванов. - Что касается непосредственно авиастроения, то по уже утвержденным планам развития Объединенной авиастроительной корпорации мы в ближайшее десятилетие планируем увеличить выпуск военных самолетов в разы, а гражданских пассажирских самолетов - в десятки раз. Естественно, это потребует совершенно новой конфигурации авиадвигателестроительной отрасли".

Первый вице-премьер сообщил, что 11 августа президент подписал два указа. Первый образует на базе Федерального государственного унитарного предприятия "ММПП "Салют" холдинг, в состав которого войдет ряд крупных предприятий, в том числе Омское объединение имени Баранова. "С этим указом мы вступаем на путь создания больших интегрированных структур в данной отрасли, - пояснил Сергей Иванов. - И, далее, проектом поручения сегодняшнего совещания предусмотрено создание еще трех авиадвигателестроительных холдингов".

Второй указ завершает процесс консолидации отечественного вертолетостроения. "Уже существует крупный холдинг "Оборонпром", - продолжал первый вице-премьер, - в него ранее не входили только два предприятия: завод в Кумертау, Башкирия, и дальневосточный завод "Прогресс". Теперь эти два предприятия интегрируются в "Оборонпром". Таким образом, процесс создания единого вертолетостроительного холдинга в России завершен".

Более подробно "холдинговый план" реформирования отечественного авиадвигателестроения представил первый заместитель председателя ВПК Владислав Путилин. Он сказал, что основой петербургского центра станет ОАО "Климов", вокруг которого будут сконцентрированы активы моторостроительных предприятий, которые сегодня принадлежат РСК "МиГ". Среди них московский завод имени Чернышева и "Красный Октябрь".

Еще один холдинг расположится в Самаре. В него войдут предприятия: СНТК имени Кузнецова, "Металлист-Самара" и, возможно, казанские заводы. "Объединение государственного пакета акций в управляющей компании позволит приступить к финансовому оздоровлению этих предприятий и создать условия, чтобы научный и технический потенциал предприятий, занимающихся разработкой и созданием двигателей для стратегической авиации, был поднят на должный уровень", - прокомментировал Владислав Путилин.

И, наконец, четвертый холдинг будет создан за счет консолидации государственного пакета акций на предприятиях, находящихся в Перми, Рыбинске и Уфе. "Государственный пакет акций - это было пред-

ложено и поддержано президентом - передается акционерному обществу "Оборонпром", которое сегодняшним указом президента повысило свою капитализацию. Данное акционерное общество обеспечит контрольный пакет акций государству во всех перечисленных предприятиях, о которых я сейчас говорил и в которых пока еще нет контроля государства", - дополнил Владислав Путилин.

Обрисованная первым заместителем председателя ВПК конфигурация авиадвигателестроения отличается от предложенной ранее Борисом Алешиным. Полтора месяца назад в ходе пресс-конференции объединенной российской делегации на парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже руководитель Роспрома поведал о планах создания "одного или двух холдингов".

Первый, по предложению Бориса Алешина, следовало создать на основе объединения активов государства в тех предприятиях отрасли, где доминирует государственный пакет.

Второй - путем добровольных действий частных акционеров по консолидации активов находящихся в их руках предприятий. Причем, по словам Бориса Алешина, государство было готово "помочь процессу" путем "подыгрывания" основным акционерам.

Однако "сценарий Алешина" показался руководству страны менее интересным, чем предложение ВПК. На совещании 11 августа президент первым попросил выступить именно Владислава Путилина, который предложил план консолидации отрасли на основе объединения государственных активов, не прибегая к "услугам" "частников". План "четырёх холдингов" построен по территориально-объектовому признаку, с географическими центрами в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре и Перми.

Идея создания холдингов по территориальному принципу высказывалась и ранее. В частности, в прошлом году Сергей Иванов сказал о необходимости создания "самарского куста", а Алексей Федоров поведал о планах консолидации "непрофильных активов" РСК "МиГ" вокруг конструкторского бюро в Санкт-Петербурге. Но самым интригующим решением совещания стало создание четвертого холдинга по принципу "сборной команды" моторостроителей Перми, Рыбинска и Уфы. Объявляя его, Владислав Путилин не выделил из данного списка (как в трех других случаях) предприятие-консолидатор. Эта роль возлагается на "Оборонпром", который распоряжается крупными активами государства в другой отрасли.

Обратим внимание на то, что в своем вступительном слове Владимир Путин дал понять, что он доволен работой "Оборонпрома" по консолидации отечественного вертолетостроения. Президент, в частности, отметил: "В этой отрасли уже сделаны первые шаги к системной интеграции. Создано крупное вертолетостроительное объединение, куда вошли конструкторские бюро и предприятия, как выпускающие основные агрегаты, так и работающие на финальной сборке. Это уже позволило объединить возможности, увеличить объемы выпуска продукции, повысить финансовую устойчивость и управляемость всей отрасли... Мною подписан указ о передаче акций ряда предприятий в этой области в Объединенную промышленную корпорацию "Оборонпром".

Еще предстоит решить вопросы специализации четырех холдингов. Но уже сегодня можно предполо-

жить, что "питерский" займется прежде всего тематикой турбовальных и турбовинтовых моторов мощностью от 700 до 4000 л.с., а также реактивными двигателями легких фронтовых истребителей в классе тяги до 10 тонн. Самара сосредоточит усилия на силовых установках для авиации. Здесь спроектировали моторы для ракетносцев Ту-160, Ту-22МЗ и Ту-95. Второй специализацией Самары, по всей видимости, останется ракетно-космическая.

Сегодня основные усилия предприятий Пермского моторостроительного комплекса и НПО "Сатурн" сосредоточены на газотурбинных реактивных двигателях большой степени двухконтурности ПС-90 и SaM146 для пассажирских лайнеров.

Одновременно "Сатурн" осуществляет ряд крупных проектов в военной авиации: по заказу Минобороны Индии проектирует двигатель АИ-55И, переоснащает военно-транспортные Ил-76 на двигатели Д-30КПЗ "Бурлак", разрабатывает "Изделие 117" для нового истребителя Су-35, ведет работы по созданию силовой установки ПАК ФА. За "Сатурном" закреплены темы корабельных газовых турбин и (вместе с УМПО) авиационных двигателей для перспективных пилотируемых и беспилотных боевых комплексов.

На "Салюте" сегодня выпускается АЛ-31Ф и создаются его новые модификации. Можно предположить, что Москва также станет центром компетенции по энергетическому оборудованию повышенной мощности для РАО ЕС. "Салют" уже запустил в опыт-

ную эксплуатацию парогазовую установку мощностью 60 МВт и начал проектирование установки на 350-500 МВт в сотрудничестве с "Силовыми машинами". Ну и, конечно, московская площадка станет местом разработки современных отечественных станков с числовым программным управлением. Во время посещения "Салюта" Сергей Иванов особо отметил удачный опыт "салютовцев" по созданию первого российского пятикоординатного токарно-фрезерного центра ТФЦ-1200-5 и шестикоординатного станка обработки моноколеса МЦ-1300-6.

Совещание в Санкт-Петербурге наметило пути реформирования отечественного авиадвигателестроения. Вместе с тем еще предстоит найти ответы на многие вопросы, главный из которых - обеспечение разумного баланса интересов государства и независимых акционеров. Пока до конца не ясен механизм объединения компаний, контрольные пакеты которых находятся в руках частных структур. Дополняя сообщение Владислава Путилина на пресс-конференции 11 августа, Сергей Иванов подчеркнул: "Мы не отказываемся от идеи государственно-частного партнерства, а, наоборот, приветствуем ее".

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
15.08.07*

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА

Самарских моторостроителей объединят вокруг "СНТК имени Кузнецова".

Владимир Путин дал старт реформе отрасли двигателестроения. По итогам субботнего выездного совещания с членами правительства в Петербурге решено создать четыре промышленных холдинга, которые затем будут объединены в единую авиадвигателестроительную корпорацию. В Самаре холдинг создается вокруг "СНТК им. Кузнецова". По оценкам экспертов, "самарский куст реально давно ничего не производит" и логично только создание второго холдинга на базе предприятий, входящих в корпорацию "МиГ". Глава "СНТК им. Кузнецова" Сергей Тресвятский убежден, что потенциал самарских предприятий достаточно высок для того, чтобы можно было попытаться их реанимировать.

Реструктуризация отрасли пройдет в два этапа. На первом этапе будет создано четыре холдинга. В субботу президент РФ Владимир Путин подписал указ об организации ФГУП "НПЦ "Газотурбостроение "Салют" на базе московского ФГУП "Салют". В холдинг также войдут омское предприятие имени Петра Баранова и ряд более мелких московских и самарских предприятий. Второй холдинг будет образован путем объединения ОАО "Климов" (100% акций находится в государственности. - "Б") с ОАО "Московское предприятие имени Чернышева" (50% плюс одна акция принадле-

жат корпорации "МиГ". - "Б"). Третий холдинг, по словам заместителя председателя военно-промышленной комиссии Владислава Путилина, будет создан "за счет консолидации государственного пакета акций" в холдинге "Пермские моторы", рыбинском ОАО "НПО "Сатурн" и ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (ОАО УМПО).

Четвертый холдинг создаст самарская группа предприятий (в которых государство владеет блокирующим, или контрольным, пакетом акций. - "Б") во главе с ОАО "СНТК им. Кузнецова" (60%). Также в него войдут ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения" (50%+1), ООО "НПО "Поволжский АвиТИ" (50%+1), а также предприятия "Моторостроитель" (51%) и "Металлист-Самара" (26%). Генеральный директор "СНТК им. Кузнецова" Сергей Тресвятский сообщил о том, что в холдинг кроме пяти самарских предприятий могут войти еще две компании из Татарстана, "но решение по ним пока не принято".

"СНТК им. Н. Д. Кузнецова" (Самарский научно-технический комплекс им. Николая Кузнецова, бывшее НПО "Труд") создан в 1946 г. На СНТК разработаны двигатели марки НК для стратегической и гражданской авиации, ракетные двигатели, двигатели для газоперекачивающих установок и электростанций на базе авиадвигателей. Государство владеет 60% акций СНТК, остальные акции разделены между юридическими и физическими лицами. Объем выпуска продукции на 2006 год - 969 млн. рублей.

Перспективы созданий холдинга вокруг самарского СНТК эксперты оценивают неоднозначно. Аналитик БКС Севастьян Козицын считает, что нестабильность на предприятии (СНТК едва избежал банкротства. - "Ъ") не являлась решающим фактором при выборе его как основы холдинга. "В первую очередь имеет значение промышленный потенциал, и консолидация происходит вокруг крупнейшего предприятия в отрасли", - подчеркнул господин Козицын. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко отмечает, что "Салют" и без указа уже создал собственный холдинг, самарский куст реально давно ничего не производит, поэтому со стороны государства логично создание второго холдинга на базе предприятий, входящих в корпорацию "МиГ".

Сергей Тресвятский с ним не согласен и утверждает, что "тяжелая ситуация складывается только на НПО "Поволжский АвиТИ" и СКБМ, там потеряно большинство специалистов и практически не ведется деятельности". "Но потенциал предприятий с точки зрения технического оснащения и существующих наработок достаточно высок для того, чтобы можно было пытаться их реанимировать. А вот "Моторостроитель", "Металлист-Самара" и наше предприятие уже

два года показывают положительную динамику развития, рост прибыли и оборотов", - обосновал свою позицию господин Тресвятский. В целом же эксперты прогнозируют рост помощи СНТК со стороны мажоритарного акционера на стадии, когда создание холдинга перейдет в активную фазу.

Что касается долгосрочных прогнозов по поводу перспектив двигателестроения, глава Роспрома Борис Алешин предположил, что все четыре холдинга будут объединены в одну авиадвигателестроительную компанию. Формирование холдингов, а затем единой компании, по его прогнозам, займет не менее двух лет и продлится до конца 2009 года. В результате будет создана компания с годовым оборотом более чем \$2 млрд. Это сравнимо с объемами продаж других крупных госкорпораций. В 2006 году оборот предприятий ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) составил около \$3 млрд.

*Александра ГРИЦКОВА,
Василий КАСНАКИН*

*источник: газета «Коммерсантъ - Самара»
14.08.07*

ММПП "САЛЮТ" ПРИСТУПИЛО К РЕОРГАНИЗАЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РФ

Московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" приступило к реорганизации в соответствии с указом президента РФ от 11 августа 2007 г. На основании этого Указа в целях создания авиадвигателей нового поколения на базе ФГУП "ММПП "Салют" будет создана интегрированная структура.

Как пояснили корр. АРМС-ТАСС в администрации предприятия, Правительству РФ поручается реорганизовать ФГУП "ММПП "Салют" путем присоединения к нему Омского моторостроительного объединения (ОМО) им. Баранова. Также в уставной капитал новой структуры будут переданы государственные акции ряда предприятий, в частности НПО "Эга" (г. Москва) - 25,5 проц., КБ "Электроприбор" (г. Саратов) - 38,0 проц., "Агат" (г. Гаврилов-Ям) - проц., НИИТ (г.Уфа) - 38,0 проц.

В соответствии с Указом ФГУП "ММПП "Салют" должно быть переименовано во ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют". Указ фактически расширил существующую интегрированную структуру на базе ФГУП "ММПП "Салют", в которую к моменту подписания Указа входили: ВМЗ "Салют", МКБ "Гранит", МКБ "Горизонт", НТЦ НИИД, ОАО "Топаз" (г. Кишинев), "Прибор" (г. Бендеры).

Как пояснил корр. АРМС-ТАСС генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев, главной целью создания интегрированной структуры является концен-

трация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ в области газотурбостроения, в том числе для создания авиадвигателей нового поколения.

"Системный подход "Салюта", который реализован в рамках концепции интегрированной структуры, всегда был нацелен на повышение боеготовности ВВС РФ, последовательное улучшение наших авиационных комплексов, а также на сохранение присутствия России на мировом рынке вооружения", - подчеркнул Юрий Елисеев.

Создание "НПЦ газотурбостроения "Салют" Юрий Елисеев прокомментировал следующим образом: "Потребность России в газотурбинных двигателях постоянно растет, поскольку сферы применения газотурбинных двигателей не ограничиваются военной и гражданской авиацией. Такие сектора, как железнодорожный транспорт, энергетика, судостроение, нефть и газодобыча, являются перспективными сферами применения нашей продукции. Таким образом, "Салют" через несколько лет по праву станет национальным центром развития российского газотурбостроения".

По мнению экспертов, создание интегрированной структуры на базе ФГУП "ММПП "Салют" позволит финансово оздоровить присоединившиеся предприятия и создаст условия для повышения их научно-технического потенциала на должный уровень.

*источник: АРМС-ТАСС
14.08.07*

ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО НЕСОГЛАСИЯ

У моторостроителей не нашлось 51% для государства.

Как сообщил "Ъ" источник в ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс", на прошлой неделе управляющая компания ответила Роспрому на его предложение отдать в собственность государства 51% акций будущего ОАО "Пермский центр двигателестроения". Письмо было отправлено на имя замглавы ведомства Сергея Пугинского. В УК ПМК подсчитали, что с теми активами, которые государство хочет внести в уставный капитал ПЦД, оно пока не может рассчитывать на контрольный пакет будущего АО.

ОАО "ПЦД" предполагается создать путем внесения в уставный капитал акций нескольких десятков предприятий холдинга "Пермские моторы". Из них основные: ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ, производство и ремонт авиадвигателей), ОАО "Авиадвигатель" (НИОКР), ОАО "Редуктор-ПМ" (производство и ремонт вертолетных трансмиссий и редукторов). Ожидаемая годовая выручка ПЦД - более 13 млрд. рублей. На первоначальном этапе обсуждался вариант с контрольным пакетом государства в ПЦД. Позднее Роспром согласился на проект, предложенный топ-менеджментом УК ПМК, и одобрил его весной этого года. Росимущество планировало закрепить в своей собственности лишь блокпакет ПЦД (25% плюс 1 акция). При этом контрольный пакет должен был достаться ЗАО "Салес", подконтрольному Внешторгбанку (ВТБ) и АФК "Система". Акционеры были согласны с таким вариантом.

Неделю назад стало известно, что государство снова намерено претендовать на контрольный пакет в будущем АО. Для получения контрольного пакета правительство РФ готово внести в ПЦД дополнительные активы: права на результаты интеллектуальной деятельности (РИД) на двигателях ПС-90А и Д-30, еще в 2004 году оцененные Росимуществом примерно в \$200-300 млн. Собеседник "Ъ" в ПМК сообщил, что в ответе Роспрому содержится предварительная оценка. УК ПМК предполагает, что в результате внесения государством в уставный капитал ПЦД результатов интеллектуальной деятельности, а также пакетов в моторных обществах (45,05% ОАО "Авиадвигатель", 14,25% ОАО "Пермские моторы", 60% ОАО "Стар") правительство может рассчитывать на 40-50% акций ПЦД. При этом УК ПМК использовала оценку РИД, проведенную в 2002 году ЗАО "ПАКК". В ней РИД оценивается в \$220-230 млн. Госпакеты в моторных обществах в ПМК предварительно оцениваются в \$70-100 млн.

Всего же в результате внесения вышеуказанного имущества от государства, а также активов частных акционеров (United Technologies и ЗАО "Салес" в Пермском моторном заводе, "Пермских моторах", "Редукторе-ПМ") капитал ПЦД должен составить \$700 млн.

"Пока 51% у государства не получается", - резюмировал источник "Ъ". Правда, стоит отметить, что в собственности государства есть еще около 70 га

земли в центре Перми, которые сейчас арендуют предприятия холдинга. Этот актив тоже может быть включен в уставный капитал ПЦД. В свою очередь ЗАО "Салес" может добавить в ПЦД свои вспомогательные и сервисные АО (пока они в проекте не прописаны) - тогда размер уставного капитала возрастет, по мнению ПМК, на 10-12%.

По данным "Ъ", основные частные акционеры еще никак не отреагировали на инициативу государства - возможно, по этому поводу состоятся переговоры на МАКС-2007 в Жуковском. "Если акционеры не согласятся, то ПЦД не будет", - считает источник в ПМК. Между тем бывший гендиректор "Пермских моторов" Виктор Кобелев убежден, что мнение УК ПМК никак не повлияет на решение Роспрома. "Как государство захочет, так и будет. Если ему надо, оно найдет за счет чего увеличить свою долю в ПЦД. За счет РИД - раз, за счет земли - два", - уверен господин Кобелев.

К тому же надо отметить, что в минувшую субботу было одобрено создание четырех российских авиахолдингов. Президент подписал указ о создании авиахолдинга на базе объединения "Салют", а также одобрил создание еще трех: один - на базе ОАО "Климов" и московского завода имени Чернышева, второй - на основе самарского центра авиастроения и третий - на базе предприятий в Перми, Рыбинске и Уфе. Госпакеты в этих холдингах будут переданы в "Оборонпром". "Решение о создании холдингов правительство приняло уже давно. А также было соответствующее решение о том, что доля государства в них должна быть не менее 51%. Под это дело ПЦД и рисовался", - отметил Виктор Кобелев. В то же время источник "Ъ" из числа акционеров "Пермских моторов" считает, что ПЦД вряд ли будет вообще создан, если в ближайшее время не будет назначен его руководитель, который и займется механизмом создания ПЦД. По словам собеседника "Ъ", точно так же создание Объединенной авиастроительной корпорации долго тормозилось, пока не был назначен ее руководитель.

Гендиректор УК ПМК Валерий Жеглов считает, что создание ПЦД и объединение госпакетов предприятий в авиахолдинг - не очень связанные друг с другом процессы. Между тем он не исключил, что "в настоящих условиях вероятность создания ПЦД снижается". "Никто не мешает предприятиям ПМК войти в авиахолдинг сейчас, минуя этап создания ПЦД", - отметил господин Жеглов. В Роспроме вчера не смогли дать комментарий, сославшись на занятость в подготовке к МАКС. В свою очередь в "Системе" корреспонденту "Ъ" заявили, что не будут комментировать ситуацию, "пока не появятся какие-то конкретные детали проекта".

Анастасия КОСТИНА,
Вячеслав СУХАНОВ

источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»
14.08.07

ПЯТОЕ ОТКЛОНЕНИЕ

Конкурс между "Сатурном" и "Салютом" откладывается.

Итоги конкурса на создание двигателя для истребителя пятого поколения признаны несостоявшимися. Заказчик, Минобороны, принял решение, что обоим претендентам - НПО "Сатурн" и ФГУП "Салют" - будут выделены средства на изготовление прототипов, которые и будут в итоге сравниваться. Фактически это означает победу "Салюта", чью заявку сначала вообще не хотели принимать на тендер.

Как рассказал "Ъ" замдиректора департамента ОПК Минпромэнерго Валерий Воскобойников, Минобороны признало несостоявшимся тендер на создание двигателя пятого поколения. "Было решено, что компании - участники конкурса должны выйти если не на создание прототипа, то, по крайней мере, на демонстрацию некоторых технических возможностей", - пояснил чиновник. - Желание заказчика подтвердить технологическую реализуемость тех предложений, которые представили компании ("Салют" и "Сатурн" - "Ъ"), справедливо. Стоимость разработки двигателя - порядка \$3-5 млрд. в зависимости от класса". Сколько стоит создание прототипов, господин Воскобойников уточнить не смог. Источник в главкомате ВВС подтвердил "Ъ", что конкурс фактически признан несостоявшимся. "Государство может себе позволить профинансировать НИОКР до стадии демонстратора и выбирать из реально действующих прототипов", - пояснил собеседник "Ъ".

Изначально фаворитом конкурса считалось НПО "Сатурн". В июне глава АХК "Сухой" Михаил Погосян говорил "Ъ", что "базовый задел по созданию двигателя сконцентрирован на "Сатурне", кооперация по его созданию уже сформирована вокруг НПО". Главком ВВС Александр Зелин, в свою очередь, отмечал, что на первые образцы истребителя пятого поколения будет ставиться двигатель "проект 117" НПО "Сатурн", однако для второго этапа проекта будет выбран новый двигатель, изготовитель которого

определится на конкурсной основе.

По словам гендиректора ММП "Салют" Юрия Елисеева, заявку его предприятия конкурсная комиссия первоначально вообще не хотела принимать - из-за того, что "папка с заявкой была сшита не теми нитками". Затем, уточнил Юрий Елисеев, комиссия вменила в вину "Салюту" то, что он запросил меньше, чем планировалось выделить из бюджета: "Сатурн" оценил стоимость своего предложения примерно в 9,2 млрд. руб., а "Салют" - в 8,3 млрд. руб. Господин Елисеев называет решение конкурсной комиссии "оправданным". В "Сатурне" вчера отказались комментировать ситуацию, пояснив, что "еще не получили официального извещения конкурсной комиссии".

В то же время военные намекают, что на итоги конкурса будут влиять не только экономические и технические параметры предложений. "Сейчас идет реструктуризация двигателестроения, сперва нужно определиться, какими будут отраслевые альянсы", - пояснили "Ъ" в главкомате ВВС. В этом смысле у "Салюта" позиция более уверенная. 11 августа президент Владимир Путин одобрил концепцию реструктуризации двигателестроения. Первым был подписан указ о создании холдинга на базе "Салюта". "Сатурну" предстоит войти в другой холдинг вместе с ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) и "Пермскими моторами". Формирование этого холдинга будет гораздо более проблемным, поскольку в "Сатурне" государству принадлежит всего 37%, а в УМПО вообще нет госдоли. Более того, глава и основной владелец "Сатурна" Юрий Ласточкин неоднократно высказывал нежелание уступать контроль государству, хотя дочерней структуре ФГУП "Рособоронэкспорт", ОАО "Оборонпром", поручено это обеспечить.

*Константин ЛАНТРАТОВ,
Александра ГРИЦКОВА*

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.08.07*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

ФГУП "ММП "САЛЮТ" - крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "СУ") и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для СУ-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
105118, Москва, пр-т Буденного, 16
тел. (495) 369-81-19, факс (495) 365-40-06
e-mail: info@salut.ru

ПАК ФА: ТЕНДЕРНЫЕ УСЛОВИЯ

Назначенный в мае с. г. новый главнокомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин указал на необходимость тендерных условий при отборе предложений моторостроителей на втором этапе выполнения проекта ПАК ФА.

В коротком общении с представителями СМИ 22 мая (перед выездным заседанием Военно-промышленной комиссии по ПАК ФА) главком сказал, что работа над силовой установкой ПАК ФА разбита на два этапа. Первый этап - глубокая модернизация существующего мотора АЛ-31Ф, установленного на самолетах семейства Су-27. Второй этап должен завершиться созданием полностью нового двигателя. По мнению специалистов, главная задача первого этапа состоит в достижении тяги 14,5-15 тонн (при сохранении весогарантированных параметров АЛ-31Ф), второго - 16 тонн (при увеличении потока воздуха до 130 кг/с).

По просьбе журналистов Александр Зелин прокомментировал прозвучавшее 16 мая заявление технического директора - генерального конструктора НПО "Сатурн" Михаила Кузьменко о временном прекращении работ над двигателем ПАК ФА из-за недостатка бюджетного финансирования. "Эти утверждения носят тактический характер", - сказал главком. По его мнению, немедленное выделение средств "будет преждевременным". "Дайте нам сначала завершить первый этап!" - воскликнул Зелин.

"Есть генеральный разработчик данного самолета - ОКБ "Сухого". Именно он определяет кооперацию и состав участников проекта", - продолжал главком. Он далее отметил, что процесс выбора поставщиков "идет на тендерной основе и все вопросы заранее проговариваются". Вместе с тем Зелин согласен с необходимостью заранее предусмотреть финансирование необходимых работ по очередным этапам создания силовой установки ПАК ФА "так, чтобы не ожидать каких-то конечных результатов, а прогнозировать работу на много лет вперед". Хотя проект ПАК ФА окутан тайной, некоторая информация по ходу его проведения стала доступна общественности. На первом этапе лидерство по силовой установке захватило НПО "Сатурн". Совместно с УМПО оно продвигает "Изделие 117". Этот двигатель был выбран ОКБ им. П.О. Сухого для оснащения истребителя Су-35 нового облика. Прототип Су-35 поднимется в воздух в этом году позднее. Также известно, что "Сухой" планировал использовать "Изделие 117" на опытных ПАК ФА.

"Изделие 117" впервые публично демонстрировалось на международном аэрокосмическом салоне МАКС-2005. На сопроводительном плакате было написано: "Изделие 117". Программа глубокой модернизации АЛ-31Ф. В соответствии с программой Правительства РФ НПО "Сатурн" осуществляет разработку двигателя нового поколения. Двухконтурный турбореактивный форсированный двигатель ("Изделие 117С") предназначен для самолета Су-35, а при доработке мотогондол и САУ самолета может быть установлен на

Су-27 и Су-30. "Изделие 117" по степени технического совершенства соответствует поколению 4++ и является этапом отработки технологий двигателя для перспективных высокоманевренных боевых самолетов".

По данным производителя, тяга "Изделия 117" составляет 14 500 кгс по сравнению с 12 500-12 800 кгс для АЛ-31Ф. Прирост тяги достигнут в том числе и за счет увеличения диаметра входного отверстия вентилятора с 905 мм до 932 мм.

Кроме того, "Изделие 117" имеет новый компрессор, созданный с широким использованием опыта и технологий АЛ-41Ф не пошедшего в серию истребителя МФИ ("Изделие 1.44"). Серийный вариант, который обозначается "Изделие 117С", должен иметь ресурс до капитального ремонта 1000 часов и общий назначенный ресурс 4000 часов по сравнению с 500 и 1000 часами соответственно для АЛ-31Ф. Иногда экспериментальные (несертифицированные на заявляемый ресурс) моторы называют "Изделие 117А". Их уже опробовали на летающей лаборатории Су-27М с бортовым номером 710. В настоящее время полеты приостановлены до выяснения причин повышенной вибрации (можно предположить, что причина - в неустойчивой работе компрессора) и для соответствующей доработки. Опытный образец "Изделия 117" вскоре должен быть установлен на специальный стенд ЦИАМ для испытаний на подтверждение заявленных параметров.

Конкуренцию сатурновцам составляет ФГУП "ММПП "Салют". Оно предлагает собственные варианты развития АЛ-31Ф. "Салют" последовательно разработал АЛ-31Ф-М1, -М2 и -М3, каждый из которых имел тягу выше предыдущего. ВВС России сертифицировали АЛ-31Ф-М1 в декабре 2006 г. и приняли его на вооружение как "АЛ-31Ф, серия 42". Этот мотор предназначен для оснащения модернизированных истребителей Су-27СМ.

Генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев заявил 22 мая, что его компания начала стендовые испытания АЛ-31Ф-М3 и уже получила тягу 15 300 кгс. Стендовые испытания АЛ-31Ф-М2 завершились осенью прошлого года с достижением тяги 14 200 кгс.

Елисеев также заявил о начале работ по этапу, следующему за АЛ-31Ф-М3. В частности, начинается изготовление нового компрессора высокого давления с шестью ступенями вместо девяти на серийном АЛ-31Ф. Соответствующий вариант мотора будет целиком состоять из новых модулей, разработанных в ММПП "Салют" в период с 2001 г., когда начались работы над АЛ-31Ф-М1. В их число входят новая камера сгорания, созданная по схеме "двойная стенка" (с температурой стенки ниже на 150 град. за счет улучшенного охлаждения, причем температура газов сохраняется), и турбины, ранее опробованные на -М2 и -М3.

Главной особенностью АЛ-31Ф-М3 является использование нового вентилятора с диаметром входа 924 мм. Он отличается лопатками с широкой хордой и отсутствием бандажного кольца. Число ступеней компрессора низкого давления сокращено с

четырёх до трёх, но при этом степень повышения давления возросла с 3,6 до 4,2.

Прототип ПАК ФА должен впервые подняться в воздух в конце 2008 г. Самолет "второго этапа", двигатель которого еще предстоит выбрать, может совершить первый полет в 2012 г. Полномасштабное серийное производство ПАК ФА окончательного серийного

облика с силовой установкой второго этапа предположительно начнется в 2015 г.

*источник: газета «Красная звезда»
13.08.07*

"ВТБ-ЛИЗИНГ" РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

Первые самолеты могут быть поставлены "Армавиа".

Лизинговая компания "ВТБ-лизинг" ведет переговоры о поставке авиакомпании "Армавиа" пяти региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100 производства ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС). Если контракт будет подписан, он станет первым этапом реализации майского соглашения о сотрудничестве между ВТБ и ГСС, а также первым проектом "ВТБ-лизинг" в сфере продаж авиатехники. Однако ГСС может и не стать постоянным партнером банка - руководство ЗАО изучает возможность создания собственной лизинговой компании.

О том, что ВТБ может организовать финансирование поставок региональных пассажирских самолетов "Армавиа", "Ъ" сообщил председатель правления банка Андрей Костин. "Мы ведем переговоры о поставке через нашу лизинговую компанию (ОАО "ВТБ-лизинг" - "Ъ") пяти Sukhoi SuperJet 100", - уточнил господин Костин. Эту информацию "Ъ" подтвердила и представитель ГСС Ольга Каюкова. "Готовность ВТБ финансировать проект будет способствовать сокращению сроков поставки самолетов", - отметила госпожа Каюкова. В самой "Армавиа" отказались комментировать переговоры с ВТБ.

Сумму и возможную доходность сделки в ГСС назвать отказались. Исходя из каталожной цены SSJ в \$28,9 млн., контракт с "Армавиа" может стоить около \$144,5 млн. В лизинговой компании ОАО "Ильёшин Финанс Ко." (ИФК) оценивают среднегодовую доходность лизинга самолетов в 10-12%.

Если контракт с "Армавиа" будет подписан, он станет первой сделкой в рамках соглашения о сотрудничестве, подписанного в мае ГСС и "ВТБ-лизинг". В 2005 году ВТБ установил лимит по проекту Sukhoi SuperJet 100 в размере 10 млрд. руб. (речь шла о финансировании организации серийного производства самолета). Сегодня наполнение этих выплат уже составляет около 5 млрд. руб. Объем средств, которые "ВТБ-лизинг" предполагает направлять на лизинг самолетов, а также дальнейшие возможные планы по поставкам Sukhoi SuperJet 100 в компании не раскрывают. По планам банка к концу 2010 года его лизинговый портфель должен достичь 130 млрд. руб., но самолеты в нем составляют лишь небольшую часть. По состоянию на конец 2006 года доля ВТБ в совокупном объеме кредитования российскими банками всех проектов на воздушном транспорте составляла всего 5,7%.

Участники рынка считают появление на рынке авиализинга нового игрока хорошей новостью. "Чем больше будет лизинговых компаний, тем лучше для

авиакомпаний", - отмечает финансовый директор "ВИМ-Авиа" Сергей Казакевич. Программа развития Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) предполагает в 2008-2010 годах прямые госинвестиции на поддержку лизинга в объеме 18 млрд. руб., однако как будут распределены эти средства, пока непонятно (в ОАК входят ФЛК и ИФК, которая продвигает конкурирующий проект - самолет Ан-148).

У ГСС на сегодняшний день есть 71 твердый заказ на SuperJet (30 для "Аэрофлота", 10 для "Финансовой лизинговой компании" (ФЛК), 15 для AiRUnion, 6 для "Дальавиа" и 10 - для ItAli), однако финансовые схемы поставки самолетов в компании пока не разглашают. Руководитель службы планирования и развития парка воздушных судов "Аэрофлота" Сергей Колтович сообщил "Ъ", что соглашением от декабря 2005 года о поставке "Аэрофлоту" 30 самолетов Sukhoi SuperJet 100 ответственность за организацию лизинга закреплена за ГСС. Таким образом, "ВТБ-лизинг" могла бы реализовать в партнерстве с авиастроителями довольно масштабную лизинговую программу.

Однако гендиректор ГСС Виктор Субботин рассказал "Ъ", что компания может создать собственную лизинговую структуру. "При выводе нового продукта на рынок она необходима, поскольку берет часть рисков и покупатели чувствуют себя более уверенно", - пояснил топ-менеджер. "Не обязательно, чтобы у нас в ней было 100% акций или даже контрольный пакет, - уточнил "Ъ" другой источник в ГСС. - Но мы бы хотели иметь на эту компанию определенное влияние, чтобы снизить свои риски, поскольку она будет вовлечена во все процессы в ГСС".

Андрей Костин сказал "Ъ", что с предложением об участии ГСС в "ВТБ-лизинг" глава АХК "Сухой" Михаил Логосян к нему не обращался. Президент ОАК Алексей Федоров говорит, что и руководству корпорации ГСС о подобной инициативе пока не сообщал. "Для создания лизинговой компании нужны серьезные средства, которых пока у ГСС нет", - считает господин Федоров. Сергей Колтович отмечает, что дочерние структуры, занимающиеся организацией лизинговых схем, есть у многих авиастроительных компаний, хотя этот бизнес и является вспомогательным.

*Александра ГРИЦКОВА,
Елена КИСЕЛЕВА,
Константин ЛАНТРАТОВ,
Алексей ЕКИМОВСКИЙ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
14.08.07*

ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ: НАКАНУНЕ РЕФОРМЫ

Начав в 2004–2006 годах интеграцию авиационной промышленности, государство обратило внимание и на двигателестроение. Ситуация в этой отрасли давно уже требует принятия радикальных мер по ее консолидации. 11 августа Президент РФ Владимир Путин, наконец запустил этот процесс.

Основные финансовые потоки в отрасли до последнего времени генерировались за счет продаж различных модификаций двигателей АЛ-31Ф разработки ОКБ имени Льюльки. Эти продажи были обеспечены экспортом истребителей Су-27/30. Но научно-производственная система по разработке и созданию этих моторов в постсоветское время оказалась разорвана между рыбинским НПО "Сатурн", московским предприятием "Салют" и Уфимским моторостроительным производственным объединением (УМПО). И если отношения между Рыбинском и Уфой сложились скорее партнерские, то московское предприятие во всем жестко противостоит "Сатурну". Расщепление разработки и производства АЛ-31Ф - главное противоречие и основной конфликт отрасли. Три компании проводят параллельное обновление основных фондов и ведут дублирующие НИОКР, конкурируют на рынке дефицитной квалифицированной рабочей силы, имеют слишком маленькие размеры для эффективной конкуренции на мировом рынке. Между тем совокупный оборот "Сатурна", УМПО и "Салюта" составил в 2006 году почти \$1,5 млрд. Этот уровень уже позволяет проводить долгосрочную промышленную и инновационную политику и стать небольшим, но все же заметным игроком на мировом рынке.

По мере оживления в гражданском авиапроме и в связи с возникновением спроса на МиГ-29 отрасль перестает быть зависимой от производства одних только АЛ-31Ф. Похоже, мощности пермского комплекса полностью загружены производством ПС-90 и его новых вариантов, а двигателестроительный дивизион РСК "МиГ" получил крупные заказы на поставку двигателей РД-33 и создание его новой модификации РД-33МК. Эти три продукта - АЛ-31, РД-33 и ПС-90 различных модификаций - и составляют продуктовый ряд нашего моторостроения. В ближайшее время эта линейка пополнится вертолетными двигателями ВК-2500 и ТВ3-117 и совместным франко-российским мотором SaM-146.

И все же без кардинального улучшения ситуации в двигателестроении будет сильно затруднен запланированный прорыв в гражданском авиастроении. Неудовлетворительное положение с двигателями ПС-90 сдерживает продажи Ил-96 и Ту-204, одним из главных технических рисков программы самолетов МС-21 и МТА также является отсутствие современного отечественного двигателя в классе тяги 12 тонн. Ставка на импорт двигателей несет с собой высокие риски: канадская Bombardier вынуждена была приостановить проект C-series главным образом из-за позиции

двигателистов. Собственные двигатели нужны стране и по соображениям военной безопасности.

ПЕЙЗАЖ ПЕРЕД БИТВОЙ

Сейчас в отрасли сложилось три потенциальных полюса консолидации - НПО "Сатурн", московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" и петербургский завод имени Климова. На роль ее интегратора претендуют и внеотраслевые игроки, прежде всего Рособоронэкспорт и АФК "Система".

Главным козырем "Сатурна" выглядит активный, если не сказать агрессивный, менеджмент, который сначала способствовал восстановлению пришедшего в упадок в первой половине 1990-х завода "Рыбинские моторы", а затем начал выстраивать первую в России вертикально интегрированную двигателестроительную корпорацию. Сначала произошло слияние "Рыбинских моторов" с Рыбинским КБ моторостроения, а затем, получив контроль над разработчиком двигателя АЛ-31Ф КБ "Льюлька-Сатурн", владелец и руководитель компании Юрий Ласточкин в один ход превратил ее в игрока национального уровня. Контролируя легендарное КБ, "Сатурн" претендует на лидерство при разработке военного двигателя следующего поколения и проводит модернизацию моторов четвертого поколения АЛ-31Ф. Компания ведет НИОКР по очень широкой номенклатуре изделий: короткоресурсные двигатели для беспилотных летательных аппаратов и авиационных ракет, мотор в классе тяги до 2 тонн АЛ-55 для учебно-тренировочных самолетов и тяжелых беспилотных аппаратов, модернизация двигателей Д-30КП в вариант "Бурлак" военно-транспортных самолетов Ил-76, создание российских газотурбинных двигателей для ВМФ.

Позиции "Сатурна" укрепляет также сотрудничество с французской двигателестроительной компанией SNECMA (входит в группу Safran) по программе создания двигателя SaM-146 для региональных самолетов, прежде всего SJS 100. Работая по этому проекту, "Сатурн" провел техническое перевооружение производства и сейчас обладает одним из самых современных станочных парков. Руководство "Сатурна" как никто другой в отрасли понимает зарубежные двигателестроительные реалии и отчетливо представляет, каково наше истинное место на фоне мировых грандов отрасли.

В то же время у компании есть и слабые стороны. Объемы ее производства уступают другим двигателестроительным заводам страны. Бизнес "Сатурна" во многом базируется на продажах и ремонтах двигателей Д-30 различных модификаций. Но этот рынок имеет тенденцию к сокращению по мере списания самолетов Ту-154 и появления альтернативных вариантов оснащения Ил-76 двигателем ПС-90. Новые разработки "Сатурна" находятся на пороге серийного производства, но начнут приносить прибыль через два-три года. Наконец, "Сатурн" - это частно-государственная компания, контрольный пакет акций которой принадлежит менеджменту, а

37% - государству. В современных российских условиях это несет в себе риски.

По всей видимости, оптимальная в этих условиях для "Сатурна" стратегия - слияние с тоже частным УМПО. Рыбинская компания тесно сотрудничает с уфимским заводом по программам АЛ-31ФП, особенно при создании мотора АЛ-55И, который разрабатывается для оснащения индийских учебно-тренировочных самолетов НТ-36. Уфимские моторы устанавливаются на индийские истребители Су-30МКИ, малайзийские Су-30МКМ и алжирские Су-30МКИ(А). В ближайшие годы ожидается пик поставок этих машин и УМПО, по всей видимости, будет лидирующим российским двигателем заводом по объему производства. В 2006 году уфимское предприятие с объемом реализации почти 15 млрд. рублей уже вышло на первое место в отрасли, опередив "Салют" с его 11,2 млрд. УМПО, вовлеченное в программу лицензионного производства Су-30МКИ в Индии, имеет не просто большой, но еще и длинный (до 2012 года) портфель заказов. Гарантированная на пять лет загрузка - явление для отечественного моторостроения уникальное. Однако, имея на руках такие козыри, руководство УМПО никогда не проявляло инициатив по части корпоративного строительства или создания собственного инновационного потенциала. Сочетание рыбинской энергии и предприимчивости с уфимскими ресурсами дало бы возможность создать первоклассную компанию с оборотом, близким к \$1 млрд.

Упорным и бескомпромиссным конкурентом "Сатурна" все последние годы выступает ММПП "Салют". В отличие от анемичного уфимского менеджмента генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев использовал доходы, полученные от продажи в КНР двигателей АЛ-31Ф и АЛ-31ФН, для масштабного технического перевооружения предприятия и создания собственного КБ. По всей видимости, сегодня "Салют", как и "Сатурн", обладает самым современным и высокотехнологичным в РФ станочным парком. Сильные позиции по техническому оснащению - главный козырь и основная надежда господина Елисеева в его конкуренции с "Сатурном". Поле ожесточенной борьбы между двумя компаниями стал рынок модернизации двигателей АЛ-31Ф. В противовес разрабатываемому "Сатурном" "изделию 117" "Салют" силами собственного КБ создает модификации АЛ-31Ф-М1/2/3. Причем АЛ-31Ф-М1 с повышенной на одну тонну тягой в декабре 2006 года был сертифицирован ВВС РФ и, по словам Юрия Елисеева, включен в гособоронзаказ на 2007 год. Преимущество линейки "Салюта" состоит в ее гибкости и эволюционном подходе к наращиванию возможностей. Если самая продвинутая версия АЛ-31Ф-М3 еще только поступила на стендовые испытания, то АЛ-31Ф-М1 готов к поставкам в российские ВВС и предлагается на экспорт в КНР. Если господин Елисеев сумеет получить разрешение на экспорт в Китай этого мотора и тем более на передачу лицензии, будущее "Салюта" будет обеспечено не хуже УМПО.

Помимо борьбы за рынок модернизации двигателей АЛ-31Ф "Салют" вступил в конкуренцию с "Сатурном" и по стратегически важному вопросу о разработке двигателя пятого поколения для истребителя ПАК ФА разработки ОКБ Сухого. Работа над силовой установкой этой машины разбита на два

этапа. В ходе первого должна быть проведена глубокая модернизация уже существующего АЛ-31Ф с тягой 14,5-15 тонн. Победитель на этом этапе давно известен: НПО "Сатурн" и его "изделие 117". Именно этот мотор должен в 2009 году поднять в воздух опытные образцы ПАК ФА. Однако в мае этого года новый главком ВВС Александр Зелин неожиданно заявил о необходимости соблюдения тендерных условий при отборе предложений по созданию двигателя второго этапа - собственно мотора пятого поколения с тягой около 16-18 тонн. "Салют" немедленно включился в борьбу, которая, скорее всего, пока имеет не столько коммерческое, сколько политическое значение. Можно предположить, что цена вопроса уступает сумме годовых продаж "Салюта", а выплаты наверняка отнесены на 2010-2015 годы. Но если московское предприятие выиграет конкурс, его вес в отрасли радикально изменится.

После 2004 года стал расти вес и двигателестроительного дивизиона РСК "МиГ". Как и сама миговская фирма, предприятия и КБ этого "куста" долгое время испытывали серьезные экономические трудности, и их экономические возможности не шли ни в какое сравнение с производителями АЛ-31Ф. Но после заключения индийского и алжирского контрактов на поставку МиГ-29К и МиГ-29СМТ активизировался и спрос на двигатели РД-33. Возникла необходимость проведения масштабных работ по модернизации этого мотора и создания более мощной версии РД-33МК для палубных истребителей. Развитие китайской программы истребителя FC-1/JH-17 вызвало потребность в большом количестве моторов РД-93. Наконец, в Индию была передана лицензия на производство РД-33 третьей серии. Все это повысило экономические возможности серийного производителя - Московского машиностроительного предприятия имени Чернышева - и резко усилило позиции разработчика двигателя - петербургского завода имени Климова, где к тому же в 2004 году появился гораздо более сильный менеджмент. Если предыдущее руководство "Климова" явно готовило в интересах ММП Чернышева банкротство предприятия, то новая команда сумела перехватить лидерство в дивизионе. За счет простого наведения порядка с ремонтами РД-33 продажи завода Климова за три года выросли с 1 млрд. до 4 млрд. рублей. Предприятие пользуется очевидной политической поддержкой влиятельного петербургского губернатора, а его выбор в качестве места проведения 11 августа выездного заседания военно-промышленной комиссии по реструктуризации двигателестроения во главе с президентом РФ говорит и о лоббистских возможностях на федеральном уровне. Если в России действительно будет реализован проект по развертыванию производства вертолетных двигателей ВК-2500 и ТВ3-117 при головной роли "Климова", это КБ вполне сможет претендовать как минимум на ведущую роль в консолидации двигателестроительного дивизиона РСК "МиГ", то есть фактически станет третьим полюсом интеграции отрасли.

Константин МАКИЕНКО

*источник: Коммерсантъ-Приложение
21.08.07*

АВИАПРОМ: ОТ ЕВРОПЕЙСКОГО ВЫБОРА К НАЦИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ

Создание новых гражданских лайнеров становится делом все более дорогим и рискованным. Проект дальнемагистрального самолета нового поколения сегодня – это 12 млрд. евро. Ни одна компания в мире не может себе позволить такие траты. Поэтому широкое распространение получила практика международных альянсов.

Даже Boeing с его колоссальными ресурсами привлекает к своим работам партнеров из Японии и Италии, трудятся над американскими проектами и русские конструкторы. А европейский Airbus изначально строился как союз нескольких европейских компаний. Особенно большое значение имеют международные альянсы для компаний второго эшелона – канадской Bombardier, бразильской Embraer, итальянской Alenia, растущей китайской и индийской авиапромышленности. Проблема выбора партнеров остро стоит и перед оживающим российским авиапромом.

ЕВРОПЕЙСКИЕ НАДЕЖДЫ

В 2004-2006 годах Россия делала ставку на сотрудничество с европейской корпорацией EADS. Это был период политического сближения с Парижем и Берлином, эпоха особых отношений Владимира Путина с президентом Жаком Шираком и канцлером Герхардом Шредером. Самая привлекательная компания российского авиапрома, корпорация "Иркут", продала EADS 10% своих акций, а российский банк ВТБ скупил 5% акций этой европейской компании. На иркутском авиазаводе началось производство элементов конструкции европейских аэробусов. Обсуждался вопрос об участии России в программе европейского дальнемагистрального самолета A350 и конвертации пассажирского A320 в грузовой вариант в Луховицах. Кремль ориентировал руководство "Аэрофлота" на покупку европейских самолетов, хотя менеджмент компании предпочитал приобрести американские "Лайнеры мечты" Boeing 787. Российские официальные лица неоднократно давали понять, что хотели бы увеличить наш пакет акций в EADS и принять участие в ее руководстве. В обмен Россия готова была практически отказаться от создания собственных самолетов и делать новые проекты только в сотрудничестве с европейцами. По сути, речь шла об отказе от амбиций оставаться независимым игроком на рынке и готовности раствориться в европейском авиапромышленном пространстве. К счастью, сами европейцы разрушили эти прекраснотушные мечты.

КРИЗИС ЕВРОПЕЙСКОЙ ОРИЕНТАЦИИ

С конца 2005 года европейский порыв стал заметно слабеть. После ухода Шредера более сдержанным стал климат российско-германских отношений: в конечном счете именно Ангела Меркель в сентябре

2006 года предельно откровенно высказалась о невозможности участия России в EADS в качестве полноправного партнера. Ухудшилась и атмосфера диалога на индустриальном уровне. В EADS наступил тяжелый кризис, и приоритетом компании стала внутренняя реструктуризация и решение проблем с самолетом A380, а не создание рискованных альянсов с Россией. Европейские СМИ с истеричной враждебностью встретили известие о покупке Внешторгбанком акций EADS. Частный авиапромышленный случай вскоре нашел подтверждение в деле о слиянии "Северстали" с Arcelor. И т. д. – аналогичные прецеденты нет нужды перечислять. Стало ясно, что в Европе нас не ждут и русские остаются для европейцев опасными чужаками.

Менялась ситуация и в самой России. Быстрый рост экономики, появление огромных золотовалютных резервов, накопление ресурсов в Стабилизационном фонде позволили политическому руководству гораздо оптимистичнее смотреть на перспективы России, в том числе и на перспективы сохранения страны в качестве сильного и автономного полюса мировой экономики. В повестке политического руководства страны, ранее явно озбоченного лишь подержанием макроэкономического равновесия, появилась проблематика машиностроительных отраслей, и прежде всего авиапрома. В период 2004-2006 годов произошло восстановление серийного производства Ил-96 и Ту-204, активизировался проект регионального самолета SSJ 100 и был дан старт масштабной и амбициозной программе среднемагистрального лайнера MC-21.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР И СОТРУДНИЧЕСТВО ПО ВСЕМ АЗИМУТАМ

Именно решение о полномасштабном запуске программы MC-21 и стало тем водоразделом, который отделяет период европейских иллюзий от перехода к политике национального выбора. Первоначально предполагалось объединить программу MC-21 и европейские исследования по A320 следующего поколения. Однако Россия настаивает на полноправном участии в этой программе и размещении на одном из своих заводов сборочной линии новых лайнеров. Получив от европейцев отрицательный ответ, правительство и Объединенная авиастроительная корпорация были вынуждены приступить к реализации проекта в одностороннем порядке, без привлечения иностранного партнера. Другим ярчайшим показателем поворота в сторону опоры на свои силы стал успех сторонников продолжения производства дальнемагистрального Ил-96. Два года назад полеты самолета были внезапно приостановлены по рекомендации Ростехнадзора по надуманному поводу. Затем особенно рьяные активисты европейской и пробоинговской партий поставили вопрос о прекращении производства якобы коммерчески бесперспективного лайнера. Тем не менее в последние два года

удалось не только отстоять право самолета на жизнь, но и расширить его производство.

Что же касается международной кооперации, то здесь политика становится более сбалансированной и преобладания какой-либо одной партии или направления уже не наблюдается. Корпорация "Иркут" по-прежнему работает на европейском направлении, а ее основным партнером по транспортной авиации становится Индия. В "суховский" проект SSJ 100 вошла итальянская компания Alenia, которая купила блокирующий пакет "Гражданских самолетов Сухого". Развивается российско-украинский проект Ан-148, лицензионное производство которого стартует на Воронежском авиазаводе, политические преграды на его пути, возникшие после "оранжевого" переворота на Украине, стали заметно слабее. Появились некоторые перспективы сотрудничества с КНР по проекту создания среднемагистрального самолета большой вместимости, своего рода А300 или Ил-86 нового поколения. Таким образом, сегодня в России формируется гибкий и многовекторный подход, в котором есть место итальянским, американским, украинским, а в теории еще и китайским партнерам.

ПАРТИИ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА

В 2003-2005 годах доминировала "европейская партия", представленная главным образом корпорацией "Иркут". Ее представителем в органах власти был

помощник президента Игорь Шувалов, а основными проектами - вхождение России в EADS и участие в проектах А350 и А320 следующего поколения. По мере нарастания кризиса отношений с EADS и роста успехов "национальной" и "атлантической" партий в 2006 году она заметно ослабла.

Партии "Боинга" покровительствуют замглавы администрации президента Сергей Приходько и Герман Греф. Экономические субъекты партии - "Аэрофлот" и АХК "Сухой". Тесные связи с итальянской Alenia и французскими Safran и Thales дают основания определять ее как "атлантическую", или даже "плюралистическую". Основной проект - региональный самолет SSJ 100.

"Национальная партия" до сих пор считалась политически слабейшей, поскольку не была отмечена поддержкой влиятельных гослоббистов. Ядром ее была лизинговая компания ИФК, в основе бизнеса которой лежит выпуск Ил-96 и Ту-204. Переформатирование проекта МС-21 в одностороннюю национальную программу фактически вводит в состав "национальной партии" ОКБ им. Яковлева.

Константин МАКИЕНКО,
Михаил ЛЕОНТЬЕВ

источник: журнал «Профиль»
21.08.07

ЛЕТАЙТЕ ГАЗОЛЕТАМИ... "АЭРОФЛОТА"!

Экологический эффект от инициативы ведущего российского авиаперевозчика был бы еще выше, если бы самолеты использовали авиагаз наряду с авиакеросином.

ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" заявило о своей поддержке глобальной инициативы международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по уменьшению вредных выбросов в атмосферу.

Ситуацию комментирует генеральный директор ОАО "Интеравиагаз" Вячеслав Зайцев.

"Безусловно, инициатива уменьшать вредные выбросы в атмосферу очень актуальна. И она должна касаться не только таких больших загрязнителей, как автомобили и тепловые электростанции, но и воздушных судов. Причем, нужно идти не только путем частичных реформ - через улучшение технических характеристик двигателей. Но и совершать техническую революцию в своем авиапарке через внедрение инноваций. Например, рассмотреть возможности газотопливного направления в развитии авиации.

Первой такой ласточкой, которую уже в ближайшее время, полагаю, можно будет предложить рынку, - это "газолет", вертолет, двигатели которого могут работать как на сжиженном пропан-бутановом газовом топливе - АСКТ, так и на обычном авиакеросине, а также на их смесях. Осенью 1995 года "двухтопливный" вертолет был показан в полете на Международном авиакосмическом салоне в Жуковском.

Перевод летательных аппаратов на газовое топливо позволит резко сократить выброс (эжекцию) вредных веществ в атмосферу от их двигателей. Кроме того, учитывая, что АСКТ можно получать из попутного нефтяного газа (ПНГ), Россия решит еще одну глобальную экологическую проблему - перестанет сжигать в факелах ценное сырье в больших количествах (более 20 млрд. куб. м в год) и направит его на развитие экономики. Напомню, уже сам президент Путин выразил свое возмущение в Послании Федеральному Собранию по поводу этого факта. Перевод авиационной техники на газовое топливо, особенно в регионах нефте- и газодобычи, позволит значительно повысить степень утилизации (использования) ПНГ и, будем надеяться, снизить себестоимость авиаперевозок.

Желаю коллегам, социально ответственным за бизнес своей компании, поскорее расширить свой общеизвестный слоган и призывать нас летать и самолетами, и газолетами "Аэрофлота"!

ОАО "Интеравиагаз" совместно с МВЗ им. М.Л. Миля занимается разработкой вертолетов на газовом топливе (АСКТ) и системы наземного газового топливообеспечения. АСКТ может вырабатываться из попутного нефтяного газа (его фракции ШФЛУ (LPG), "жирного" природного газа и т. п.

источник: компания «ОАО "Интеравиагаз"»
22.08.07

С КИТАЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СНИМАЮТ ДВИГАТЕЛИ

Россия запретит Китаю реэкспортировать двигатели для истребителей, утверждают источники в Индии. На реэкспорт двигателей РД-93 завязаны два военных контракта – российско-китайский на поставку двигателей и китайско-пакистанский на продажу истребителей FC-1. Источники в отрасли сомневаются в том, что вопрос с реэкспортом российских двигателей решен окончательно.

Россия заморозила запрос Китая на реэкспорт авиационных двигателей модели РД-93. Таким образом Москва срывает китайско-пакистанский контракт на поставку многофункциональных истребителей JF-17 (FC-1).

Соглашение между Пекином и Исламабадом предполагало комплектацию самолетов двигателями российского производства. Исламабад собирается приобрести у Китая 150 самолетов. Против поставок истребителей в Пакистан выступила Индия. Официальный Дели выразил беспокойство по поводу возможного усиления ВВС Пакистана.

В марте Китай начал реализацию соглашения и направил в Пакистан два истребителя JF-17. Эти машины будут возвращены в Пекин, утверждают источники в Индии.

Ранее СМИ сообщали, что президент России Владимир Путин подписал разрешение на реэкспорт РД-93. Но, по данным The Indian Express, вопрос о реэкспорте авиационных двигателей из Китая "заморожен" и позиция России будет официально озвучена 28 августа на переговорах министра обороны России Анатолия Сердюкова с советником по вопросам национальной безопасности Индии М.К. Нарайананом.

Встреча Анатолия Сердюкова с коллегой из Индии продолжит диалог, который начали президент России Владимир Путин и премьер-министр Индии Манмохан Сингх в кулуарах саммита G8 в Хайлигендамме. Помимо перспектив РД-93 господин Нарайанан планирует обсудить ход модернизации авианосца "Адмирал Горшков", рост стоимости контракта по Су-30 МКИ и кооперацию в рамках развития спутниковой системы ГЛОНАСС. Сейчас в Москве находится специальный представитель премьер-министра Индии Шиама Саран.

Двигатель РД-93 спроектирован на ОАО "Климов". Это модификация турбореактивного двухконтурного двигателя с форсажной камерой РД-33, разработанного в 1985 году для установки на легкий фронтовой истребитель МиГ-29. РД-33 стал самым массовым реактивным двигателем в своем классе. Контракт на поставку в Китай 100 двигателей РД-93 для истребителей JF-17 Thunder (FC-1) был заключен Рособоронэкспортом в 2005 году.

Первая партия из 15 двигателей была отправлена заказчику в конце 2006 года.

Представители "Климова" и Рособоронэкспорта отказываются комментировать китайский контракт. Источник в двигателестроительной отрасли сомневается в том, что вопрос с реэкспортом истребителей с российскими двигателями решен окончательно. "Индийские СМИ просто могут по-своему интерпретировать ситуацию", - не исключает специалист.

Китай закупает у России 100 двигателей РД-93. Сейчас эта партия запущена в серийное производство на московском заводе имени Чернышева.

"Соглашение с Пекином предусматривает опцион на дополнительную закупку от 400 до 1000 двигателей. Этот опцион завязан на реэкспорт, так как самому Китаю не нужно такое количество двигателей", - объясняет источник, знакомый со сложившейся ситуацией. По его словам, Пекин не отказался от контракта на закупку двигателей.

Запрет на реэкспорт РД-93 может стать одним из аргументов международного торгового тендера в рамках индийского тендера на закупку 126 истребителей. Сумма контракта составит порядка 9 млрд. долларов. Претенденты должны поставить в Индию 18 самолетов в готовом к полету состоянии.

Остальные 108 должны будут производиться в Индии по лицензии. В числе претендентов - корпорация "МиГ" с истребителем МиГ-35, шведский JAS-39 Gripen, французский Rafale (Dassault), европейский Eurofighter, а также американские F-16 Falcon (Lockheed Martin) и F/A-18 Super Hornet (Boeing).

"Этот тендер довлечет над нами, - говорит источник газеты "Взгляд". - Но объемы российско-индийского военно-технического сотрудничества сопоставимы с объемами военных контрактов с Китаем. Мы не можем отказаться от одного партнера в пользу другого".

По мнению заместителя директора Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, Китай вряд ли откажется от поставки истребителей JF-17 Thunder, оснащенных российскими двигателями РД-93 в Пакистан, даже если этого потребует Россия.

"Россия не может запретить Китаю реэкспортировать двигатели РД-93 в составе истребителей JF-17 Thunder в Пакистан, если такой запрет не был оговорен в контракте на поставку двигателей", - сказал господин Макиенко "Интерфакс-АВН".

"Если мы блокируем поставку двигателей РД-93, то на этих самолетах окажутся американские, английские или французские двигатели", - полагает эксперт.

Петр КАНАЕВ

*источник: газета «Взгляд»
14.08.07*

ALCOA ИЩЕТ ДОРОГУ В РОССИЙСКОЕ НЕБО

У российского подразделения американской Alcoa появился шанс наконец сделать прибыльными два своих российских завода.

В ходе авиасалона МАКС-2007 компания подпишет соглашение о сотрудничестве с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК). Но отраслевые эксперты оговариваются, что зарабатывать на российском авиационном рынке Alcoa сможет лишь в случае выполнения масштабных планов ОАК, которые пока выглядят не слишком реалистичными.

Руководитель Роспрома Борис Алешин сообщил, что ОАК намерена на МАКС-2007 подписать соглашения о сотрудничестве с американской Alcoa. Чиновник не стал раскрывать детали, в ОАК и Alcoa обсуждать проект также отказались. Однако источник, близкий к одной из сторон соглашения, рассказал "Ъ", что речь идет о поставках алюминиевого проката для самолетостроительных предприятий ОАК. Собеседник "Ъ" уточнил, что Alcoa "вряд ли станет эксклюзивным поставщиком ОАК". По мнению другого источника "Ъ", близкого к сторонам, контракт с Alcoa "из стратегических соображений" может быть ограничен лишь поставкой листов и профилей для гражданских самолетов.

Однако для Alcoa даже небольшая часть заказов для российского авиапрома была бы большой удачей. Дело в том, что российские заводы американской компании - Белокалитвенское металлургическое производственное объединение (БКМПО) и Самарский металлургический завод (СМЗ), - которые в 2005 году Alcoa выкупила у "Русала" за \$257 млн., убыточны. Одна из причин заключается в отсутствии рынка сбыта алюминия для авиапрома, который исторически был основным потребителем проката этих заводов. В результате БКМПО и СМЗ загружены меньше чем наполовину. Они выпускают примерно 250 тыс. тонн проката и менее 5% от этого поставляют авиапрому - главным образом корпорации "Иркут" (входит в ОАК). В то же время еще в начале года представители Alcoa уверяли, что планируют вывести "Алкоа металлург рус" (управляет российскими заводами) на уровень безубыточности. По итогам 2006 года, по данным знакомого с ситуацией источника "Ъ", убыток российских предприятий Alcoa составил около \$40 млн.

Отраслевые эксперты считают, что за счет контрактов с ОАК Alcoa действительно могла бы улучшить ситуацию на БКМП и СМЗ, но только если авиастроительная корпорация действительно реализует заявленные масштабные планы по увеличению производства авиатехники. Позавчера президент ОАК Алексей Федоров заявил, что с 2007 по 2025 год корпорация выпустит около 4,5 тыс. самолетов, две трети из которых будут гражданскими и транспортными. Получается, что в России будет выпускаться около 250 самолетов в год. Официально аналитики и участники рынка отказываются комментировать выполнимость этих планов. Но итоги работы авиапрома в последние годы говорят о смелости прогнозов ОАК. По данным Ространснадзора, в 2006 году российским авиакомпаниям поставлено всего пять отечественных самолетов,

столько же - в 2005 году, шесть - в 2004 году и восемь - в 2003 году. Глава консалтинговой компании Info-most Борис Рыбак добавляет, что в середине 80-х, во время расцвета российского авиапрома, он выпускал только до 150 магистральных самолетов взлетной массой более 100 тонн в год.

Но глава аналитического агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев считает реалистичным план ОАК по производству 430 самолетов до 2012 года. По расчетам эксперта, для производства этого количества самолетов понадобится 12-15 тыс. тонн алюминиевого проката. По расчетам аналитика банка "Зенит" Игоря Нуждина, средняя цена алюминиевого проката для самолетов составляет \$4,5-4,7 тыс. за тонну, то есть сумма заказа составит порядка \$67-75 млн. Денис Горев из ИК "Финам" оценил потенциальный доход Alcoa в \$70 млн. Однако если компания не станет эксклюзивным поставщиком ОАК, эти доходы будут поделены с конкурентами - главным из них является Каменск-Уральский металлургический завод (КУМЗ), которым владеют структуры Виктора Вексельберга. Вчера представители КУМЗа и господина Вексельберга не смогли пояснить, существует ли у завода соглашение о сотрудничестве с ОАК. Источники "Ъ" говорят, что пока его нет, но КУМЗ "все равно рассчитывает на крупную долю в заказах ОАК".

Олег Пантелеев считает, что ОАК так же заинтересована в совместном бизнесе с Alcoa, как и алюминиевая компания. "Поскольку продукцию ОАК предполагают поставлять и на экспорт, особую важность приобретает вопрос о международной сертификации самолетов и материалов, из которых они сделаны", - говорит господин Пантелеев. Он отмечает, что Alcoa, являясь международной компанией, может организовать на своих предприятиях производство материалов по международным стандартам, облегчив для ОАК выход на мировой рынок.

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.08.07*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.

WWW.KSAN.RU

СКИДКА 20%

"Аэрофлот" раскрыл реальную цену дальнемагистральных самолетов.

"Аэрофлот" раскрыл информацию о реальных ценах, по которым он покупает дальнемагистральные самолеты у ведущих мировых производителей - Boeing и Airbus. По сложившейся в мировом авиастроительном бизнесе традиции сумма контрактов с покупателями считается коммерческой тайной. Авиастроители публикуют лишь так называемые каталожные (максимальные) прейскуранты на свою продукцию. Но клиенты всегда получают от этой цены скидку.

В процессе подготовки к внеочередному собранию акционеров, назначенному на 4 сентября, "Аэрофлот" обнародовал данные, из которых можно заключить, что он рассчитывает купить лайнеры Boeing-787 и A350XWB со скидкой 18-20%. Надо сказать, что она не учитывает и не компенсирует импортных пошлин на авиатехнику, которые в России вместе с НДС достигают 38%. Правда, "Аэрофлот" ранее заявлял, что надеется на отмену этих пошлин к моменту начала поставки новых лайнеров.

В минувшую пятницу Интерфакс распространил выдержки из документов, подготовленных менеджментом "Аэрофлота" к внеочередному собранию акционеров. Оно созывается для одобрения двух крупных сделок - приобретения 22 Boeing-787 у американской компании Boeing и такого же количества лайнеров A350XWB у европейской Airbus. Оба самолета еще в процессе проектирования и должны появиться на рынке в 2008 и 2013 годах соответственно.

Исходя из объявленных каталожных цен обоих лайнеров эксперты оценивали объем двух сделок вместе примерно в 7 млрд. долл. Однако "Аэрофлот" проинформировал своих акционеров, что на самом деле покупка обойдется ему дешевле: не более 2,906 млрд. долл. за "боинги" и не более 2,904 млрд. долл. за аэробусы. То есть до 5,81 млрд. долл. за все. Что суммарно означает скидку примерно 18% от максимально возможной стоимости двух контрактов.

Для того чтобы детально установить размер скидки по каждому из контрактов, опубликованных данных недостаточно. Пока точно неизвестно, какие именно модификации лайнеров и в какой комплектации "Аэрофлот" возьмет, а без этого невозможно определить их исходную (каталожную) цену. Например, по условиям соглашения с Boeing "Аэрофлот" имеет право выбрать, сколько из 22 купленных им самолетов будут модификации Boeing-787-8, а сколько - более вместительной Boeing-787-9. Каталожная цена первой в зависимости от комплектации может быть от 157 млн. до 167 млн. долл., а второй - 189-200 млн. долл. за штуку.

С уверенностью можно сказать лишь, что Airbus оказался щедрее к "Аэрофлоту", так как A350XWB изначально дороже аналогичного Boeing, но контракт на 22 европейских лайнера обойдется российской авиакомпании даже немного дешевле, чем на такое же количество американских. Контракт с Airbus также дает свободу выбора из двух модификаций -

350XWB-800 и 350XWB-900. Минимальная каталожная цена первой из них составляет 189 млн. долл., а второй - 215 млн. долл. Если предположить, что "Аэрофлот" возьмет поровну одной и другой, то полученную им у Airbus скидку можно примерно оценить в 34%. Это очень хорошие условия, но, возможно, все же не лучшие из тех, которые бывают у Airbus. Британская газета Times писала в апреле этого года, что Airbus в надежде переманить клиентуру у американского конкурента предлагает некоторым авиакомпаниям и 800-е, и 900-е модели A350XWB по единой цене 102 млн. долл. - то есть за 50% каталожной цены или даже меньше.

Твердый контракт с Airbus "Аэрофлот" подписал в июне этого года. Сделка с Boeing оформлена предварительным соглашением. Возможно, оно будет превращено в твердый контракт в ходе международного авиасалона МАКС-2007, который открывается завтра, или сразу же после него. В противном случае менеджменту будет просто нечего представить акционерам на утверждение 4 сентября. Но если оба контракта благополучно пройдут все согласования, включая одобрение акционеров, то исполняться первым начнет именно американский, а не европейский.

Контракт с Airbus предусматривает начало поставки лайнеров в четвертом квартале 2014 года (а завершение - во втором квартале 2019-го). Boeing обязался начать поставку "Аэрофлоту" почти на год раньше (в январе 2014 года) и закончить ее в сентябре 2016-го. Поскольку эксплуатировать два аналогичных типа самолетов в современных авиакомпаниях считается не очень эффективным, источник в авиационной отрасли высказал "Времени новостей" предположение, что "Аэрофлот" реально собирается работать на Boeing-787, а аэробусы по мере их поступления передавать в аренду другим авиакомпаниям. За приобретение Boeing (то есть против Airbus) недвусмысленно высказывался и менеджмент авиакомпании, и ее крупнейший частный акционер (около 30% акций) - Национальная резервная корпорация. Контракт с Airbus был заключен в этом году по настоянию контролирующего "Аэрофлот" государства. Очевидно, чиновники руководствовались при этом не только деловым расчетом, но и другими далеко идущими соображениями.

В преддверии акционерного собрания менеджмент "Аэрофлота" решил подстраховаться прохождением своих предложений, предложив выкупить акции у всех, кто не согласен с обеими сделками по дальнемагистральным самолетам. Правда, цена выкупа предложена ниже текущих котировок - 58,85 руб. за одну обыкновенную бумагу. Средневзвешенная цена акции "Аэрофлота" на ММВБ в пятницу составила 68,95 рубля.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
20.08.07

МИГУ ПОДЫСКИВАЮТ НОВОГО ГЕНДИРЕКТОРА

Сергей Цивилев покинет корпорацию к октябрю.

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", портфель заказов которой составляет около \$4,5 млрд., готовится к смене руководства. И. о. гендиректора МиГа Сергей Цивилев в конце сентября, после завершения акционирования корпорации, может покинуть свой пост. В Минпромэнерго связывают будущую отставку с тем, что господин Цивилев проходит свидетелем по уголовному делу. Но, как считают эксперты, на самом деле уход топ-менеджера - следствие борьбы за влияние на корпорацию.

О том, что первый заместитель гендиректора и генконструктора ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") Сергей Цивилев, вероятнее всего, покинет компанию, "Ъ" сообщили в Минпромэнерго и Росимущество. "Вопрос решен на самом верху, - пояснили в министерстве. - Основная причина - то, что к Сергею Цивилеву есть претензии у правоохранительных органов. Его кандидатура просто не пройдет согласование в профильных ведомствах".

В декабре 2006 года прокуратура на Московском метрополитене предъявила господину Цивилеву обвинения в "мошенничестве в особо крупных размерах в составе организованной группы" (ч. 4 ст. 159 УК РФ) и "подделке документов" (ч. 3 ст. 327 УК РФ). Претензии прокуроров состояли в том, что РСК "МиГ" якобы поставляла в Польшу контрафактные запчасти. Позднее обвинения с Сергея Цивилева были сняты, и сейчас он проходит по этому делу как свидетель. Как сообщили "Ъ" в прокуратуре Москвы, следствие по делу продлено до 1 октября. В декабре в РСК "МиГ" появление уголовного дела связывали с грядущими кадровыми перестановками в компании.

Сейчас пост гендиректора МиГа занимает президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. Но после его назначения главой ОАК корпорацией в ранге и. о. гендиректора фактически руководит именно господин Цивилев. Как говорил ранее "Ъ" господин Федоров, после завершения акционирования МиГа и включения корпорации в ОАК он намерен окончательно уйти из РСК, а в качестве своего преемника на МиГе хотел видеть своего первого заместителя Сергея Цивилева.

Алексей Федоров и Сергей Цивилев работают вместе с конца 90-х годов. В 1998 году Сергей Цивилев стал вице-президентом компании ФТК, которой принадлежал пакет акций Иркутского авиапроизводственного объединения (ИАПО). А гендиректором этого объединения был Алексей Федоров. Впоследствии на базе ИАПО была создана корпорация "Иркут", где господин Федоров стал президентом, а господин Цивилев - вице-президентом по корпоративной экономике и финансам; по данным на 2003 год, ему принадлежало около 9% акций "Иркута". В 2004 году, после назначения президента "Иркута" Алексея Федорова гендиректором РСК "МиГ", Сергей Цивилев стал его первым заместителем. В 2006 году господин Цивилев обменял свои акции "Иркута" на 2,3% акций ОАК. Кроме того, Сергей Цивилев и Алексей Федоров контролируют

порядка 40% акций ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол".

В Минпромэнерго вчера отметили, что "сейчас Алексей Федоров ищет человека на должность гендиректора МиГа, Сергей Цивилев уже отошел от оперативного управления корпорацией, всеми делами занимается замгендиректора Владимир Барковский". Сам господин Федоров вчера был недоступен для комментариев. Однако, как заявил "Ъ" источник, близкий к руководству ОАК, "шансов у Сергея Цивилева остаться во главе МиГа практически нет". Собеседник "Ъ" отметил, что "сейчас Сергей Цивилев уже рассматривает различные варианты своего трудоустройства". "До завершения процесса акционирования я остаюсь на своем посту, - уточнил "Ъ" сам господин Цивилев. - На первом собрании акционеров МиГа будет решен вопрос и о его руководителе". В свою очередь, официальный представитель МиГа Елена Федорова вчера заявила "Ъ": "Сергей Цивилев в настоящее время продолжает работать на МиГе. Решать же, кто станет руководителем корпорации, будут не "источники в Минпромэнерго", а совет директоров". В Росимуществе отметили, что процесс акционирования РСК "МиГ" должен быть завершен до 1 октября.

Эксперты отмечают, что уход господина Цивилева стал следствием борьбы отраслевых кланов, стремящихся контролировать РСК "МиГ". "В возможности назначить своего представителя на МиГ заинтересован Рособоронэкспорт как основной продавец продукции корпорации, а также АХК "Сухой", поскольку, если МиГ возглавит ее ставленник, это серьезно повысит влияние гендиректора "Сухого", первого вице-президента ОАК Михаила Погосяна", - говорит редактор отраслевого издания Russia/CIS Observer Максим Пядушкин. "За пост главы МиГа соперничают даже не отдельные чиновники, это война влияний целых групп", - согласен эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

*Александра ГРИЦКОВА,
Елена КИСЕЛЕВА,
Юрий СЕНАТОРОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.08.07*



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

МИГ-35 – МОСТ К НОВОМУ ПОКОЛЕНИЮ

По уровню внедрения передовых технологий этот самолет далеко опередил основных конкурентов.

Если спросить любого - даже далекого от авиации - человека в России (да и во многих странах мира), какие машины создает российская самолетостроительная корпорация "МиГ", он наверняка ответит: "Истребители". Свой высокий авторитет "МиГи" завоевали, защищая небо нашей страны и десятков государств мира, а также успешно конкурируя на рынках с самолетами лучших зарубежных фирм.

Оставив позади трудные 1990-е годы, РСК "МиГ" вновь обрела уверенность в своих силах и ясно видит свои перспективы - как ближайшие, так и отдаленные. Преодоление кризиса стало результатом точных технических решений и опоры на собственные ресурсы, в частности на потенциал уникальной конструкторской школы инженерного центра "ОКБ имени А.И. Микояна".

В чем же суть технической политики корпорации? Как отвечает она на вызовы времени?

Если говорить кратко, то в ближайшей перспективе основную ставку мы делаем на совершенствование истребителей четвертого поколения и на максимальное освоение технологий нового поколения.

Такая стратегия позволяет решить две основные задачи.

Во-первых, мы обеспечиваем "МиГам" тот уровень тактико-технических и эксплуатационных характеристик, который сегодня требуется российским Вооруженным силам и иностранным заказчикам. Нашими основными конкурентами выступают такие самолеты, как Rafale, Eurofighter Typhoon, F-16 block 50/52 и block 60, F/A-18E/F. Большинство из этих истребителей находятся в начале жизненного цикла, их поступление в строй началось уже после 2000 года. Новому "МиГу" предстоит померяться силами с названными машинами в тендере ВВС Индии.

Во-вторых, последовательное освоение и интеграция на борт "МиГов" новейших технологий создает базу для перехода к принципиально новым пилотируемым и беспилотным боевым летательным аппаратам, которые будут соответствовать требованиям середины XXI века.

Отметим, что именно уровень внедрения новых технологий, а не формальная принадлежность к тому или иному поколению определяет боевую эффективность самолета. Например, относящийся ко второму поколению МиГ-21 при оснащении его современным бортовым радиоэлектронным оборудованием (БРЭО) и вооружением способен побеждать в бою истребители четвертого поколения. Это продемонстрировали модернизированные МиГ-21-93 индийских ВВС в учебных схватках с американскими F-16 и F-15. С другой стороны, при отсутствии всех необходимых технологий самолет, формально относящийся к новому поколению, может оказаться недостаточно эффективным или слишком дорогим для заказчика. Пример, демонстрирующий справедливость последнего утверждения, - американский истребитель F-22A.

СОВЕРШЕННАЯ КОНСТРУКЦИЯ ПЛЮС НОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА

Избранное направление развития ИЦ "ОКБ имени А.И. Микояна" привело после нескольких лет упорного труда к созданию нескольких самолетов, которые мы называем новым унифицированным семейством истребителей. Базовые машины этого семейства - корабельные истребители МиГ-29К и МиГ-29КУБ - серийно выпускаются по заказу ВМС Индии. Вместе с тем разработан и уже востребован иностранным покупателем "сухопутный" вариант этого самолета - МиГ-29М/М2.

Высшая точка нового унифицированного семейства - истребитель МиГ-35 в одноместном и двухместном (МиГ-35Д) вариантах, прототип которого был построен в РСК "МиГ" в конце 2006 года. Этот самолет поколения "4++" спроектирован для требовательных заказчиков - таких, как ВВС России и Индии. Приступая к разработке МиГ-35, мы исходили из фундаментального требования: он должен превосходить по боевым и эксплуатационным качествам истребители четвертого поколения и успешно противостоять в воздушных боях самолетам пятого поколения.

В качестве основного пути повышения боевой эффективности МиГ-35 было избрано совершенствование БРЭО. Именно оно отличает эту машину от других самолетов нового унифицированного семейства - МиГ-29М/М2, МиГ-29К/КУБ. Причем отличия несут эволюционный характер: от модели к модели доля систем и приборов пятого поколения увеличивается.

В целом по уровню интеграции на борт технологических решений, относящихся к пятому поколению истребителей, МиГ-35 не имеет себе равных среди европейских самолетов.

Сосредоточиться на электронике позволила великоллепная аэродинамическая концепция МиГ-29, потенциал которой еще не исчерпан. Ее совершенство дало возможность при проектировании на базе МиГ-29 нового семейства примерно на 50% увеличить внутренний запас топлива и более чем в два раза - боевую нагрузку. Внешние топливные баки и система дозаправки в полете (в том числе от однотипных самолетов) увеличивают радиус действия МиГ-29К/КУБ и МиГ-35 до уровня тяжелых истребителей.

Максимальная взлетная масса МиГ-35 по сравнению с МиГ-29 возросла на 30% и достигла 23,5 тонны. Фактически из легкого весового класса он перешел в средний. Для сохранения одних и улучшения других летно-технических характеристик в конструкцию введен ряд усовершенствований. Например, улучшены несущие свойства крыла и повышена прочность конструкции. Обновлена силовая установка. Теперь она включает двигатели РД-33МК, имеющие повышенную на 10% тягу, бездымную камеру сгорания, увеличенную надежность и большой ресурс. РД-33 и его модификации разработаны Санкт-Петербургским ОАО "Климов" и серийно выпускаются в Москве на ММП им. Чернышева.

В качестве опционального решения для МиГ-35 предлагаются модернизированные РД-33 с всеракур-

сним отклонением вектора тяги. Что такое сверхманевренность, которую они обеспечивают, видели многочисленные посетители авиашоу двух последних лет, в которых участвует МиГ-29М ОВТ. Этот экспериментальный самолет не планируется запускать в серию, однако на нем мы отработали и проверили технологию, относящуюся к новому поколению.

Опираясь на конструктивные решения МиГ-29К, МиГ-29М2 и МиГ-29М ОВТ, конструкторы РСК "МиГ" смогли приступить в рамках проекта МиГ-35 к радикальному обновлению электроники.

Это обновление преследовало ряд целей:

- истребитель должен был стать многофункциональным, причем эта многофункциональность должна реализовываться днем и ночью, в любых погодных условиях;
- многоканальная (радар плюс оптроника) информационно-прицельная система должна обеспечивать ведение воздушного боя и поражение наземных (надводных) целей в пределах и за пределами визуальной видимости;
- выживаемость истребителя в воздушном бою должна обеспечиваться прежде всего развитыми радиоэлектронными и оптико-электронными системами;
- информационно-прицельные системы должны обеспечить высокую степень автономности истребителя при решении боевых задач;
- необходимо обеспечить возможность включения истребителя в существующие и перспективные группировки в соответствии с концепцией сетецентрических боевых действий.

АЕСА-РАДАР: НАШ САМОЛЕТ ВПЕРЕДИ

Главный элемент многоканальной информационно-прицельной системы МиГ-35 - это РЛС "Жук-АЭ", оснащенный активной фазированной антенной решеткой (АФАР). Он разработан корпорацией "Фазотрон-НИИР" на базе серийного радара "Жук-МЭ", который устанавливается на МиГ-29К/КУБ и МиГ-29СМТ.

РЛС обеспечивает реальную многофункциональность, ведение воздушного боя за пределами прямой видимости, возможность одновременной атаки нескольких воздушных и наземных целей.

"Жук-АЭ" имеет большую дальность обнаружения, чем радары современных истребителей поколения "4+". Он способен работать в режимах картографирования, в том числе и с синтезированной апертурой. Возможности радара позволяют выделять движущиеся цели и распознавать их тип по вторичным признакам, а также определять число целей в группе.

РСК "МиГ" и "Фазотрон-НИИР" видят перспективы совершенствования радара "Жук-АЭ" за счет увеличения числа приемно-передающих модулей более чем в полтора раза. Это позволит улучшить практически все характеристики локатора, включая дальность обнаружения, число сопровождаемых и атакуемых целей.

МиГ-35 - первый истребитель Европы, на котором установлена РЛС с АФАР. Это не случайно. Четверть века назад МиГ стал пионером внедрения на истребителях радаров с электронным сканированием. МиГ-31 с пассивной фазированной антенной решеткой опередил конкурентов из США, Франции и других стран.

ВТОРОЕ ЗРЕНИЕ

Но как бы ни был совершенен радар, его недостаточно для решения всех задач в воздушных боях настоящего и будущего. Все большую роль будут играть пассивные, прежде всего оптико-электронные, системы обнаружения и целеуказания, которые обеспечат скрытность действий перспективных самолетов. В комплексе с радаром они позволяют выполнить ключевое требование к новым истребителям: многоканальность информационно-прицельной системы.

Современная оптроника МиГ-35 обеспечивает ведение воздушного боя днем и ночью, в пределах и за пределами визуальной видимости. Дальность обнаружения воздушных целей достигла нескольких десятков километров. Системы ОЛС-УЭ и ОЛС-УЭМ, установленные соответственно на МиГ-29К и МиГ-35, имеют телевизионные, инфракрасный и лазерный каналы. Они обеспечивают обнаружение, опознавание и автоматическое сопровождение целей, а также определение дальности для них и выдачу целеуказания высокоточному оружию.

Прогресс по сравнению с оптроникой предыдущего поколения достигнут за счет использования технологий, ранее не применявшихся в авиации. Соответственно в кооперацию разработчиков истребителей унифицированного семейства привлечен НИИ прецизионного приборостроения (НИИ ПП), входящий в систему Роскосмоса и создающий сложнейшее оптико-электронное оборудование для космических систем.

Аппаратура этого предприятия позволяет измерять угловые координаты с точностью 1-2 угловые секунды, что соответствует линейному смещению 5-10 мм на дальности 1 тыс. км.

Выполняя требование реальной многофункциональности, конструкторы РСК "МиГ" установили на МиГ-35 оптико-электронную систему ОЛС-К, решающую задачи навигации, целеуказания оружию и разведки. Размещение системы в конформном контейнере позволило охватить всю нижнюю полусферу и одновременно сэкономить одну из 11 точек внешней подвески и облагородить аэродинамику самолета.

Дальность обнаружения наземных (надводных) целей при помощи оптико-электронных станций составляет десятки километров. Оптико-электронные системы НИИ ПП позволяют сопровождать несколько целей, что выгодно отличает их от существующих аналогов.

В целом возможности оптронных систем МиГ-35 соответствуют западным системам, запланированным к принятию на вооружение в составе истребителей пятого поколения или модернизированных самолетов поколения "4++".

НЕВИДИМЫЙ ЦИТ

Проектируя МиГ-35, конструкторы понимали, что потенциальные заказчики - российские и зарубежные - потребуют существенно повысить выживаемость истребителя.

Новый самолет, как и серийно выпускаемый МиГ-29К/КУБ, имеет сниженную радиолокационную заметность. Наряду с этим помогает решить задачу выживаемости ряд других мер, таких как конструктивная защита и резервирование систем.

Тому же способствует высокая автономность базирования самолета, обеспеченная комплексом технических и технологических решений, например бортовой кислороддобывающей станцией. Истребитель способен выполнять посадку на необорудованных аэродромах ночью и в сложных метеоусловиях. То есть группировка МиГ-35 в военное время может распределиться по полевым аэродромам и выйти из-под удара врага.

Для повышения выживаемости машины в воздухе ставка была сделана на развитый комплекс обороны, включающий в себя радиоэлектронные и оптико-электронные системы.

В бою за пределами визуального обнаружения наиболее эффективный способ сорвать направленную против тебя атаку - создать эффективные помехи системам обнаружения и наведения врага. Но сначала его нападение надо обнаружить. И в этом отношении МиГ-35 нет равных. Две оптико-электронные системы самолета - слежения за выпущенными ракетами и обнаружения лазерного облучения - лишают противника фактора внезапности и дают пилоту истребителя достаточно времени, чтобы уклониться от атаки или применить имеющиеся средства противодействия. Оборонительные оптико-электронные системы имеют круговой обзор, а их дальность действия достигает нескольких десятков километров.

Вместе со станциями радиотехнической разведки и передатчиками помех все эти системы формируют бортовой комплекс обороны - своеобразный невидимый щит, окружающий МиГ-35 в небе.

БОЕВЫЕ СИСТЕМЫ

Продвинутые информационные системы, как прицельные, так и оборонительные, повышают ситуационную осведомленность экипажа МиГ-35 и позволяют истребителю действовать в качестве эффективной автономной боевой единицы. Одновременно возможности помехозащищенных систем связи и передачи данных выводят информационное взаимодействие внутри группировок МиГ-35 на новый уровень. Реализуется принцип: "Что видит один, видят все".

Самолет может быть без каких-либо серьезных проблем интегрирован в группировки, построенные в соответствии с концепцией сетецентрических боевых систем.

Боевые возможности МиГ-35 намечено последовательно наращивать за счет расширения арсенала машины. В состав вооружения будут вводиться новейшие разработки российских фирм, которые пока публично не представлены.

Однако уже можно сказать, что истребитель получит ракеты, позволяющие уничтожать наземные цели с большого расстояния, не входя в зону ПВО противника.

МиГ-35 в том виде, в котором он представлен руководству Вооруженных сил РФ в начале января 2007 года, создан в исключительно российской кооперации. Для нас было принципиально важно показать, что отечественные предприятия способны создать технику нового поколения для боевой авиации нашей страны.

Вместе с тем, если зарубежный заказчик того пожелает, на борт МиГ-35 будут интегрированы системы и вооружение иностранных фирм. Соответ-

ствующий позитивный опыт накоплен в рамках программы МиГ-29К/КУБ и ряда других проектов.

БОЕГОТОВНОСТЬ И ЭКОНОМИЯ

Хотя МиГ-35 внешне похож на МиГ-29, с точки зрения боевой эффективности он представляет собой качественно новый самолет. Не меньше различий у МиГ-35 и МиГ-29 в части эксплуатационных характеристик.

Все истребители унифицированного семейства спроектированы с учетом фундаментального требования: обеспечить высокую боевую готовность и безопасность, а также минимизировать стоимость жизненного цикла самолета.

Срок службы МиГ-35 должен быть не менее 40 лет, летный ресурс машины превышает 6 тыс. часов. Существенно повышена надежность самолета, двигателя и авионики.

Число агрегатов с ограниченным ресурсом по отношению к самолетами предыдущих модификаций уменьшено в 3,5 раза.

Все истребители нового унифицированного семейства, включая МиГ-35, рассчитаны на эксплуатацию по техническому состоянию, что предусматривает отказ от капитальных ремонтов самолета, удлинение сроков между регламентированными процедурами технического обслуживания, снижение его трудоемкости и стоимости. Повышенная надежность самолетов и новые формы обслуживания позволяют проводить все необходимые процедуры непосредственно в авиационном подразделении, что позитивно сказывается на боеготовности. Как следствие, стоимость летного часа МиГ-35 (как и МиГ-29К/КУБ) составляет 42% от аналогичного показателя истребителей МиГ-29/МиГ-29УБ, поставлявшихся в 1980-1990-е годы.

Радикально улучшенные эксплуатационные характеристики новых "МиГов" - серьезный козырь в борьбе за мировой рынок, который все в большей и большей степени ориентируется на самолеты с низкой стоимостью жизненного цикла. Помимо прочих факторов, эта тенденция связана с быстрым ростом цен на авиационное горючее.

Оптимизация эксплуатационных характеристик особенно плодотворна, когда она касается не отдельных самолетов, а всего авиационного парка. С этой точки зрения МиГ-35 - наилучшее решение и для ВВС России, и для авиации многих других стран, имеющих на вооружении ранние варианты МиГ-29.

Разработка и начало серийного производства истребителей нового унифицированного семейства - это серьезное достижение РСК "МиГ". МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2 и МиГ-35/МиГ-35Д в ближайшие 10-15 лет займут место основного продукта корпорации. По нашим оценкам, до 2020 года ВВС России и ино-заказчикам будет поставлено 250-350 истребителей унифицированного семейства на сумму 10-12 млрд. долларов.

Николай БУНТИН

*источник: газета «Независимое военное обозрение»
17.08.07*

ПРОГНОЗ КОМПАНИИ BOEING: ЕМКОСТЬ РЫНКА ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ РОССИИ И СТРАН СНГ СОСТАВЛЯЕТ \$70 МЛРД.

В соответствии с обновленными данными прогнозов компании Boeing [NYSE:BA] в отношении развития рынка гражданских самолетов авиакомпаниям из России и стран СНГ в ближайшие 20 лет потребуется приобрести 1060 новых лайнеров, общая стоимость которых составит около \$70 млрд.

В этом году компания Boeing впервые опубликовала данные прогноза развития рынка гражданских самолетов для России и стран СНГ в рамках международного отчета Current Market Outlook.

В ближайшие 20 лет авиакомпании из России и СНГ приобретут около 470 лайнеров, имеющих пассажироместимость, аналогичную модели Boeing 737, на общую сумму \$30 млрд. Таким образом, на долю этих самолетов придется 44% рынка.

На долю широкофюзеляжных самолетов, таких как Boeing 777 и Boeing 787, придется 11% рынка (110 самолетов на сумму \$20 млрд.).

43% закупаемых самолетов будет относиться к числу региональных, а на долю самолетов, аналогичных Boeing 747 и лайнерам большей пассажироместимости, придется всего 2% рынка.

Крейг Джонс (Craig Jones), вице-президент отделения "Boeing - Гражданские самолеты", отвечающий за продажи в России и странах СНГ, сказал: "Мы ожидаем, что в России и странах СНГ будет значительно расти спрос на авиаперевозки. За последние десять лет объем внутренних и международных авиаперевозок вырос в этих странах на 36%. Основные экономические показатели указывают на то, что рост в данном регионе продолжится".

К. Джонс отметил: "В текущем году мы стали свидетелями того, что российские авиакомпании "Аэрофлот" и S7, украинская авиакомпания "АэроСвит", а также "Азербайджанские авиалинии" и "Узбекские авиалинии" разместили заказы на новые узко- и широкофюзеляжные самолеты. Мы ожидаем, что на новые самолеты будет сохраняться устойчивый спрос, поскольку авиакомпаниям стремятся модернизировать и расширять собственные парки".

Важным стимулом роста спроса на небольшие самолеты служит популярность прямых беспосадочных рейсов среди пассажиров. В прошлом маршруты большой протяженности могли обслуживать только самолеты, обладающие значительной пассажироместимостью, такие как Boeing 747, поэтому многие пассажиры были вынуждены совершать пересадки в крупных узловых аэропортах, что создавало для них значительные неудобства.

В то же время самолеты меньшей пассажироместимости, такие как Boeing 737 Next-Generation, Boeing 777 и Boeing 787, потребляют значительно меньше топлива благодаря использованию современных технологий и инновационных решений, что дает им возможность выполнять рейсы значительно большей протяженности. Несмотря на то что они перевозят значительно меньшее число пассажиров по сравнению с

Boeing 747, такие рейсы приносят авиакомпаниям достаточную прибыль.

Например, в настоящее время пассажиры из Москвы, планирующие посетить Гонолулу или Рио-де-Жанейро, вынуждены совершать пересадку в Лос-Анджелесе или другом крупном аэропорту на рейс в Гонолулу или Рио-де-Жанейро. Пассажир из Новосибирска, отправляющийся в Гавану, должен сначала взять билет на рейс до Москвы. После введения в эксплуатацию лайнеров Boeing 787 авиакомпании смогут выполнять рейсы по маршрутам Москва - Гонолулу, Москва - Рио-де-Жанейро и Новосибирск - Гавана без промежуточных посадок.

Наглядной иллюстрацией существующей тенденции к увеличению числа беспосадочных рейсов служит ситуация в Европе, где количество таких рейсов выросло примерно на 5%, а средняя пассажироместимость самолетов соответственно уменьшилась. Все большее количество пассажиров выбирает беспосадочные рейсы, выполняемые самолетами меньшего размера.

Модель Boeing 737 Next-Generation поможет авиакомпаниям удовлетворить растущий спрос на беспосадочные рейсы, выполняемые по более коротким маршрутам, а новый экономичный лайнер Boeing 787 сможет эффективно использоваться для обслуживания беспосадочных рейсов большой протяженности.

В ситуации, когда объем воздушных перевозок растет, новые модели самолетов, такие как Boeing 737 Next-Generation, Boeing 787 и Boeing 747-8 Intercontinental позволяют удовлетворить спрос на такие услуги. При этом у перечисленных лайнеров показатели объема вредных выбросов значительно ниже, чем у самолетов, создававшихся в более ранний период. Компания Boeing в сотрудничестве с производителями двигателей продолжит создавать инновационные технологии в целях дальнейшего снижения вредных выбросов. В то же время следует упомянуть о том, что целый ряд таких технологий уже был успешно реализован при создании модели Boeing 787.

К. Джонс сказал: "В настоящее время на долю авиации приходится два процента от общемирового объема вредных выбросов. При этом авиационная отрасль обеспечивает 8% от объема мирового ВВП. Безусловно, показатели выбросов достаточно низкие, однако мы продолжим поиск путей для их дальнейшего снижения". Объем воздушных перевозок в России и странах СНГ, по данным прогноза, в ближайшие 20 лет будет расти на 6% ежегодно. Объем перевозок по трансатлантическим маршрутам, связывающим эти страны со странами Северной Америки, будет ежегодно расти на 4,1%.

В соответствии с прогнозом компании Boeing авиакомпании разных стран мира в период до 2026 г. приобретут 28 600 новых самолетов на общую сумму около \$2,8 трлн. Следует отметить, что большинство специалистов отрасли считает прогнозы компании Boeing наиболее точными и заслуживающими внимания.

*источник: компания Boeing
22.08.07*

РОССИЙСКИЙ ТИТАН ЗАВОЕВЫВАЕТ НЕБО

Крупнейшие авиастроительные корпорации мира не могут обойтись без уникальной продукции уральской корпорации "ВСМПО-АВИСМА".

В год 7-й 8-го числа 7-го месяца компания Boeing представила миру свою новинку - самолет Boeing-787, за которым уже выстроились в очередь более сорока крупнейших авиакомпаний мира. Но приоритет в приобретении нового суперлайнера будет у россиян. И это справедливо. Ведь, как ранее сообщил генеральный конструктор самолета Джим Моррис, ключевые элементы для Boeing-787 Dreamliner разрабатывались в Московском центре Boeing, где трудятся 300 российских инженеров. По словам господина Морриса, российские инженеры проектировали элементы носовой части фюзеляжа, пилоны навески двигателей, а также переднюю кромку крыльев, предкрылки и элементы титановых конструкций шасси. Поставщиком же титановых элементов для конструкции Boeing-787 стала российская компания "ВСМПО-АВИСМА". "Этот самолет на 10% своего веса состоит из российского титана", - подчеркнул господин Моррис. Иными словами, - подчеркнул конструктор, по титановым конструкциям он наполовину российский, так как общая доля этого металла в самолете достигает 20 процентов.

МНОГО ЗВАННЫХ, НО МАЛО ИЗБРАННЫХ

Многие страны имеют залежи минералов, содержащих титан, - Австралия, Канада, Индия, Норвегия, США, Украина, ЮАР. Однако, как говорится, много званых, но мало избранных. Далек не во всех даже экономически развитых странах сумели освоить производство и технологию обработки этого самого легкого и одновременно самого прочного металла.

Титан открыли более 100 лет назад, но сам он не раскрылся человеку. Основная проблема его производства - степень очистки металла. Даже незначительные доли примеси делали его хрупким. Около века назад металл посчитали бесперспективным, и таковым он оставался примерно до середины 40-х годов двадцатого столетия. В 1948 году американцы выплавили первый промышленный титановый слиток. Российские металлурги, хотя и отстали на старте, затем быстро догнали заокеанских конкурентов. Сегодня Россия и США стали партнерами в авиастроительной отрасли. Это произошло в немалой степени благодаря нашим передовым технологиям в обработке титана и изделий из его сплавов. Мы можем гордиться, что американские самолеты будут делать из российского титана. Производство и обработку этого металла с полным основанием можно отнести к нашим национальным достижениям. Огромная заслуга в этом принадлежит корпорации "ВСМПО-АВИСМА".

Любая история пишется языком своего времени. Время предприятия - это годы войны и противостояния политических систем, освоения космоса и конверсии оборонной промышленности и, наконец, вхождения в мировой рынок. Страницы летописи "ВСМПО-

АВИСМА" открывают многие главы развития российской авиации и космонавтики.

Крупнейший в мире и практически единственный в России производитель титана - Верхнесалдинский металлургический завод, на базе которого была образована корпорация "ВСМПО-АВИСМА", - дал первую плавку в 1933 году. Специалисты отмечали, что ввод в строй этого завода способствовал изменению технического уровня производства материалов для авиации. Но о титане в те годы не было и речи. В самолетостроении заканчивалась фанерно-тканая эпоха, начиналась алюминиевая, и созданное предприятие играло в ней ключевую роль, занимало особо ответственное положение в экономике страны. Завод производил из алюминия детали и полуфабрикаты, предназначенные для строительства моторов и цельнометаллических самолетов. Таковы были нужды СССР, и крылатый металл, как называли алюминий, выполнял задачи своего времени.

Военные годы подтвердили особый статус завода. Эвакуированный в 1941 году из Москвы на Урал, в Верхнюю Салду, он обеспечивал легкими сплавами военную авиацию и другие оборонные отрасли производства.

Другие времена ставят иные цели. Соперничество с американцами, прежде всего в военной сфере, способствовало разработке новых средств вооружения. В середине прошлого века на арену вышел титан.

Как известно, военные самолеты, ракеты, подводные лодки работают в экстремальных условиях и режимах. Кроме того, конструкторы новой авиатехники столкнулись с проблемой высоких температур обшивки корпуса. К конструкционным материалам летательных аппаратов сверхзвуковых скоростей предъявлялись более жесткие требования.

Незаменимым металлом для новой авиации и космонавтики стал титан, который обладает особыми свойствами: легкостью в сочетании с прочностью, исключительной коррозионной стойкостью, высоким уровнем специальных характеристик, хорошими технологическими и физическими свойствами. Сочетание этих ценных качеств делает титан уникальным материалом. Освоение его производства и обработки кардинально решило многие проблемы авиакосмической отрасли.

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Верхнесалдинский металлургический завод сменил профиль в середине 50-х годов. По решению правительства здесь было организовано крупномасштабное промышленное производство продукции из титановых сплавов. В 1957 году был выплавлен первый слиток, а к концу семидесятых годов за счет реконструкции действующего производства и строительства новых цехов предприятие стало одним из крупнейших в мире производителей слитков и большинства видов проката из титановых сплавов. К концу 80-х годов завод вывел Россию в число мировых лидеров по производству этого металла.

К этому времени ВСМПО стало элитным подразделением военно-промышленного комплекса страны с мощным многопрофильным производством, осна-

ценным уникальным оборудованием. На него пришли трудиться высококвалифицированные научно-технические и рабочие кадры.

Завод приступил к выпуску проката: штамповок, листов, плиток, прутков, профилей, труб и слитков. Из алюминиевых сплавов начали делать крупногабаритные экструдированные панели и профили, штамповки. Половина всей продукции использовалась в гражданской и военной авиации. ВСМПО стало основным поставщиком металла для большинства аэрокосмических проектов: пассажирских самолетов Ту-154, Ту-204, Ил-86, Ил-96, Ан-124, вертолетов семейства "Ми", военных самолетов марки "Су", "МиГ", "Ту". Титан быстро завоевал небо, а потом отправился в космос. Он использовался в строительстве ракетного комплекса "Энергия-Буран" и космического комплекса "Союз-Аполлон". Одновременно титан спустился в океанские пучины. Ему нашли применение в судостроительной отрасли, приступив к строительству атомных подводных лодок и другой оборонной техники.

В 90-х годах прошлого века Верхнесалдинский металлургический завод вышел на мировой рынок титана. Это была вынужденная мера сохранения уникального производства. В то смутное время заказы на титан от отечественных потребителей практически иссякли. Приходилось рассчитывать только на собственные силы. А сил у предприятия оказалось достаточно много, чтобы вступить в конкурентную борьбу на условиях уже сложившегося мирового рынка титана. Американские, японские, европейские авиастроители вначале настороженно отнеслись к новому производителю сверхпрочного металла. Однако их убедил высокий уровень развития российского производства. Войти в мировой авиационный и промышленный рынок и занять там свою нишу удалось достаточно быстро.

Сегодня корпорация "ВСМПО-АВИСМА" - ведущий поставщик титановой продукции для таких мировых компаний, как Boeing, Airbus, Embraer, Goodrich, SNECMA, Rolls Roys, Pratt & Whitney и других. Корпорация поставляет титан предприятиям и другим отраслям промышленности: химического машиностроения, энергетики, в том числе атомной, производства медицинских имплантатов.

На самом деле применение титана постоянно растет во всех сферах производства и повседневного быта. Чаще всего этот металл ассоциируется с ценными изделиями, такими как наручные часы, оправы для очков, спортивные товары и ювелирные изделия. В зависимости от непосредственного назначения он конкурирует с никелем, нержавеющей сталью и циркониевыми сплавами. Многообещающие признаки роста показывает автомобильный сектор. В системах подвесок, например, замена стальных пружин на титановые дает преимущество в виде уменьшения веса на 60%. Также титан применяют в производстве коленчатых валов, соединительных тяг и выхлопных систем. Электростанции и заводы по опреснению морской воды также являются важными областями для роста применения титана. Развивается производство титановых подложек для жестких дисков персональных компьютеров.

На российском рынке "ВСМПО-АВИСМА" полностью удовлетворяет потребности в титановой продукции авиационных, оборонных, машиностроительных предприятий. Корпорация остается надежным партнером более 1000 заказчиков в России и других странах СНГ. В числе заказчиков предприятия: "Сухой", КнАА-

ПО, НПК "Иркут", "Авиант", УМПО, "Салют", "Сатурн", ПМЗ, "Мотор Сич" и другие.

Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" сертифицирована практически всеми мировыми производителями авиационно-космической техники. Это единственная в Российской Федерации компания, имеющая более 250 международных сертификатов качества.

РЕВОЛЮЦИЯ В АВИАСТРОЕНИИ

В настоящее время происходит принципиальная перестройка всей материаловедческой концепции формирования конструкции самолетов. Перед разработчиками авиатехники стоят задачи по снижению веса, расхода топлива и эксплуатационных затрат, увеличению дальности полета.

На дальние расстояния полет станет более комфортным, если рейс не транзитный, если люди не теряют время в промежуточных пунктах. Быстрее прибыть в пункт назначения на личные и деловые встречи - мечта каждого пассажира. Авиаперевозчики, пассажиры, летчики с нетерпением ожидают таких авиалайнеров, которые будут способны преодолевать маршруты протяженностью более 15 тысяч километров без посадок и дозаправок. Этого можно достичь, если авиатехника станет максимально эффективной в эксплуатации, точнее, сверхэкономичной.

В XXI веке эти задачи решают с помощью широкого использования композиционных материалов на основе углеволокна и титановых сплавов. Последние заменяют сталь и алюминиевые сплавы. Алюминий постепенно выводится из конструкций, поскольку активно взаимодействует с ними и корродирует. Этим процессам не подвержен титан. Он увеличивает ресурс высоконагруженных деталей, а значит - и сроки эксплуатации самолетов. Титан обладает большими преимуществами перед другими металлами и материалами в весовой характеристике. А чем легче самолет, тем он экономичнее. В новых, буквально революционных, проектах летательных аппаратов американских и европейских авиастроителей доля титана возрастает в несколько раз.

Авиалайнер B787 Dreamliner компании Boeing - лидер нового поколения самолетов - самый экономичный, один из самых комфортных. Он будет иметь дальность полета, сопоставимую с дальностью современных широкофюзеляжных самолетов. Показатель потребления топлива у B787 на 20 процентов ниже, чем у самолетов подобного класса. И он на 20 процентов состоит из титана (для сравнения: этот показатель у B777 - девять процентов).

Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" определена ведущим и единственным за пределами США поставщиком титана для этого самолета. В новом авиалайнере, впервые в истории американского самолетостроения, применен новый высокопрочный титановый сплав, разработанный за пределами страны. Это сплав VST 5553, созданный профессионалами ВСМПО. Из него изготавливаются десятки новых наименований штамповок. В их производстве у корпорации нет равных.

Уральская корпорация является также основным поставщиком титана для конкурента американской компании Boeing - европейской авиастроительной фирмы Airbus. Самолет этой компании A380 садится на шасси, в составе которого самая большая в мире горизонтальная балка, изготовленная из салдинской тита-

новой штамповки. Таких крупногабаритных изделий больше никто делать не может. Высокое качество обеспечивается изготовлением их на модернизированном кузнечном оборудовании, самом мощном и современном в мире. В 2007 году начинается новая работа над проектом Airbus A350, для которого корпорация будет делать штамповки.

Надеждой российского авиапрома называют региональный самолет SuperJet 100 компании "Гражданские самолеты Сухого". Это первый самолет такого класса, созданный в XXI веке. Титана в нем немного, но он содержится в самых ответственных узлах авиалайнера. И титан этот - корпорации "ВСМПО-АВИСМА".

Сегодня уральская корпорация входит практически во все новые проекты мирового авиастроения, став ведущим поставщиком титана и помогая реали-

зовать создателям самолетов их самые смелые мечты.

Свою продукцию в составе современных летательных аппаратов корпорация "ВСМПО-АВИСМА" продемонстрирует на МАКС-2007 в подмосковном Жуковском. Наш глаз будет любоваться легкостью и грациозностью современных летательных аппаратов. Но уже невозможно применить к ним журналистский штамп "стальные птицы". Они все более становятся титановыми. А делает их такими - легкими и экономичными - продукция корпорации "ВСМПО-АВИСМА".

Владимир КАЛИНИН

*источник: газета «Независимое военное
обозрение»
17.08.07*

130 МЕСТ ДЛЯ "АЭРОФЛОТА"

Как стало известно РБК daily, корпорация Boeing разрешила компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) выпуск 130-местного варианта самолета Sukhoi SuperJet (SSJ).

На лайнер такой вместимости рассчитывает "Аэрофлот". ГСС связана с корпорацией Boeing соглашением, запрещающим российскому производителю выпуск самолетов вместимостью более 110 мест. Чтобы получить разрешение, "Аэрофлот" обязался купить 22 дальнемагистральных самолета Boeing 787.

Как рассказали РБК daily несколько источников в авиапроме, Boeing дал принципиальное согласие на создание 130-местного SSJ. Как ранее говорил РБК daily замгендиректора АХК "Сухой" по стратегическому развитию Дмитрий Маценов, компания разрабатывает различные варианты самолета SSJ 100. "Мы рассматриваем возможность создания варианта самолета на 110 посадочных мест", - отмечал он. А старший вице-президент ГСС по экономике и финансам Максим Гришанин сообщал, что добавить мест пока нельзя из-за договора с Boeing, по которому американский производитель оказывал консультационные услуги российскому предприятию. Взамен "Сухой" обещал не приступать к производству самолетов вместимостью более 110 мест. В ГСС уже давно рассчитывали пересмотреть условия договора.

Их вынуждали на это авиакомпания, которые отмечали, что без увеличения пассажироместимости сегодняшняя линейка SSJ им будет не нужна. Например, глава "Аэрофлота" Валерий Окулов заявлял, что если отечественные производители к 2010 году не создадут линейку самолетов на 130-140 мест, то российские авиакомпании окончательно пересядут на западную технику.

Сейчас семейство самолетов SSJ 100 представлено моделями вместимостью 60, 75 и 95 мест. Пока из всего семейства SSJ наиболее востребован 95-местный вариант лайнера. Проектировщики самолета хотя и увеличили его размеров, вместить в самую большую его модель не 95, а 105-108 пассажиров. Это

будет достигнуто путем сокращения расстояния между креслами, которое по европейским нормам составляет 32 дюйма. Ну а по оценкам специалистов "Аэрофлота", конфигурацию SSJ можно увеличить до 120-130 кресел. Технически реально возможность вывода такого самолета на рынок в 2010 году. "Как раз чтобы нам с успехом заместить уходящие Ту-154. Удлиненная версия вполне конкурентоспособна на глобальном рынке и будет легче, чем ее аналоги у Airbus и Boeing", - отмечал Валерий Окулов.

"Аэрофлот", похоже, добился своего. По неофициальным данным, взамен покупки авиаперевозчиком 22 дальнемагистральных лайнеров Boeing 787 "Сухой" получил долгожданное разрешение на изготовление 130-местного самолета. Следующим шагом может стать сокращение ранее предусмотренных роялти. По неофициальным данным, среди условий участия американского авиапроизводителя в проекте SSJ отчисление российской стороной 8% с каждого проданного самолета новой серии.

В ГСС и Boeing появление 130-местного лайнера не комментируют. "Пока о таком 130-местном проекте речи не ведется", - сказала РБК daily директор по связям с общественностью ГСС Ольга Каюкова.

В Boeing говорят, что не разглашают детали переговоров и соглашений с партнерами и заказчиками. Глава Роспрома Борис Алешин отмечает, что слышал о подобных переговорах. "Сейчас оформляются соответствующие договоренности", - сказал он РБК daily.

Однако на пути реализации этого проекта могут возникнуть новые трудности. По словам заместителя директора Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, в России не производятся двигатели для подобных самолетов, а мотор SaM-146 (разработан специально для SSJ) не подойдет для 130-местной его версии. По его словам, из-за отсутствия в глобальном плане такого двигателя Bombardier заморозил проект производства самолетов серии С.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
20.08.07*

РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗВОДКИ

В настоящее время в продуктовом ряду ОАК значатся сразу несколько региональных самолетов – SSJ 100, Ту-334, Ан-148. Однако руководство корпорации не намерено пока закрывать ни один из них, проведя позиционирование каждой из моделей. "Ниши SuperJet и Ту-334 сопоставимы", – считает глава ОАК Алексей Федоров.

SSJ 100, по мнению представителей ОАК, – более успешный коммерческий проект. До 2013 года планируется поставка 236 таких самолетов. Эта машина в основном ориентирована на авиакомпании, работающие на аэродромах с высококлассным типом покрытия. Пока заказчикам будет предлагаться главным образом SuperJet в основном, сейчас 95-местном варианте. Однако затем, видимо, базовым станет вариант с пассажироместимостью на 110 и 130 мест.

Однако у российских эксплуатантов, в первую очередь государственных, существует потребность в самолетах типа Ту-134. В настоящее время в РФ летают сотни этих машин. Одним из основных госзаказчиков Ту-334, видимо, станет Минобороны РФ, в распоряжении которого имеется около пятидесяти 134-х. Военные заказчики, безусловно, предпочтут самолет, имеющий полностью российскую комплектацию. Ту-334 вполне отвечает этому требованию: на нем стоят лишь украинско-российские двигатели Д-436Т1, остальная кооперация практически вся российская.

Кроме того, Ту-334 должен заинтересовать авиакомпании, которые преимущественно работают на аэропортах с низким качеством покрытий и которые за короткое время будет сложно переделать в более современные высококачественные аэропорты. ОАК рассчитывает, что среди таких авиакомпаний окажутся не только региональные российские эксплуатанты, но и небогатые заказчики из ряда стран Африки, Азии и Латинской Америки.

В настоящее время ОАК ведет переговоры с руководством КАПО и правительством Татарии по отработке бизнес-плана по запуску серийного производства

Ту-334. Однако, как отмечают высокопоставленные представители ОАК, "пока, к сожалению, не все ясно по экономике этого проекта, по объему затрат, связанных с подготовкой производства, по себестоимости самолета, трудоемкости его изготовления и стоимости комплектующих изделий". Поэтому ОАК пока не дала окончательное заключение по проекту Ту-334. Тем не менее казанский завод уже объявил о намерении собрать до 2013 года 100-150 таких самолетов.

В свою очередь ОАК не исключает и производства на российских предприятиях регионального самолета Ан-148, но в размерности 70-80 мест и опять же для аэродромной сети, которая не самого высокого качества. "Схема высокоплана с достаточно высокой к земле подвеской двигателей во многом решает проблему использования этого самолета на аэродромах с не очень высоким качеством покрытия", – пояснил ВГ представитель ОАК. 5 июля ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и киевский государственный авиационный завод "Авиант" объявили о начале серийного производства Ан-148. Лизинговая компания ОАО "Ильюшин финанс Ко." (ИФК), воронежский авиаперевозчик "Полет", завод "Авиант" и АНТК имени Антонова (Украина) утвердили график поставки комплектующих в рамках кооперации воронежского и киевского предприятий. "Полет" заключил с ИФК договор о финансовом лизинге десяти Ан-148. Всего ИФК заключил твердые контракты на поставку 43 самолетов Ан-148 (кроме "Полета" еще 15 машин заказала авиакомпания "КрасЭйр" и 18 – "Пулково"). Согласно планам, "Авиант" в конце этого года выпустит первый серийный Ан-148, а в 2008 году соберет еще пять. ВАСО до 2013 года планирует выпустить 96 Ан-148: в 2008 году – 4, в 2009-м – 12, в 2010-м – 18, в 2011-м – 26, а с 2012 года выйти на годовой объем выпуска по 36 самолетов.

Константин ЛАНТРАТОВ

источник: газета «Коммерсантъ»
21.08.07



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 Интернете: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

SUKHOI SUPERJET 100 ДОГНАЛ BOEING 717

В сентябре компания "Гражданские самолеты Сухого" намерена выкатить первый летный экземпляр нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), а через полтора месяца впервые поднять его в небо. На сегодняшний день заключен 71 твердый контракт на этот самолет.

ДЕЛА РЫНОЧНЫЕ

В прошлом году пост директора программы SSJ 100 в компании "Boeing - Гражданские самолеты" покинул Билл Джарелл. Официальной информации на этот счет не было, а в кулуарах шутили, что Билл ушел после того, как "Сухой" трижды ослушался американских консультантов. Российский производитель выбрал "аэробусовскую" концепцию кабины с боковой ручкой управления самолетом, тогда как все Boeing оснащены штурвалами. Вместо серийного англо-немецкого мотора Rolls-Royce Deutschland BR.715 "Сухой" взял не прошедший пока сертификацию франко-российский SaM146 и разместил двигатели не в хвостовой части фюзеляжа, а на крыльевых пилонах. Прислушайся "Сухой" к рекомендациям - его новый самолет стал бы точной копией Boeing 717.

В каждой шутке есть доля правды. По вместимости, летно-техническим характеристикам, уровню комфорта в салоне SSJ 100 и Boeing 717 очень схожи. Вот только стоила ли игра свеч? Обнародованная руководителями "Сухого" интегральная оценка мирового рынка больших региональных самолетов на 20-летнюю перспективу составляет 5200 единиц, SSJ 100 претендует на 800 продаж, в том числе 280 в России и странах СНГ и 185 - в Европе и Северной Америке.

Однако рынок стоместных пассажирских самолетов - "гиблое место". Из-за отсутствия реального спроса там "сгнули" несколько красивых проектов: Alliance Aircraft Starliner, Airbus A316EX, Fairchild-Dornier 728/928JET. За семь лет, пока Boeing 717-200 находился в серийном производстве, он сгенерировал всего лишь 156 продаж. С 2001 года не поступило ни одного нового заказа, и в мае 2006 года завод в Лонг-Бич прекратил выпуск гражданских самолетов, хотя еще в 2000 году Boeing предсказывал продажу 3069 стоместных лайнеров в течение 20 лет.

Еще хуже продаются модели нижнего спектра семейства узкофюзеляжных магистральных самолетов. Из более чем 3300 заказанных к лету 2007 года самолетов семейства Boeing 737NG (110-200 пассажиров) "короткофюзеляжный" 737-600 (110 мест) получил всего-навсего 69 заказов. А из 5100 заказанных узкофюзеляжных аэробусов только 100 A318 (107 мест).

Конкурент "Сухого", компания Bombardier, начиная проект C-series (две модели - на 110 и 130 пассажиров), оценила рынок 100-150-местных самолетов в 5800 машин в течение 20 лет общей стоимостью \$250 млрд. Объявив 737-600 и A318 "спроектированными не оптимально", в 2004 году канадская фирма предложила

свой "оптимизированный для данного рынка" самолет, обещая 15-процентное снижение прямых эксплуатационных расходов. С тех пор на него не поступило ни одного заказа.

Продажи SSJ 100 начались три года назад. На сегодня имеются твердые заказы на 71 самолет: 30 - "Аэрофлот", 10 - ФЛК, 15 - AirUnion, 6 - "Дальавиа" и 10 - ItAli. "Полученных к настоящему моменту твердых заказов недостаточно, чтобы окупить наши инвестиции в проект", - сказал в интервью ВГ вице-президент и исполнительный директор Snesta по двигателям для гражданской авиации Жан-Пьер Кожан, - "требуется как минимум 100 заказов так, чтобы мы продали 200 моторов".

ФИНАНСЫ

Российские чиновники оценивают проект SSJ 100 как основную, реализуемую сейчас в области гражданской авиации. Еще на МАКС-2005 руководитель Роспрома Борис Алешин обнародовал общую сумму бюджетных вложений в самолет и его силовую установку - 8,631 млрд. руб. В прошлом году "самолетчики" получили из госбюджета 1,8 млрд. руб.; еще 3,8 млрд. ожидается в ближайшие несколько лет. Отдельной строкой бюджета проходят госгарантии под банковские кредиты. Первым в SSJ 100 поверил ВТБ, открыв в 2005 году кредитную линию на 10 млрд. руб. К весне 2007-го ее наполнение превысило 5 млрд. руб.

По масштабам бюджетного финансирования SSJ 100 оставил далеко позади все другие проекты отечественной гражданской авиации. Однако этого оказалось недостаточно. На разработку семейства самолетов SSJ 100, техническое перевооружение серийных заводов требуется \$1 млрд. У двигателя SaM146 - отдельный бюджет в \$430 млн. Еще несколько сот миллионов долларов необходимо для создания системы послепродажного обслуживания.

Весной этого года ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) - дочерняя компания АХК "Сухой", специально созданная в 2000 году для реализации программы регионального самолета, - провела первый публичный заем: были выпущены векселя на 5 млрд. руб. с фиксированным купоном с выплатой через два с половиной года.

Часть необходимых средств решено привлечь с международного рынка путем продажи пакетов акций. В 2005 году Alenia Aeronautica S.p.a. из группы Finmeccanica объявила о желании приобрести до 35% акций ГСС. Alenia поставляла Boeing фюзеляжи самолетов 717, после прекращения выпуска самолета в начале прошлого года итальянцам пришлось искать нового партнера. За долю в ГСС они обещали вложить в проект \$250 млн. Однако до сих пор деньги не перечислены. Старший вице-президент ГСС Максим Гришанин считает, что финансовый вопрос может решиться к концу года. Первый платеж реально ожидается не ранее ноября, если удастся оперативно пройти ряд бюрократических процедур в России и Италии.

Выступая на учредительном съезде Союза машиностроителей России в апреле, президент ОАК Алексей

Федоров говорил о SSJ 100 как о показательном проекте в авиапроме, когда создание нового продукта сопровождается программой технического перевооружения завода-изготовителя специально под его массовое производство. Правда, в продуктовом ряду OAK SSJ 100 занимает заметное, но не эксклюзивное место. Помимо сборки 236 SSJ 100 до 2013 года, OAK также собирается построить 96 Ан-148 в Воронеже, а казанский завод рассчитывает собрать 100-150 Ту-334. Несмотря на широкую рекламу проекта, SSJ 100 пока слабо интересует отечественных авиаперевозчиков. Расчеты на конкретной сети маршрутов московской авиакомпании показывают, что более дорогой SSJ 100-95LR (каталожная цена \$28,9 млн.) окупается за шесть-семь лет, а Ту-334-100 и Ан-148 (\$20-22 млн.) - за три-четыре года.

РОССИЙСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ "БОИНГ"

Суховские конструкторы хотели создать машину легче, компактнее и технически совершеннее иностранного аналога. Но последовательные корректировки концепта привели SSJ 100 в "точку" 717-200. За семилетнюю историю развития проекта максимальный взлетный вес базового самолета увеличился с 37,5 (RRJ-75B) до 45,9 тонны SSJ 100-95 в исполнении LR (long range - увеличенная дальность). Предположительно у 110-местного варианта вес сохранится на уровне 46 тонн, а 130-местный SSJ 130, скорее всего, дотянет до боинговской отметки в 49,9 тонны. При емкости топливных баков 15 800 литров против 13 900 у американского аналога SSJ 100-95B в стандартной компоновке на 96 пассажиров перевозит их на дальность 2950 км, "американец" - 106 пассажиров на 2645 км. Расчетное число Маха крейсерского полета 0,78 у SSJ 100 против 0,776 у Boeing.

Пожалуй, нельзя было ожидать иного, зная об участии консультантов Boeing в российском проекте с момента его рождения. В пятницу, 13 апреля 2001 года, самолет получил свое первое имя из уст исполнительного директора компании Boeing Фила Кондита - Russian Regional Jet (RRJ), в переводе - "Российский региональный самолет". Это имя сопровождало проект шесть лет, пока в 2006 году по настоянию французских и итальянских участников RRJ не переименовали в SSJ 100.

В марте 2003 года RRJ победил в тендере Росавиакосмоса на лучший проект регионального самолета. "Сухой" получил первые бюджетные деньги - \$54 млн., пообещав облетать прототип в 2005 году и выкатить серийный самолет в 2006-м. Основная модель RRJ-75B закладывалась в размерности 75 мест. Она служила базой для укороченного варианта на 55 кресел и удлиненного - на 95. По рекомендации консультантов приняли компоновку из пяти кресел в поперечном сечении фюзеляжа (блоки из двух и трех кресел, разделенные центральным проходом) - такую же, как на Boeing 717. При ширине салона "сушки" 3250 мм "жизненное пространство" отдельно взятого пассажира отличается от 717-го на 16 мм (ширина Boeing - 3110 мм).

В ноябре 2003 года предварительные варианты RRJ представили на суд созданного по рекомендации Boeing Консультационного совета авиакомпаний. Мнения его участников разделились. В 2005 году по настоянию Air France базовой моделью сделали 95-местную. Спецификацию к бортовым системам пересмотрели, приблизив их к уровню магистральных самолетов. Не

согласившись с такими изменениями, авиакомпания "Сибирь" отказалась от предварительного соглашения по 50 RRJ-95B, подписанного летом 2004 года. В процессе уточнения облика самолета геометрия крыла менялась несколько раз. Размах крыла последовательно рос: с 26,2 до 27,8 м, а его площадь - с 70 до 84 кв. м.

В настоящее время с подачи "Аэрофлота" и при содействии OAK фактически происходит еще одна корректировка. Она выражается в отказе от укороченного 75-местного варианта (ранее с рассмотрения убрали 55- и 60-местные) при добавлении удлиненных - на 110 и 130 пассажиров. Сегодняшний базовый вариант чуть меньше 717-200, а 110-местный точно попадет в размерность Boeing. Президент ГСС Виктор Субботин полагает, что для удлиненного варианта потребуется усилить конструкцию крыла и центроплана. Есть все основания предполагать, что уточненные размах и площадь станут еще ближе к цифрам американского аналога (размах 28,4 м, площадь 93 кв. м). SSJ 130 идет по дорожке 717-300X (130 мест). Однако Boeing так и не решился построить в металле эту модификацию. Впрочем, и по SSJ 130 окончательного решения еще не принято.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ

Пожалуй, самый ценный итог семи лет выполнения программы SSJ 100 - техническое перевооружение заводов в Комсомольске-на-Амуре (КнААПО) и Новосибирске (НАПО). КнААПО получило и отладило работу современных пятикоординатных станков для механической обработки металлических деталей Forest Line V-Star, прессов ACB PL1500, клепальных автоматов Brotje и другого высокопроизводительного оборудования. Лазерные станки Brotje позволяют выполнять сборку самолета по бесстapelной технологии. Все это сократило трудоемкость изготовления планера до 76 тыс. человеко-часов.

Основные детали планера SSJ 100 выполняются из отечественных алюминиевых сплавов В-93, В-95 и 1163. "Мы не пошли по пути применения большого количества новых конструкционных материалов, таких как композиты, поскольку конечный продукт мог получиться слишком дорогим для данного сегмента рынка, - заявил гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян. - Что касается традиционных материалов, таких как сплавы алюминия и стали, то наши технологии ни в коей мере не уступают тем, что сегодня используются при производстве А380".

В конце прошлого года ВВС России торжественно принимали в Новосибирске первые два серийных бомбардировщика Су-34. Заводчане не скрывали: новое оборудование будет работать в интересах и этой программы. Станки с числовым программным управлением быстро перенастраиваются - достаточно заложить в их электронную память другую управляющую программу. Гармоничное развитие гражданского и военного производства - несомненное достижение проекта SSJ 100.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета «Коммерсантъ»
21.08.07*

С ПРИЦЕЛОМ НА БУДУЩЕЕ

Взгляд сквозь призму Уральского оптико-механического завода.

На Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007, который пройдет в подмосковном Жуковском с 21 по 26 августа 2007 года, Уральский оптико-механический завод имени Э.С. Яламова (УОМЗ) еще раз продемонстрирует свои новейшие разработки. Не так давно одно из ведущих предприятий России предложило участникам и гостям международного аэрокосмического салона в Ле Бурже взглянуть в будущее в прямом смысле сквозь призму своей продукции: все посетители стенда могли увидеть свое инфракрасное изображение через действующий образец круглосуточной оптико-электронной системы СОН. Во Франции изделия УОМЗ вызвали серьезный интерес у потенциальных партнеров и заказчиков разных стран мира, среди них такие известные французские фирмы, как "Сажем" и "Талес". И это никого не удивило. УОМЗ - одно из крупнейших в России и надежных предприятий по разработке и производству оптико-электронных приборов военного и гражданского назначения. Он обеспечивает потребности Военно-воздушных сил, Военно-морского флота и Сухопутных войск в оптико-электронных прицельных системах, разработанных на базе всех последних достижений и современных технологий. Сегодня приборы с маркой УОМЗ устанавливаются на различные типы самолетов и вертолетов серий "МиГ", "Су", "Ми" и "Ка".

УРАЛЬЦЫ ДЕРЖАТ МАРКУ

С 2003 года Уральский оптико-механический завод имеет право на ведение самостоятельной внешнеэкономической деятельности в сфере поставок запчастей и сервисно-гарантийного обслуживания военной техники. Сейчас в этой сфере партнерские отношения УОМЗ выстроены с более чем 30 государствами постсоветского пространства, Восточной и Западной Европы, Америки, Азии и Африки. УОМЗ зарегистрирован как официальный поставщик оптико-электронных систем для ВВС Индии и Малайзии и развивается с этими странами перспективное партнерство.

По мнению заместителя генерального директора УОМЗ В.С. Элинсона, грамотное и правильное представление своих изделий и своих возможностей на аэрокосмических салонах в конечном итоге приводит к заключению контрактов.

В Ле Бурже уральцы показали свои новые уникальные разработки: оптико-электронные прицельные станции 13СМ-1 и ОЛС-35, которые вместе с другими современными оптико-электронными системами теперь смогут увидеть и посетители международного аэрокосмического салона МАКС-2007. Эти изделия разработаны на современной элементной базе и удовлетворяют всем требованиям потребителей. Их основное отличие от систем предыдущего поколения заключается в возможности работать в передней и задней полусфере летательных аппаратов. Кроме

того, ТТХ новых оптико-электронных систем позволяют одновременно отслеживать несколько целей, причем одновременно воздушных и наземных. По сравнению с предыдущими аналогами существенно увеличены дальности обнаружения и распознавания целей. Новые изделия значительно легче и меньше в габаритах.

Оптико-локационная станция 13СМ-1 предназначена для самолетов МиГ-35. Она осуществляет поиск и обнаружение воздушных целей в передней и задней полусферах, захват и автосопровождение маневрирующих воздушных целей, их распознавание и измерение дальности до них. Система выдает в оптико-электронный прицельный навигационный комплекс угловые координаты воздушной цели и значения дальности для формирования целеуказания головкам самонаведения ракет и обеспечения режима несинхронной стрельбы встроенного пушечного вооружения. Кроме того, новинка уральцев осуществляет поиск, обнаружение и распознавание еще и наземных целей, а также их захват, автосопровождение и измерение дальности до них.

В состав оптико-локационной станции 13СМ-1 входят: сканирующий тепловизионный канал для распознавания воздушных и наземных целей в дневное и ночное время, многорежимный лазерный дальномер-целеуказатель воздушной и наземной цели, системы стабилизации поля зрения и встроенного контроля для оперативной оценки исправности каналов.

Оптико-локационная станция ОЛС предназначена для самолетов Су-35. С ее помощью осуществляются поиск и обнаружение воздушных целей в передней и задней полусферах, захват и автосопровождение маневрирующих воздушных целей, их распознавание и измерение дальности до них.

Станция выдает в оптико-электронный прицельный навигационный комплекс угловые координаты воздушной цели и значения дальности для формирования целеуказания головкам самонаведения и обеспечения режима несинхронной стрельбы встроенного пушечного вооружения. Кроме того, она осуществляет поиск, обнаружение и распознавание наземных целей, их захват, автосопровождение, а также измеряет дальность до них.

В состав ОЛС-35 входят: сканирующий тепловизионный канал для распознавания воздушных и наземных целей в дневное и ночное время, многорежимный лазерный дальномер-целеуказатель воздушной и наземной цели, системы стабилизации поля зрения и встроенного контроля для оперативной оценки исправности каналов.

Технические характеристики российской ОЛС-35 несколько не уступают характеристикам зарубежных аналогов для самолетов-истребителей США, Франции и Швеции.

За счет открытости архитектуры и преемственности механического и электрического интерфейса линия развития ОЛС-35 ориентирована на самолеты нового поколения ОКБ "Сухой" и РСК "МАПО "МиГ".

Помимо оптико-электронной прицельной станции 1ЗСМ-1 и оптико-локационной станции ОЛС УОМЗ выставляет на авиасалоне МАКС-2007 уже показанные иностранным специалистам в Ле Бурже образцы гиросtabilизированных оптико-электронных систем ГОЭС-520, размещаемых на воздушных носителях, а также новую круглосуточную малогабаритную систему оптического наблюдения (СОН) серии 700. Серийный выпуск этой системы запланирован на конец 2007 года. СОН имеет малый вес, а ее технические характеристики соответствуют мировому уровню ТТХ аналогичных изделий. Система устанавливается на все виды носителей: вертолеты, малогабаритные самолеты, корабли и катера, наземную технику. СОН серии 700 предназначена для обнаружения и распознавания объектов в широком диапазоне углов обзора при сильной качке и вибрации. Одной из ее важнейших особенностей является возможность круглосуточного применения. С ее помощью можно осуществлять поиск и спасение людей, вести охрану государственных границ, осуществлять проверку трубопроводов, проводить полицейское патрулирование и осуществлять самые различные мероприятия по борьбе с терроризмом. УОМЗ активно продвигает системы оптического наблюдения на внешний рынок. Системы уже активно эксплуатируются в Германии, Польше и других странах.

ПО ПУТИ ИНТЕГРАЦИИ В НАЦИОНАЛЬНУЮ КОРПОРАЦИЮ

На сегодняшний день необходимость создания оптико-локационных станций для истребителей нового поколения является настоящим вызовом и решающим испытанием для отечественной оптико-электронной отрасли. По сути дела, речь идет о высокотехнологичных интеллектуальных системах, призванных стать надежными и эффективными помощниками пилотов в современном воздушном бою, который происходит на высоких скоростях, в сложной и мгновенно меняющейся обстановке, и одновременно поражать наземного и воздушного противника. Ни для кого не является секретом тот факт, что возможности автоматизированных систем управления существенно превосходят моторные реакции человека. Именно они и будут, хотя и управляемые человеком, уничтожать цели в воздухе и на земле, защищать самолет от атак управляемого ракетного оружия, обеспечивать пилотирование самолета и вести разведку обстановки. Причем все это будет происходить одновременно.

В настоящее время очень немногие предприятия отрасли могут принять этот вызов времени. Уральский оптико-механический завод - в числе тех, кто способен это сделать. Это производственное объединение включает в себя ЦКБ и три научно-конструкторских филиала - "Урал-Геофизика" (г. Москва), "Урал-ГОИ" (г. Санкт-Петербург) и "Урал-СибНИИОС" (г. Новосибирск). Несмотря на немалые расстояния, которые разделяют эти предприятия, они не оторваны друг от друга. Единую работу этих учреждений обеспечивает система компьютерного проектирования типа Unigraphics. Она позволяет на базе ТСЕ-системы дистанционно в электронном виде передавать техническую документацию, корректировать ее, организовывать хранение и размножение. Внедрение этой технологии

обеспечило высокий уровень централизации всех процессов на этапах исследования, проектирования, производства, испытаний и материально-технического обеспечения изделий, производимых УОМЗ.

На предприятии внедрены информационные технологии в области финансов, сбыта, производства, проектирования, снабжения, а также современные средства связи и коммуникаций. В рамках проекта по созданию интегрированной информационной системы управления предприятием на УОМЗ построена корпоративная сеть передачи данных, развивается мультисервисная корпоративная сеть на базе интернет-телефонии, позволяющая объединить головную площадку и филиалы предприятия в единое информационное пространство. УОМЗ стал одним из первых предприятий ОПК России, внедрившим у себя повсеместно такого рода информационные технологии.

НА МАКСИМАЛЬНОЙ ВЫСОТЕ

Продукция Уральского оптико-механического завода, причем не только военная, но и гражданская, традиционно выпускается только отличного качества. Это подтверждает и сертификационный аудит системы менеджмента качества на соответствие международным стандартам ИСО 9001 на геодезическую, медицинскую продукцию и товары народного потребления. Медицинская продукция УОМЗ получила знак европейского качества СЕ. Объединение является лауреатом премии Правительства РФ за достижение значительных результатов в области качества продукции и услуг в 2004 году.

Приятно осознавать, как говорил Райкин, что и в нашей стране умеют создавать хорошие вещи, когда захотят. Наверное, просто наступило такое время, когда работать плохо - просто невыгодно.

В России достаточно много предприятий, реализующих продукцию на внутреннем и внешнем рынках. Но и среди них во все времена выделялись особые производства, способные раздвинуть практические горизонты науки и техники. Уральский завод - один из них.

На авиасалоне МАКС-2007 в подмосковном Жуковском специалисты и просто любители авиации смогут увидеть самые современные и высокотехнологичные изделия с маркой УОМЗ. Нет сомнений в том, что внимание гостей и участников салона, как это уже было в Ле Бурже, вновь привлекут оптико-электронная прицельная станция 1ЗСМ-1 и оптико-локационная станция. Ведь каждое из этих изделий - вершина современных знаний и технологий. Заложенный в них моральный и научно-технический потенциал специалистам еще только предстоит понять и по достоинству оценить. Самые совершенные оптико-электронная прицельная и оптико-локационная станции уже существуют не на бумаге, а в металле, и военные эксперты отмечают хорошие перспективы этих новых российских систем на мировом рынке вооружений.

*Владимир ГУНДАРОВ,
Владимир ИВАНОВ*

*источник: газета «Независимое военное
обозрение»
17.08.07*

КАК ПРИДЕЛАТЬ КРЫЛЬЯ К БЮДЖЕТНЫМ ДЕНЬГАМ

Авиацию поднимут в воздух за счет гособинвестиций.

Государство определило планы развития авиапрома. Они оказались почти наполеоновскими. Через 18 лет объем производства и продаж российской авиатехники достигнет \$250 млрд. К 2025 году в России ежегодно станут собирать 300 пассажирских, 120 военных и около 100 транспортных самолетов.

Рассказал о столь амбициозных задачах президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. В преддверии авиасалона МАКС-2007, где ОАК впервые будет представлена единой экспозицией, он заявил, что нынешнее положение дел в авиастроении, когда на семь военных самолетов производится один гражданский, нужно менять.

"До 2015 года мы увеличим объем гражданского авиастроения в 15 раз, а к 2025-му - в 27 раз", - подчеркнул вчера Федоров. Глава ОАК отметил, что отказываться от военного самолетостроения никто не собирается и этот сектор промышленности продолжит развиваться. Оценить, во сколько государству и бизнесу обойдется поднятие авиапрома до заоблачных высот, пока трудно. Эксперты сходятся во мнении, что те суммы, которые запланированы на ближайшую трехлетку, придется увеличивать в несколько раз, и речь может идти о ежегодных гособинвестициях в 20-30 млрд. рублей. Если это произойдет, то программа развития авиапрома встанет в один ряд с затратами на нацпроекты, нанотехнологии, Олимпиаду и жилищно-коммунальное хозяйство. Ежегодная нагрузка на федеральный бюджет по этим пяти направлениям превысит 230 млрд. рублей.

Четкого представления об объеме необходимых инвестиций нет и на высшем уровне. Алексей Федоров вчера заявил, что объем бюджетных средств, выделенных для этой отрасли, в следующем году не превы-

сит 6 млрд. рублей. Однако только по одной ФЦП "Развитие гражданской авиации" государство каждый год тратит чуть менее 19 млрд. Разница в оценках объема инвестиций связана, вероятно, с тем, что стратегия развития ОАК, а следовательно и всей отрасли, до сих пор не утверждена. Произойдет это к концу года. Тогда же следует ожидать и более точной информации об объеме гособинвестиций.

Тем временем ОАК продолжает консолидировать активы. Первый этап уже завершен. Сейчас под крылом корпорации Алексея Федорова находятся "Сухой", "Иркут", "Ильюшин" и "Туполев". В рамках второго этапа в ОАК войдут Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" и Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова, а также окончательно присоединятся "Ильюшин Финанс Ко." и Финансовая лизинговая компания.

Сферу своего влияния ОАК хочет распространить и за рубеж. Первой ласточкой в этом направлении станет консолидация активов с Ташкентским авиационно-производственным объединением. "С нашей стороны этот шаг одобрен, - сообщил Алексей Федоров. - К сентябрю рабочая группа подготовит свои предложения, а к концу года состоится заседание межправительственной комиссии, которая должна утвердить параметры вхождения ташкентского завода в структуры ОАК".

Говоря о сотрудничестве с Boeing и Airbus, глава ОАК был более осторожен в оценках. "С обеими компаниями мы хорошо сотрудничаем. С европейцами работаем по расширению поставок компонентов для их самолетов из России. А с американцами нас связывает разработка авиалайнера SuperJet", - заявил Алексей Федоров.

Максим ТОВКАЙЛО

источник: газета «Газета»
16.08.07

РОЖДЕНИЕ БРЕНДА "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ"

В 2002 году, после долгих обсуждений различных вариантов, генеральный директор ОАО "ПМЗ" Ю.Е.

Решетников назвал возрожденную газету моторостроителей "Пермские моторы". В эти годы понятие бренда стало особенно модным.

Словосочетание "Пермские моторы" существует давно, уже швецовские моторы с полным основанием можно назвать пермскими. Тем не менее в последние годы появилось много желающих стать хозяином этого термина.

В декабрьском номере 2003 года мы опубликовали статью генерального директора вновь созданной управляющей компании "Пермский моторостроитель-

ный комплекс" А.А. Иноземцева "Мы вернем бренд "Пермские моторы". Для начала нужно разобраться в истории вопроса. Публикуем версию начальника бюро интернет-интранет-систем ОАО "Авиадвигатель" А.С. Леонтьева. Ждем мнений всех заинтересованных в обсуждении.

- Речь пойдет о первом появлении выражения "Пермские моторы" в апреле 1992 года в Москве, на выставке "Двигатели-92", не как просторечного выражения, а как символа, марки или, как теперь говорят, бренда.

Первая выставка, прошедшая в 1990 году, была в полной мере эпохальной. На ней "Авиапром" впервые за все время своего существования широко открыл всему миру свои достижения и успехи. Та выставка продолжалась 30 дней (беспрецедентный случай в выставочной деятельности) и имела грандиозный успех у

зарубежной прессы и представителей разведывательных организаций Запада. Выставка 1992 года стала международной: в ней приняли участие 27 зарубежных фирм, не считая предприятий СНГ, - практически весь цвет мирового двигателестроения. Прямо напротив пермской экспозиции находились стенды Спесна и GE, Rolls Royce, ближе к входу - Pratt & Whitney.

В статье, подводившей итоги выставки, я назвал ее "мостом между прошлым и будущим". И действительно, она оказалась событием, во многом определившим наше будущее. Выставка стала той "средой", из которой произошло наше сотрудничество с Pratt & Whitney. Генеральному конструктору "Авиадвигателя" Ю.Е. Решетникову был торжественно вручен сертификат о соответствии ПС-90А нормам летной годности, и начались рабочие будни нового двигателя. Впервые советской публике показали одно из лучших достижений инженерной мысли СССР - военный двигатель Д-30Ф6 для истребителя-перехватчика МиГ-31 (в 1991 году двигатель был рассекречен и представлен посетителям международного авиационно-космического салона в Ле Бурже). И наконец, на выставке 1992 года пермские предприятия впервые выступили под общим брендом "Пермские моторы". Хотя понятия "бренд" в то время у нас еще не существовало, но вся рекламная деятельность носила брендинговый характер в сегодняшнем понимании слова.

Как возник бренд? Очень естественно. Экспозиция пермяков состояла из трех предприятий: ПНПП "Авиадвигатель", ППП "Моторостроитель" и ПАКБ. Для яркой, рекламной подачи продукции и успехов предприятий по предложению генерального конструктора "Авиадвигателя" Ю.Е. Решетникова была создана единая дирекция выставки во главе со мной, а также творческая группа из работников "Авиадвигателя" под моим же руководством. Группа методом "мозгового штурма" разработала концепцию и детали оформления экспозиции. Это было повторением успешного опыта организации первой выставки, когда наша экспозиция заняла первое место среди всех участников, а журнал "Техническая эстетика" привел ее как долгожданный пример поворота российских предприятий к пониманию необходимости рекламы своей продукции и маркетингового подхода (единственные похвальные слова по оформлению всей выставки в целом). Интересно, что мы в то время не знали о существовании такого метода, но применяли его. Это свидетельствовало о том, что наши руководители были передовыми не только в технике, но, как талантливые люди, и во многих других сферах.

Работа в творческих группах методом "штурма" - незабываемое удовольствие. Это такой процесс, когда от одного удачного слова рождаются красивые идеи и точные, адекватные фразы, а с них начинается цепная реакция интеллектуальной игры. Вот в ходе этой игры от ассоциаций с General Motors при наличии четко выраженных объектов с региональными "пермскими" источниками родился общий для предприятий бренд "Пермские моторы". Почувствительная сторона: "Авиадвигатель" в то время выступал под торговой маркой "Авид", а "Моторостроитель" - под маркой "АВ РУС". Эти обобщенные марки, лишённые связи с конкретными характеристиками объектов рекламы, не могли сравниться с точным попаданием в цель - информативным, полным местной и деловой конкретики названием. В соответствии с предложениями творческой группы два вари-

анта бренда - "Пермские моторы" и Perm Motors - были изображены на четырех гранях рекламного куба, подвешенного к воздушному шару, взлетевшему под высокий потолок павильона.

Этот шар с брендом стал ориентиром выставки - как самый высокий и красочный элемент. А ППП "Моторостроитель" вскоре, в процессе приватизации, стало акционерным обществом "Пермские моторы". Примечание: бренд не мог родиться на первой выставке, так как на ней мы выступали совместно с "Рыбинскими моторами" как серийными изготовителями наших двигателей Д-30КУ, Д-30КП. Удачный бренд поддерживал "медведь" в фуражке с фирменной символикой, встречавший посетителей возле макета двигателя ПС-90А. "Михаил Иванович" держал свиток, из которого следовало, что президент России, так же как ранее генеральные секретари, летает только на самолетах с пермскими двигателями. Что и до сих пор соответствует действительности.

Медведь, хоть и не живой, очаровал всех. Особенно он понравился иностранным гостям, которые часто фотографировались с ним. Мы нашли его в магазине "Природа" в крайне запущенном состоянии и отремонтировали, вдохнув в него "вторую жизнь". В дальнейшем администрация области использовала его дважды при оформлении совместных экспозиций предприятий Пермской области на международных авиакосмических салонах в Жуковском. Ее представители разрешали посетителям фотографироваться около него, но "за денежки". Деловые люди. Так что Мишка добросовестно послужил и авиации, и администрации.

У меня сложилось впечатление, что некоторые руководители-моторостроители полагают, будто маркетинг и реклама начались с их приходом. Но на самом деле, как показывает мой краткий рассказ, наши предприятия, и прежде всего "Авиадвигатель" и его тогдашний руководитель Ю.Е. Решетников, стояли у истоков маркетингового подхода к выставочной деятельности. И достигли многого, проявив себя при этом рачительными хозяевами. И я позволю себе выразить мнение, что выброс "на свалку" предыдущего опыта аукнулся снижением уровня и качества рекламной деятельности в течение последних лет. А по затратам... Это вопрос на руководителя-любителя.

*источник: газета "Пермские моторы"
№4 (6872), август 2007 г.*

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

ГАЗЕТЕ ПЕРМСКИХ МОТОРОСТРОИТЕЛЕЙ - 75 ЛЕТ

"ОАК ДОЛЖНА ПОЛУЧАТЬ ДЕНЬГИ ЗА РАБОТУ"

Объединение всех самолетостроительных предприятий должно сделать российский авиапром более конкурентным на мировом рынке. О создании ОАО "Объединенная самолетостроительная корпорация" (ОАК), перераспределении функций между управляющей компанией и отдельными предприятиями, планах вхождения в ОАК зарубежных предприятий рассказал президент корпорации Алексей Федоров.

- Недавно Сергей Иванов сделал заявление о том, что авиастроение - инерционная отрасль и прорывов за год ждать не стоит. Вы с этим согласны?

- Я согласен со словами первого вице-преьера о том, что авиастроение, как и другие высокотехнологичные и капиталоемкие отрасли, инерционно. С другой стороны, рост в отрасли за полугодие составил, как отметил на встрече с президентом Сергей Иванов, 30%, что делает авиапром лидером оборонки.

- Расскажите поподробнее, что сейчас происходит в ОАК.

- Нам приходится одновременно решать широкий спектр проблем. На фоне формирования ОАК проведен анализ потребностей гражданских авиакомпаний и производственных возможностей ОАК. На этой базе разработан план производства гражданских самолетов на период до 2012 года, предусматривающий выпуск имеющихся или разрабатываемых лайнеров, таких как Ил-96, Ту-204, SSJ, Ан-148. Проработаны направления модернизации Ил-96 и Ту-204. Наши планы одобрены межведомственной рабочей группой, созданной при правительстве РФ, под руководством Сергея Иванова. Имея подробный план работы до 2012 года, мы разрабатываем стратегию на долгосрочный период, которая определит продуктовый ряд, пути решения организационных, производственных, финансовых и других вопросов.

- Как бы Вы охарактеризовали проблемы авиастроения?

- Отсутствие заказов уже не является критическим вопросом для отрасли. Более сложной стала проблема удовлетворения имеющегося и ожидаемого спроса. Для ее решения необходимо провести технологическое переоснащение, сопряженное с реформой индустриальной модели отрасли. Мы отказываемся от концепции полного производственного цикла на каждом предприятии в пользу специализации и построения оптимальной для каждого проекта системы взаимодействия между заводами. Соответствующая идеология нами проработана, а подробные планы технологического переоснащения будут подготовлены к концу года. Нам также необходимо в короткие сроки улучшить ситуацию с кадровым обеспечением отрасли,

которое становится критическим для развития авиапрома. Объединение отрасли дает нам шанс наладить под эгидой ОАК систему послепродажного обслуживания гражданской авиатехники. Важный вопрос - финансовое обеспечение отраслевой реформы путем выстраивания лизинговых схем, привлечения инвесторов, реализации предоставляемых правительством преференций. Работая в тесном контракте с межведомственной рабочей группой, мы сумели добиться существенного увеличения государственной поддержки отрасли. Среди мер такой поддержки - субсидирование процентных ставок по долгосрочным кредитам при технологическом перевооружении предприятий, государственные субсидии по лизинговым платежам, госгарантии при финансировании поставок отечественных воздушных судов на экспорт. Господдержка также будет выражаться в финансировании увеличения уставного капитала ОАК.

- В этом году финансирование деятельности ОАК ведется за счет взносов компаний. Как будет вестись финансирование со следующего года?

- ОАК уже разворачивает собственную деятельность по тем направлениям, которые я упомянул выше. Кроме того, ОАК как владелец крупных активов начиная с этого года будет получать дивиденды от дочерних компаний.

- Будущие контракты будет заключать ОАК или дочерние компании?

- Основная задача ОАК - консолидация имеющегося потенциала отрасли для сохранения статуса России как авиационной державы, а не посредническая деятельность между покупателем и продавцом. Подписанием контрактов на поставку самолетов займутся дочерние компании, а в дальнейшем - формируемые бизнес-единицы.

- Как будут привлекаться денежные ресурсы в компании, входящие в ОАК?

- Инвестиционная политика - это одна из тех функций, которую корпорация берет на себя. Сегодня ОАК владеет крупными активами, поэтому она в состоянии привлечь более дешевые и более длинные деньги, чем предприятия, входящие в нее. При этом мы не собираемся жить за счет агентских процентов. Основная задача - снижение издержек для предприятий и, как следствие, более высокие дивиденды для материнской компании.

- Какие еще функции ОАК может взять на себя?

- Решение общих для всех компаний проблем. Например, создание сети послепродажного обслуживания, консигнационных складов. В этом плане мы очень сильно отстали от наших ведущих конкурентов, прежде всего в области гражданских самолетов. Возможна централизованная закупка ОАК комплектующих изделий и материалов, в которых нуждаются несколько предприятий. Например, двигатели ПС-90 сегодня покупают заводы в Воронеже и Ульяновске.

Безусловно, если это будет централизованная закупка, мы ее сможем сделать более выгодной для дочерних предприятий. Еще больше выгоды можно получить от закупки материалов - контракт на крупные отгрузочные партии проще заключать централизованно. ОАК также планирует проводить сертификацию всех наших поставщиков, строить единую систему контроля и обеспечения качества по основным материалам, использующимся в производстве самолетов.

- Как идет формирование ОАК?

- Сейчас мы находимся на втором этапе - довнесения активов, перечисленных в указе президента РФ от 20 февраля 2006 года. Сегодня все необходимые документы по акционированию МиГа и КАПО переданы в Росимущество. В ближайшее время будет запущен процесс акционирования. Параллельно идет оценка МиГа и КАПО для их вхождения в ОАК. Также будут внесены госпакеты завода "Тавиа" в Таганроге и дополнительные небольшие госактивы - в лизинговых компаниях ИФК и ФЛК, "Авиастар-СП". Кроме того, пройдет довнесение негосударственных активов, которые тоже были предусмотрены указом. Это будет или прямой обмен акций ОАК на акции дочерних или внучатых компаний, или выкуп этих акций.

- В какой последовательности будет проходить вхождение госактивов и частных пакетов в ОАК на втором этапе?

- Государство свои активы внесет, скорее всего, одновременно. Но негосударственных акционеров очень много, в некоторых компаниях их счет идет на сотни и тысячи. Поэтому по времени процесс их вхождения будет растянут. Но в любом случае результаты оценки и допэмиссия будут действовать ограниченный промежуток времени - не более полугода.

- Переговоры с частниками уже идут?

- Они идут давно - с акционерами "Иркут", с частными владельцами активов "Туполева", "Ильюшина", заводов "Авиастар-СП", ВАСО, "Сокол". Как только будут определены сроки и параметры эмиссии ОАК, переговоры перейдут в заключительную фазу.

- Процесс создания бизнес-единицы "Транспортная авиация" уже закончен?

- Она формируется на базе МАК "Ильюшин". В следующем году дивизион будет сформирован.

- Когда может завершиться формирование бизнес-единицы "Гражданская авиация"?

- На сегодняшний день в блоке "Гражданская авиация" я бы выделил три направления: серийные проекты, такие как Ту-204 и Ил-96 и их модификации; предсерийные, например SuperJet; перспективные, прежде всего МС-21. По каждому направлению существуют или создаются управляющие структуры. Для SuperJet - это "Гражданские самолеты Сухого", для МС-21 - дирекция в корпорации "Иркут". В будущем они войдут в блок "Гражданская авиация", который окончательно будет сформирован в 2008 году.

- С "Боевой авиацией" еще сложнее? Там как минимум пять блоков: тяжелые истребители фирмы "Сухой", средние "МиГи", стратегическая авиация, учебно-тренировочная, беспилотная.

- "Боевая авиация" тоже может быть структурирована без особых проблем. В этой сфере у нас есть дееспособные центры компетенций, ориентированные на зарубежных и российских заказчиков. Это АХК "Сухой", РСК "МиГ" и "Туполев" вместе с КАПО. Сегодня лидеры отрасли - МиГ и "Сухой" - загружены экспортными зака-

зами и имеют хорошие перспективы на внешнем рынке. Одновременно мы видим, что госпрограмма вооружений растет, и понимаем, что наша важнейшая задача - удовлетворение потребностей обороны страны. Мы должны обеспечить названным компаниям благоприятный режим для выполнения внутренних и экспортных контрактов. Поэтому в этой сфере мы не будем спешить с реформированием.

- При создании EADS Европа собирала в одну компанию все свои самолетные, вертолетные, оборонные и ракетно-космические активы. Почему в России не пошли по такому пути?

- У Европы процесс интеграции был намного сложнее, чем у нас: он был межнациональный и межгосударственный. В основу таких крупных образований должна быть заложена технологическая и бизнес-идея. Например, в самолетостроении и вертолетостроении используются одни материалы, комплексы авионики, примерно одинаковые двигатели. Поэтому логично через несколько лет провести слияние ОАК и компании "Вертолеты России". Что касается космоса и ракетной техники, хотя там тоже есть идентичные технологии, но отличий все-таки больше. Необходимости их слияния с ОАК в обозримом будущем я не вижу.

- Возможно ли включение в ОАК самолетостроительных активов бывшего СССР, продолжающих сегодня работать в одной кооперации с российскими предприятиями?

- Два десятка лет назад не было российской авиационной промышленности, была авиапромышленность СССР с глубокими межреспубликанскими кооперационными связями. Со многими предприятиями кооперация до сих пор не разорвана и есть потенциал совместного развития, в том числе и через включение предприятий в состав ОАК. Выгоды могут получить все стороны. Российская промышленность решает проблему дефицита производственных и кадровых ресурсов, наши партнеры из стран СНГ получают шанс сохранить авиационную промышленность. Примером реализации такой стратегии может служить принципиальное решение руководства Узбекистана и России о вхождении ТАПО имени Чкалова в ОАК.

- Как будет построен процесс вхождения в ОАК этого зарубежного актива?

- На тех же принципах, на которых в него входят все российские предприятия. Будет проведена оценка предприятия, а затем состоится обмен акций ТАПО имени Чкалова на акции ОАК. Причем руководством Узбекистана приняты наши условия: пакет акций, который ТАПОиЧ передаст ОАК, будет не менее контрольного пакета - 50% плюс одна акция. Сейчас создается совместная рабочая группа по определению механизма и этапов этого процесса. На ближайшем заседании межправительственной комиссии, которое должно состояться в конце этого года, рабочая группа доложит наработанные предложения.

- В каких проектах будет задействовано ТАПОиЧ?

- Последнее время ТАПОиЧ изготавливало транспортные самолеты Ил-76, поэтому предприятие может быть хорошим партнером по кооперации в изготовлении этих самолетов в Ульяновске. Объединение также изготавливает самолеты Ил-114. Мы убедились, что такой проект нужен товарной линейке ОАК: нам не хватало турбовинтового самолета для региональных перевозок размерности 50-65 мест для замены старых машин типа Ан-24.

- На постсоветском пространстве есть еще одна крупная авиационная держава. Возможно вхождение в ОАК украинских предприятий?

- Мы заинтересованы в интеграции с украинским авиапромом. Я встречался с руководством украинских авиапредприятий и с представителями правительства Украины, высказывал свое предложение о возможном вхождении украинских предприятий в ОАК на тех же правилах и принципах, на которых входят российские предприятия. Украине намного сложнее, чем России, стать самостоятельным игроком на авиастроительном рынке. Но как будут развиваться дальнейшие события, мне сложно прогнозировать. Во многом это будет связано с общеполитическими процессами. Безусловно, такой щепетильный сектор экономики, как авиация, без политических решений, без политической поддержки не может обеспечивать интеграционные процессы.

**Федоров Алексей Иннокентьевич, президент
ОАО "Объединенная авиастроительная
корпорация"**

Родился 14 апреля 1952 года в Улан-Удэ. В 1974 году окончил Иркутский политехнический институт. По распределению попал на работу в Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО). В 1989 году стал главным инженером ИАПО. В 1992 году

ИАПО было акционировано, господин Федоров стал его крупнейшим частным акционером и был избран генеральным директором ИАПО. В 1997-1998 годах занимал пост генерального директора авиационного военно-промышленного комплекса "Сухой" (предшественник АХК "Сухой"). В 1998-2004 годах - президент ИАПО. В 2003 году ИАПО было преобразовано в ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут"" и вышло на IPO. При раскрытии информации перед IPO выяснилось, что господину Федорову принадлежит 18,9% акций "Иркута". В сентябре 2004 года занял должности гендиректора и генконструктора ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", оставив пост главы "Иркута".

В марте 2006 года премьер Михаил Фрадков предложил Владимиру Путину кандидатуру господина Федорова в качестве главы создававшегося тогда ОАО "ОАК". Официально пост президента и председателя правления ОАК господин Федоров занял в декабре 2006 года после завершения процедуры регистрации корпорации. При этом свой пакет акций "Иркута" (капитализация на момент передачи корпорации составляла \$1,04 млрд.) он обменял на 4,9% акций ОАК.

Константин ЛАНТРАТОВ

*источник: газета «Коммерсантъ»
21.08.07*

"С ГОСУДАРСТВОМ МОЖНО РАБОТАТЬ"

**Интервью с президентом корпорации
"Иркут" Олегом Демченко.**

Несмотря на то, что владельцы частных заводов потеряли контроль над своими предприятиями и не приобрели должного контроля в созданной Объединенной авиастроительной корпорации, они считают процесс консолидации отрасли единственным шансом вывести отечественный авиапром из кризиса. Один из бывших собственников Иркутского авиационного завода Олег Демченко, а ныне наемный директор на государственном предприятии, рассказал Сергею Старикову о развитии предприятия на перспективу.

- Сегодня государство активно вернулось в авиастроение, чем оно может улучшить положение отрасли?

- В 1990-е годы авиастроительные предприятия решали проблемы выживания, зачастую без помощи государства. Сегодня у отрасли много проблем, но это проблемы роста. Для того чтобы их решать, требовалось объединение опыта передовых компаний любых форм собственности с господдержкой. Что и было сделано через создание ОАК. Государство повернулось к отрасли лицом, что соответствует практике мирового авиастроения. Ни в одной стране без государства самолеты нового поколения, будь то гражданские или военные, не строятся.

- Но директора авиакомпаний прогнозируют в 2008 году 45-процентный дефицит провозных емкостей.

- Такой дефицит - явление неизбежное, поскольку авиастроение - весьма инерционная отрасль. 15 лет в нее почти ничего не вкладывалось, и за один день положение не поправишь. Пассажиропоток устойчиво

растет, и авиакомпаниям приходится частично закрывать брешь западной техникой, так как промышленность не может выпустить необходимое количество отечественных самолетов. В этих условиях запретительные барьеры на ввоз зарубежной техники нецелесообразны. Но нельзя не видеть, что предложение отечественных лайнеров растет. Это касается и ранее созданных машин, таких как Ил-96, Ту-204 и Ту-214, и новых самолетов. Выходят на рынок Ан-148 и "Сухой" SuperJet. Решается вопрос по самолету Ту-204СМ, который получит новую кабину и новые двигатели. Он сможет еще летать 15 лет, пока на рынок не выйдет МС-21.

- Но сейчас авиакомпании купят новую иностранную технику, и потом им не понадобятся российские самолеты?

- Дефицит самолетов, который был искусственно создан, не исправится за один год. Также будет расти внутренний и внешний спрос на пассажирские перевозки.

- Как развивается сотрудничество "Иркута" с Airbus?

- 28 августа мы передаем Airbus первые комплекты деталей, которые будут поставлены на серийный самолет. Развивается и второе направление, связанное с конвертацией пассажирских самолетов в грузовые. Мощности совместного с Airbus предприятия позволяют переоборудовать 30 самолетов в год. Половина будет собираться в Дрездене, половина - в России. Наши планы подразумевают изготовление механических деталей на иркутском заводе на сумму примерно 100 млн. долл. в год и сборочные работы в подмосковных Луховицах на территории производственного комплекса РСК "МиГ". По срокам в 2010 году мы должны сделать

сертификацию лайнера и с 2011 года начать работать по этой программе. Практически принято решение о том, что новый сборочный цех в Луховицах будет передан "Иркуту".

- Как произойдет передача завода в Луховицах?

- На сегодняшний день есть несколько вариантов. Цех, который был построен для самолетов Ту-334, мы можем взять в долгосрочную аренду. Второй вариант: передача цеха на баланс "Иркута" после вхождения РСК.

- Довольны ли вы работой предприятия в 2006 году и его финансовыми показателями?

- Я доволен прогрессом в развитии корпорации. В 2005 году по РСБУ у нас был убыток, в 2006 году "Иркут" получил прибыль в 1,21 млрд. руб. Выручка в 2005 году составила 711 млн. долл., в 2006-м - 832 млн. долл., в 2007 году будет более 1,180 млрд. долл. У нас самая высокая в отрасли производительность труда. В 2006 году она составила 80 тыс. долл. на человека, в 2007 году планируем выйти на 107 тыс. долл., что приближает нас к западным нормам. Рост заработной платы за два года превысил 60%.

- Имеется ли продвижение по проекту нового среднемагистрального авиалайнера МС-21?

- Вчера, 14 августа, на комиссии ОАК защищены концепция и бизнес-план проекта МС-21. Главным исполнителем определена корпорация "Иркут", которая будет проектировать машину совместно с ведущими КБ. Разработка эскизного проекта завершится в 2009 году. К 2015 году самолет должен быть сертифицирован. Хотя мы приняли решение о начале программы, открытым остается предложение о совместной разработке МС-21 с Airbus.

- Есть ли удовлетворение тем, что ОАК предложили собирать 5% фюзеляжа А350?

- Вопрос о доле ОАК в проекте на самом деле не принципиален. Для нас более важно, что, включившись в проект, российский авиапром, как это сделал "Иркут" в программе А320, освоит новейшие стандарты, технологии и методы проектирования. Мы получим стимул к перевооружению производства и создадим новые компетенции.

- Будет ли конвертироваться нынешняя доля EADS в "Иркуте" в долю ОАК? Это обсуждалось с EADS?

- Оферта не объявлена, ценовые параметры ОАК не определила. Поэтому официальные переговоры с европейцами пока не ведутся.

- Будет ли объявлена повторная оферта в 2010 году?

- Первую оферту мы обязаны сделать по закону. Вторая не обсуждается, и я пока не вижу ее смысла. Окончательное решение остается за ОАК, а ее долгосрочная стратегия предусматривает привлечение инвесторов, а не выкуп акций.

- Зачем ОАК участвовать в разработке самолетов EADS?

- Обратимся к опыту "Иркута". Созданная с EADS кооперация нам очень много дала. Мы поменяли менталитет управленцев, внедрили новые стандарты, освоили самые современные технологические процессы, вырастили передовое поколение инженеров и рабочих. Производственные мощности "Иркута" стали более гибкими. Посмотрите на наш продуктовый ряд. На заводе, который в советские времена не относился к лидерам отрасли, сегодня выпускаются истребители Су-30МКИ/МКМ, учебно-тренировочные самолеты нового поколения Як-130, амфибии Бе-200 и комплектующие к современным лайнерам.

Вложив в переоснащение 148 млн. долл., мы в 2007 году выходим на уровень производства 64 млн. долл. К 2009 году завод достигнет проектной мощности по деталям для Airbus и будет выпускать 240 комплектов в год, что в два раза больше, чем сейчас. По этой модели в кооперации с западными партнерами мы можем развивать новые компетенции. Например, в части композиционных материалов. В свою очередь, рост наших возможностей усилит переговорные позиции по перспективным программам, таким как МС-21.

- Вы будете в ближайшее время размещать облигации?

- Нет, мы уже разместились. В этом году нет необходимости. В 2008-м, вероятно, вернемся к этой теме, итоги 2007 года покажут, нуждаемся ли мы в новых займах.

- Что сейчас представляет ОКБ им. Яковлева, каковы перспективы его развития?

- Оно остается юридическим лицом и стопроцентной дочерней структурой корпорации "Иркут". КБ загружено работой. Завершается разработка Як-130. С 2008 года основной темой станет МС-21. Но я бы хотел привлечь внимание к неформальным аспектам. Авиационное предприятие - живой организм. Мобильность и адаптивность помогла нам выжить в кризисные годы и сохранить коллектив, который по ряду показателей, например по среднему возрасту конструкторов, уникален для нашей промышленности. Недаром первый самолет, созданный заново российским авиапромом, - это Як-130.

- Каковы перспективы самолета Бе-200? Зачем переносить его производство из Иркутска в Таганрог?

- У иркутского завода есть проблема перегрузки производства заказами. В среднем по заводу она составляет 38%, по отдельным цехам достигает 70%. Поэтому было принято решение после изготовления семи самолетов для МЧС передать окончательную сборку по новым, прежде всего зарубежным, заказам в Таганрог. И в этом случае будет реализована современная кооперационная модель, способствующая оптимальной загрузке всей отрасли. В ее рамках иркутский завод будет выпускать для Бе-200 часть деталей крыла. В ближней перспективе портфель заказов на Бе-200 составит не менее десяти машин. Мы видим реальные перспективы расширения портфеля заказов после намеченной европейской сертификации самолета. Есть заявка Греции на 12 самолетов, Португалия может заказать два, поступили предложения из Италии, Малайзии, Индонезии.

- Будет ли перепрофилирование завода на производство гражданской продукции?

- Темпы сокращения военного производства будут определяться объемами новых заказов на Су-30МК, которые я прогнозирую на уровне 50-60 машин. И хотя завод будет наращивать выпуск Як-130, доля гражданской продукции начнет расти за счет расширения компонентного бизнеса и начала выпуска МС-21. После 2015 года "Иркут" рассчитывает увеличить долю гражданской продукции до 80% с нынешних 10%.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
16.08.07*

ЧЕГО МАКСУ НЕ ХВАТАЕТ ДО МАКСИМУМА

21 августа в г. Жуковском откроется VIII Международный авиационно-космический салон МАКС-2007. Генеральный спонсор – Рособоронэкспорт. На следующем авиасалоне его роль возрастет. О МАКСе сегодня и завтра рассказывает гендиректор Рособоронэкспорта Сергей Чemezov.

- Сергей Викторович, каким Вам представляется нынешний МАКС-2007?

- Мы гордимся тем, что МАКС входит в число крупнейших авиационных форумов мира и соответствует своему статусу международного авиасалона. Судить можно по тому, как растет интерес наших зарубежных заказчиков к подмосковному авиасалону. В этом году по линии Рособоронэкспорта на МАКС придут официальные делегации около 100 стран, это свыше 550 высокопоставленных представителей иностранных государств. Для сравнения: в прошлый раз по приглашению нашего предприятия салон в Жуковском посетили делегации из 70 стран общей численностью 330 человек.

Ежегодно для участия в авиасалоне съезжаются ведущие мировые авиапроизводители. В этом году свое участие подтвердили порядка 140 крупнейших иностранных компаний, нынешний МАКС соберет представителей авиационной промышленности 40 зарубежных государств. Отношение зарубежных производителей к российскому авиасалону как нельзя лучше демонстрирует тот факт, что такие авиационные державы, как Германия, Франция, США, уже который год представляют свою продукцию в рамках национальных экспозиций. На нынешнем МАКСе эти страны практически вдвое расширили свои экспозиции. В число участников нашего авиасалона вернулся Китай, тоже с обширной национальной экспозицией.

По этим показателям салон в Жуковском может претендовать на статус серьезного отраслевого бизнес-форума. Но, по моему мнению, основным фактором этого по-прежнему является привлекательность российского рынка для иностранных авиапроизводителей.

Салон действительно стремится отвечать высокому интересу иностранных участников, к МАКС-2007 организаторы провели определенную модернизацию инфраструктуры выставочного комплекса, постарались избежать ошибок прошлого.

- Организаторы МАКС-2007 обещают, как обычно, феерическую демонстрационную программу. Это действительно так?

- Я считаю, что пока никто не может сравниться с нашим авиашоу по зрелищности и насыщенности демонстрационной программы. Если на самом знаменитом международном авиасалоне в Ле Бурже в программе полетов приняли участие 40 летательных аппаратов, то в Жуковском в 2005 году было в два раза больше - 84. Количество образцов на статической стоянке МАКСа также больше, чем на других авиасалонах. В 2005 году организаторы сообщали, что

демонстрировалась 221 единица техники, тогда как на недавно прошедшем парижском авиашоу было представлено всего 140 образцов авиационной техники.

МАКС-2007 действительно побалует авиационными новинками - как российскими, так и зарубежными. Из российских образцов авиационной техники новинкой МАКС-2007 станут сразу две машины марки "МиГ" - суперсовременный истребитель МиГ-35, последняя разработка РСК "МиГ", и корабельный истребитель МиГ-29К, разработанный по заказу ВМС Индии. В полетах примет участие новейший истребитель Су-35 и истребитель-бомбардировщик Су-32.

ВВС США участвуют с обширной экспозицией, обещали привезти два F-16 и три F-15, будут участвовать в летной программе. Так что иностранные заказчики смогут сами в реальном времени сравнить наши "МиГи" и "Су" с их основными конкурентами, сопоставить их ресурс и маневренность.

В этом году феерическое шоу подготовили российские пилотажные группы "Русские витязи" и "Стрижи", уже традиционный участник подмосковного авиасалона французская группа Patrole de France. Впервые в рамках летной программы МАКС-2007 летчики Липецкого центра боевого применения и переучивания летного состава на четырех самолетах Су-27 воспроизведут маневренный воздушный бой. Зрителям представится уникальная возможность увидеть своими глазами, что такое совершенство российской авиационной техники в боевом применении.

- Что Вы можете сказать об экспортных перспективах образцов российской техники, которые будут представлены на авиасалоне? На что едут смотреть делегации из 100 стран?

- Наши истребители марок "МиГ" и "Су" составляют базу авиационного экспорта России. Истребители типа Су-30МК успешно поставлены нами в Индию, Китай, Венесуэлу, Индонезию. Везде российскими Су-30 гордятся, наши самолеты считаются основой боеспособности национальных ВВС. Буквально накануне авиасалона Россия передала малайзийским ВВС первые шесть истребителей из 18 заказанных, их пилоты очень довольны самолетами.

Конкурентоспособны российские "МиГи". В этом нас убеждает работа на индийском направлении по продвижению легкого многофункционального истребителя МиГ-35. Среди конкурентов - достаточно сильные производители: консорциум Eurofighter со своим EF-2000 Turboprop, американские компании Boeing и Lockheed Martin с самолетами F/A-18 Super Hornet и F-16 Fighting Falcon, шведский SAAB с JAS-39 Gripen, а также французская Dassault со своим истребителем Rafale. Могут сказать, что наши шансы достаточно высоки. Индийские летчики уже привыкли к нашим "МиГам" и очень высоко оценивают их летные, боевые и технические характеристики. Ведь практически 70% боевого парка Индии - это машины семейства "МиГ".

Одна из новинок авиасалона - корабельный истребитель МиГ-29К/КУБ - разработана специально для Индии. Несколько месяцев назад в России состоялся презентационный полет первого МиГ-29К. При-

существующие генералы из индийских ВВС были просто в восторге от этой машины и уже дали ей название - "Морская оса".

- Ожидается ли подписание каких-либо контрактов в ходе аэрокосмического салона?

- Мы завершили переговоры о поставке Индонезии самолетов марки "Су" и оборудования. На МАКС-2007 планируем завершить подписание соответствующих контрактных документов.

Возможно, подпишем документы, регламентирующие сотрудничество с некоторыми крупными западными концернами. Детали пока не готов назвать.

- Сергей Викторович, МАКС - не только зрелищное и маркетинговое мероприятие. Это некий барометр деловой активности российского авиапрома, барометр жизнеспособности нашей авиационно-космической отрасли. Со времени прошлого авиасалона МАКС как, по Вашей оценке, изменилось положение России в авиационном сегменте мирового рынка? Какого продвижения удалось добиться за прошедшие два года?

- В последние годы авиационный рынок находится на подъеме. Мировой объем продаж военных самолетов и вертолетов составляет в среднем 25-27 миллиардов долларов в год. Исходя из некоторых оценок, в ближайшей перспективе он может возрасти до 30 миллиардов долларов.

- За счет чего?

- Это связано с определенной тенденцией мирового рынка авиационной техники. Сейчас в большинстве стран, где на вооружении стоит российская техника, и не только российская, жизненный цикл вооружения постепенно подходит к концу. Многие зарубежные государства озадачены обновлением парка боевой авиации, этот процесс, по большому счету, только начался. Именно этим объясняется рост объемов рынка авиационной продукции в мире. Мы, в свою очередь, ожидаем сохранения динамики продаж российской авиационной техники военного и двойного назначения за рубежом.

Что касается положения России на мировом рынке военного авиастроения, то оно достаточно устойчивое. Имеющийся портфель заказов обеспечит загрузку авиастроительных и вертолетостроительных предприятий на ближайшие 5-7 лет. Мы ожидаем, что в этом году общий объем поставок авиационной техники по линии ФГУП "Рособоронэкспорт" превысит 2,5 миллиарда долларов США.

Российские авиационные компании подготовили к выводу на мировой рынок ряд новых проектов. Это истребители Су-35, МиГ-35, истребитель-бомбардировщик Су-32, учебно-боевой самолет Як-130. Мы уже начали продвижение этой продукции за рубеж, интерес к этим машинам высокий. Завершаются новые разработки, в частности, легкого военно-транспортного самолета. Ожидается оживление в таких рыночных сегментах, как послепродажное обслуживание, модернизация, поставка тренажеров.

- Какие страны входят в число заказчиков российской авиационной техники?

- В последние годы Рособоронэкспорт существенно расширил географию поставок боевой авиации российского производства. Мы значительно увеличили долю присутствия на рынках Латинской Америки, Северной Африки, Юго-Восточной Азии. Прошлый год ознаменовался серьезными прорывами российского авиационного экспорта.

Громкая победа российского маркетинга в отношении продукции военного назначения - это авиационные контракты с Венесуэлой. Боливарианская Республика, которая всегда была вотчиной США, сделала свой выбор в пользу партнерства с Россией. Венесуэла закупает у нас истребители Су-30, вертолетную технику, обычные вооружения.

Однако торговля оружием - это прежде всего геополитика. Последние контракты имели для России важнейшее политическое значение. Они дали импульс дальнейшей диверсификации российского военно-технического сотрудничества с иностранными государствами. Круг партнеров нашего предприятия постоянно расширяется. Если два года назад мы сотрудничали с 60 зарубежными странами, то в этом году число стран, с которыми мы ведем активную работу, достигает 80.

Стал очевидным тот факт, что время, когда российский экспорт вооружения и военной техники в значительной степени зависел от закупок Китая и Индии, уже в прошлом. Сегодня суперсовременные истребители Су-30 - это гордость воздушного флота не только Китая и Индии. Теперь ими искренне гордятся венесуэльские, малайзийские летчики.

- То есть Ваши оценки перспектив авиационной составляющей российского экспорта самые благоприятные?

- Сейчас мы действительно можем опереться на нашу авиационную промышленность. Контрактные обязательства выполняются, успешно реализуются новые проекты по созданию суперсовременных образцов авиационной техники. Мы, в свою очередь, по-прежнему готовы служить гарантом коммерческого успеха нашей авиационной техники на мировом рынке. Все предпосылки для этого есть.

- Пользуясь случаем, не могу не задать вопрос о том, какой объем экспортных поставок по всем видам вооружения будет в этом году?

- В этом году запланированы поставки вооружения и военной техники на 5,5 миллиарда долларов США. Итоги подводить рано, но по результатам нашей деятельности в первом полугодии можно сделать прогноз, что план будет выполнен.

- Ваши конкуренты гораздо более щедры в оценках. По подсчетам американских экспертов, российский экспорт оружия в этом году достигнет 7 миллиардов долларов США. Некоторые дают оценку, что мы и восемь сделаем.

- Это смотря кто как считает. Давайте не будем торопить события. Скажу только, что предпосылки для наращивания экспорта российского оружия действительно есть. Рособоронэкспорт располагает всеми необходимыми ресурсами для их реализации. Мы их активно используем.

- В последние годы отмечается рост закупок иностранными государствами средств противовоздушной обороны. Чем обусловлена такая тенденция?

- Конец прошлого века показал, что все войны приходят с неба. А в XXI наибольшую угрозу будут представлять еще и удары из космоса. Вот государства и пытаются защитить себя, надежно прикрывшись зонтиком ПВО. Во многих странах наступило осознание приоритетов в обеспечении стратегической безопасности в части создания или совершенствования национальных систем противовоздушной обороны. Это мудрая и дальновидная политика. Поэтому и отмечается рост продаж средств ПВО.

- Каковы успехи Рособоронэкспорта и какую часть занимает ПВО в совокупном экспорте?

- В общем объеме поставок нашего предприятия показатели продаж средств ПВО неуклонно увеличиваются. С 6% в 2004 году до 11% в 2006-м. При успешном выполнении плана на 2007 год они составят уже 13%.

- Как это выглядит в абсолютных цифрах?

- Портфель заказов по системам ПВО в настоящее время - 5,2 миллиарда долларов, а с учетом подписанных, но еще не вступивших в силу контрактов - 5,6 миллиарда. Такие показатели достигнуты впервые за последние годы. В перспективе до 2012 года мы выполним целый ряд уже подписанных крупных контрактов, в том числе по поставкам наиболее современной российской системы ПВО "Фаворит".

За последние пять лет существенно возрос интерес инозаказчиков к современной российской технике ПВО, а также к модернизации ранее поставленной. Объективно этому способствует то, что наше оружие по боевым характеристикам не уступает, а во многих случаях имеет лучшие показатели (в том числе по критерию "эффективность - стоимость") в сравнении с аналогичными образцами зарубежного производства. Российская техника ПВО во многих случаях отличается уникальностью применяемых конструкторских и технических решений.

- Какие страны являются наиболее крупными покупателями российских систем ПВО? Кто может стать наиболее перспективным нашим партнером в ближайшем будущем?

- Мне бы не хотелось делить страны на перспективные и неперспективные. Темпы продвижения российских средств ПВО на зарубежные рынки оружия преимущественно зависят от желаний и потребностей потенциальных покупателей. А мы, в свою очередь, открыты для всех государств, с которыми Российская Федерация ведет военно-техническое сотрудничество.

Что касается наиболее крупных покупателей, то это наши традиционные и давние партнеры - Китай и арабские страны. Достаточно интенсивно мы работаем по продвижению нашей техники с Ближним и Средним Востоком, рядом государств Юго-Восточной Азии, Северной Африки и Южной Америки. В этих регионах есть реальные перспективы заключения контрактов по поставкам. В последнее время появился крупный покупатель российской техники ПВО среди наших южных соседей.

- Сергей Викторович, какие российские системы ПВО пользуются наибольшим спросом на рынке вооружений?

- наших зарубежных партнеров интересует практически вся номенклатура изделий. Рособоронэкспорт предлагает потенциальным покупателям самые современные, во многих случаях не имеющие аналогов в мире системы ПВО. Это С-300ПМУ2 ("Фаворит"), С-300ВМ ("Антей-2500"), Бук-М2Э, Тор-М1 (в перспективе - Тор-М2), "Тунгуска-М1" и другие. Хорошие перспективы в продвижении на зарубежные рынки оружия имеют и средства РЭБ.

Хочу отметить, что Россия была и остается одной из немногих стран мира, которая самостоятельно разрабатывает, производит и предлагает на экспорт весь спектр техники ПВО. Именно поэтому наша страна - весьма привлекательный партнер для тех государств,

которые испытывают потребность в создании на своей территории полноценных комплексных автоматизированных группировок ПВО или в совершенствовании уже имеющихся систем.

- Каковы шансы продвижения на рынок системы С-300ВМ ("Антей-2500")? Не составит ли ей конкуренцию американский "Пэтриот"?

- Интерес к С-300ВМ у потенциальных покупателей высок. Уникальные боевые и эксплуатационные характеристики этих зенитно-ракетных систем позволяют надеяться на их успешное продвижение на зарубежные рынки оружия. И "Пэтриот" по ряду характеристик уступает нашей системе. Судите сами. У американцев время развертывания полчаса, у нас - пять минут. На нашем комплексе - вертикальный старт ракет. Следовательно, он имеет меньшее время реакции при отражении воздушного нападения с любого направления. В С-300ВМ использована совершенно уникальная высокоточная система наведения ракет, позволяющая с высокой эффективностью уничтожать как обычные аэродинамические средства воздушного нападения, так и головные части баллистических ракет, в том числе путем инициирования подрыва их боевой части.

В общем, на сегодняшний день С-300ВМ ("Антей-2500") является единственной в мире системой, обеспечивающей борьбу со всеми типами современных средств воздушного нападения, включая баллистические ракеты с дальностью пуска 2500 километров и менее. "Пэтриот" такими качествами пока не обладает.

Поэтому С-300ВМ должна быть востребована теми странами, которые испытывают баллистические угрозы и планируют создание систем нестратегической противоракетной обороны.

Конечно, ЗРС дальнего действия полной комплектации - удовольствие не из дешевых. Мы предлагаем более экономичный и, как мы полагаем, оптимальный вариант использования возможностей ЗРС дальнего действия для решения задач противовоздушной и противоракетной обороны. По желанию инозаказчика отдельные элементы С-300ВМ могут быть интегрированы, к примеру, в ЗРК средней дальности "Бук-М2Э". Это даст совершенно новое качество за меньшую стоимость.

- Сергей Викторович, каковы, по Вашему мнению, перспективы нового российского ЗРК "Тор-М2Э"?

- Это новейшее достижение российских разработчиков в классе зенитных ракетных комплексов малой дальности.

Сохранив основные принципы компоновки и даже большинство внешних признаков, боевая машина "Тор-М2Э" приобрела новые качества. Вдвое повышена ее огневая производительность за счет увеличения канальности по цели и ракете, значительно улучшены поисковые возможности, помехозащищенность, система обработки сигнала. В боевой машине применена круглосуточная оптико-электронная система поиска и сопровождения целей, а также новая вычислительная система.

Для реализации этих качеств в боевой машине "Тор-М2Э", в сравнении с "Тор-М1", применены новые технические решения, обновлена элементная база, подверглись кардинальной переработке или замене ее отдельные составные части.

Вместе с тем в ЗРК "Тор-М2Э" используется серийная, хорошо проверенная и зарекомендовавшая себя

ракета 9М331, которых достаточно много у инозаказчиков и в России.

Наши разработчики продолжают запланированный цикл испытаний и доводку комплекса, по результатам которых мы и сможем определиться по его перспективам. Думаю, комплекс в будущем будет пользоваться еще большим спросом у наших потенциальных заказчиков, чем "Тор-М1".

- Сергей Викторович, так чего же МАКСу не хватает до максимума?

- МАКС развивается, на нынешнем авиасалоне организаторы предприняли ряд мер, чтобы сделать российское авиашоу более современным и удобным для всех категорий посетителей. Однако мы считаем, что выставочный комплекс в Жуковском обладает гораздо большим потенциалом, который выходит за рамки авиасалона МАКС. По нашему мнению, будущее - за специализированным международным выставочным комплексом со всеми необходимыми элементами авиационно-транспортной инфраструктуры, который будет в полной мере отвечать решению всего спектра сложнейших задач, связанных с продвижением на мировой рынок российского вооружения и военной техники.

Как известно, именно Рособоронэкспорт традиционно отвечает за работу большинства официальных иностранных делегаций на МАКСе и на всех российских выставках подобного рода. Вы же понимаете, что наши высокопоставленные гости едут не только смотреть на захватывающее авиашоу, но и решать серьезнейшие стратегические вопросы обороноспособности своих государств. Авиасалон в Жуковском всегда являлся важнейшим маркетинговым мероприятием, очень серьезным фактором коммерческого успеха российского военно-технического сотрудничества, существенный вклад в который вносит Рособоронэкспорт.

Именно коммерческий успех продукции российских предприятий авиационно-космической отрасли является первоочередной целью проведения любых выставочных мероприятий, и прежде всего авиасалона МАКС.

Рособоронэкспорт, на котором лежит большая часть расходов на продвижение продукции отечественного ОПК, безусловно заинтересован в том, чтобы максимально оптимизировать эти затраты. Путем такой оптимизации мы видим создание в России постоянно действующего выставочного центра.

За все годы работы авиасалона МАКС площадь закрытых выставочных павильонов увеличилась, по разным оценкам, на 25-30%. Для сравнения, общая площадь павильонов в Ле Бурже - 128 тысяч квадрат-

ных метров, на МАКСе - всего 36 тысяч квадратных метров. Участникам приходится выкупать выгодные площади за полтора года до начала авиасалона, причем по стоимости, сравнимой с Ле Бурже.

За последние шесть-семь лет инфраструктура вокруг МАКСа, несмотря на усилия, не претерпела каких-либо существенных изменений. Во время авиасалона дорожное движение в городе Жуковском и на прилегающих трассах практически парализовано, что, несомненно, сказывается на общем впечатлении от авиационного праздника. Думаю, ни у кого, кто хоть раз пытался добраться до авиасалона, не вызовет сомнений то, что транспортная проблема - первое, что необходимо решить.

Кардинальное развитие должна получить гостиничная инфраструктура, которой на сегодня практически нет в районе. Нужно строить гостиничные комплексы соответствующего уровня. Это в некоторой степени также разгрузит основные транспортные магистрали в дни авиасалона.

Необходимо оптимизировать использование территорий выставочного комплекса за счет строительства современных павильонов большей площади, оснащенных в соответствии с потребностями экспонентов. С тем чтобы расположение павильонов и ключевых зон выставочного комплекса стало более удобным. Кратко говоря, нужна грамотная концепция развития.

По нашему мнению, помимо авиационных выставок, на базе ЛИИ им. Громова необходимо проводить демонстрации сухопутной техники, средств безопасности, транспортные выставки, оборудовать полигон для демонстрации бронетанковой и автомобильной техники.

В завершение хочу сказать, что создание в Жуковском постоянно действующего транспортно-выставочного комплекса откроет множество перспектив, позволит в будущем серьезно упростить решение задач, связанных с демонстрацией российской военной техники и другими сложнейшими аспектами военно-технического сотрудничества с иностранными государствами. Я уже не говорю об имиджевой составляющей. МАКСу-2007, который откроется завтра, я хочу пожелать прежде всего безоблачной погоды, успешной работы, а всем нам - последовательного движения в реализации поставленной президентом России задачи создания современного транспортно-выставочного комплекса.

Вадим СОЛОВЬЕВ

*источник: газета «Независимая газета»
20.08.07*

МИХАИЛ АНАНЯН: «ЕСТЬ ОПАСНОСТЬ УПУСТИТЬ РЫНОК»

Интервью с генеральным директором концерна «Наноиндустрия» Михаилом Ананяном.

Нанотехнологии способны изменить экономику. Но без детально прописанной госпрограммы развития этой индустрии Россия рискует потерять не только

шанс на зарубежную экспансию, но и собственный рынок. О том, как нанотехнологии могут изменить жизнь, газете «Взгляд» рассказал генеральный директор концерна «Наноиндустрия» Михаил Ананян.

- Михаил Арсенович, ажиотаж вокруг нанотехнологий имеет под собой реальную почву?

– В принципе, весь цивилизованный мир давно уже занимается проблематикой нанотехнологий. Люди поняли, что это совершенно новое явление в экономике, в технике и вообще в понимании материи.

О нанотехнологиях говорилось еще в 1960-х годах, но только после изобретения так называемого туннельного микроскопа в 1980 году разговоры перешли в конкретное русло. Нанонаука – это новая область знаний, где очень трудно разделить сферы наук – химии, физики, биологии. Появилась междисциплинарная область знаний, и люди, обеспеченные инструментарием, стали искать практическое приложение. Существует масса эффектов, относящихся к фундаментальным исследованиям. А технология появляется только тогда, когда мы можем повторить некий эффект и знаем, какие процедуры необходимо осуществить для его реализации. Нанотехнологии – это политическая мода. Не только у нас в стране, но и в мире. А это опасно, потому что можно заболтать что угодно.

– Отрасль получила импульс для развития?

– Для того чтобы заниматься нанотехнологиями, нужно для начала определиться: что мы в итоге хотим получить? В конечном счете все сводится к экономике. Встают вопросы: сколько нужно затратить и сколько можно получить? Когда? Какие новые качества изделий и жизни возникнут? То есть необходимо выработать программу, в которой бы было определено, что мы конкретно будем делать. В этих рамках будут выработаны какие-то действия для достижения поставленных целей и выбранных приоритетов. Сейчас ничего похожего нет. Я уже 8 лет спрашиваю: где реальная программа, под которую можно выделить деньги? Какую-то часть денег, которые выделяет правительство на нанотехнологии, я бы пустил как раз на создание такой программы. Без этого все остальное бессмысленно. Тогда будет что-то конкретное, будет понятно, на что тратятся деньги.

– Вы предлагали такую программу?

– Самое первое письмо о том, что необходима государственная программа, мы написали в Совет безопасности в 1999 году. Уже прошло 8 лет. Это целое поколение. Потерянное время никакими деньгами не компенсируешь. Пока в науке наше положение не так уж плохо, все-таки высокую планку ученые удержали. Но это достигнуто, во-первых, за счет того, что страна талантливая, во-вторых, сохранились традиции концептуального образования, которые еще не изжиты до конца. Все это позволило продержаться науке, но она в немалой степени стала работать на другие страны. Многие значимые специалисты уехали. И они не вернутся, потому что здесь нет таких условий для работы. А с точки зрения практического применения – отставание катастрофическое.

Беда в том, что деньгами этот вектор не повернуть. Здесь нужны принципиальные решения, не связанные с выступлениями по телевизору. И срочно, пока не поздно. Потому что речь идет о национальной безопасности. Если посмотреть, что делается в области вооружений в США, например, то становится очень неуютно. Нанотехнологии – опасное оружие, гораздо опаснее ракетного или ядерного.

– Каковы шансы России на рынке нанотехнологий занять лидирующие позиции?

– Сейчас есть опасность упустить даже собственный рынок. В Россию начинают поступать изделия с

применением нанотехнологий, и они точно так же могут заполнить этот рынок, как иностранные автомобили, например. Может случиться, что для нас через несколько лет не останется места на мировом рынке, там будет просто все занято. С нашим рынком это уже происходит.

– Что препятствует развитию нанотехнологий?

– В России есть много разных интересных разработок. Но плохо то, что изначально не был обозначен вектор на их промышленное внедрение. И самое главное, что рынок не готов к новым продуктам. Когда люди находятся в неведении, естественно, они при планировании перспективных промышленных разработок не будут закладывать в них возможности нанотехнологий, поскольку не имеют об этом представления. Мы сейчас встречаемся со специалистами институтов и заводов, оборонных предприятий и поясняем, что нанотехнологии – это не 2030, не 2050 год, это уже сегодня. Они ведь даже не знают, что есть конкретные наработки, конкретные нанопродукты. И из этих ручейков может появиться другая экономика – с экономией энергоресурсов, улучшением экологии, повышением качества медицинского обслуживания и всего качества жизни в целом. Я не знаю ни одной отрасли в промышленности, да и в других отраслях – медицине, сельском хозяйстве, строительстве, – где нанотехнологии не могли бы принести положительный результат. Пока об этом говорится абстрактно, результата не будет. Нужно идти на эти предприятия, разбираться, какие там проблемы, где нанотехнологии могут быть эффективны.

– Где нанотехнологии уже применяются?

– Есть много примеров. Взять, к примеру, машиностроение. У нас огромный станочный парк, в котором миллионы единиц оборудования. Этот парк отработал 10–20 лет. Естественно, станки изнашивались, а поменять этот парк, выкинуть его весь невозможно. Значит, нужно иметь некую программу по модернизации станков. Мы сейчас работаем с заводами, где повышаем качество работы станков, применяя специальные нанодисперсные порошки. И эти порошки могут применяться в целом ряде областей: автотроме, энергетических системах, жилищно-коммунальном хозяйстве и т. д. Практически везде, где есть узлы трения – двигатели, насосы, компрессоры.

– Нанокирпичи?

– Тоже интересная тема. Сейчас в России есть компании, которые занимаются упрочнением пенобетона. Делаются некие нанодобавки: на кубометр пенобетона примерно 8 граммов этих добавок – и пенобетон становится прочнее в полтора-два раза. Уже сегодня при строительстве жилья, в частности в Ижевске, используются эти пеноблоки в качестве стеновых панелей. А что такое в полтора-два раза повышается прочность? Это значит, вы можете его сделать тоньше, легче, его транспортировать легче, поднимать легче, и в каждом звене этой цепи идет экономия ресурсов. Нанодобавки делают из отходов металлургического производства. Вот здесь и работает реальная экономика. Так же как и при наноструктурировании инструментов их износостойкость повышается в полтора-два раза. Головка для глубинного сверления стоит, например, 160 евро. Ее хватает на один проход, а используются они сотнями. Нетрудно посчитать экономию, если повысить в полтора-два раза износостойкость только этого инструмента.

– Насколько широко может быть применение нанотехнологий?

– Стоит только за ниточку потянуть. Когда мы начали плотно работать со специалистами завода, который производит авиационные двигатели, выяснилось, что им нужны жаростойкие покрытия на лопатки турбин, им нужно увеличить температуру и ресурс работы самого двигателя, необходимы материалы для торцевых уплотнителей и материалы, которые могут заменить существующие алюминиевые и титановые сплавы. То есть возникает некая системная задача, где мы можем эффективно использовать нанотехнологии. Аналогичные задачи возникают и у других авиационных предприятий – и вот уже у нас есть авиационный кластер, где понятна программа работы.

– Государство предлагает деньги на развитие технологий?

– Ну кто их будет предлагать? Все ищут, где бы их взять.

– Вы работаете с зарубежными компаниями?

– Есть такой опыт. Ко мне приезжали итальянцы, которые интересовались использованием нанотехнологий для создания альтернативных источников энергии. У нас есть на этот счет соображения, но им мы предложили не производить энергию, а экономить. Мы дали им свои нанодисперсные противозносные составы, которые они проверили на легковых, а затем на грузовых автомобилях.

Эти составы в виде суспензии добавляются в масло в объеме 0,3–0,4 грамма. Через 100–200 километров автомобиль начинает жить другой жизнью: повышается компрессия двигателя, снижается вибрация и шум, выравнивается работа цилиндров, экономия топлива составляет 5–15% и до 50% сокращаются выхлопы вредных газов. Все это многократно испытано и на двигателях тепловозов, и на дизелях кораблей, и на энергетических установках.

Эти составы при широком внедрении могли бы дать мощнейший экономический эффект в масштабах страны. Технология апробирована не только в России, но и в Китае, Турции, Чили.

– Российские госкорпорации интересуются нанотехнологиями?

– Недавно мы провели большое совещание в «Российских железных дорогах». Вел его начальник департамента технической политики РЖД. Выяснилось, что существует масса проблем, которые мы с помощью нанотехнологий уже сегодня можем успешно решать. В сентябре будут собраны предложения со всех подразделений и сделана некая программа – железнодорожный кластер.

Еще один кластер – Мосводоканал, а также все водоканалы России. Ведь проблемы везде схожие. Есть наработки в сельском хозяйстве. В частности, на основе наночастиц серебра, обладающих антибактериальными свойствами, мы сделали специальный лак. Им можно обработать резиновые вкладыши в доильные аппараты, в которых скапливаются бактерии, вызывающие болезни у коров. При этом одновременно уничтожаются бактерии и продлевается ресурс работы аппаратов.

– В оборонной отрасли нанотехнологии присутствуют?

– Это очень серьезная тема. В свое время мы подготовили обширный обзор «Нанотехнологии в систе-

ме вооружения военной техники США». Там полным ходом ведутся разработки. И в Китае ведутся, и в других странах. Это не только новые системы вооружений – это новые военные доктрины.

– Какие проблемы возникают при продвижении нанотехнологий на рынке?

– Нанотехнологии – дорогой бизнес. Все определяется только одним – насколько развит рынок. И на Западе он пока только развивается, хотя значительно быстрее, чем у нас. В России, как правило, нет глобального понимания, как можно системно использовать нанотехнологии.

Например, сегодня мы можем производить 100 килограммов нанодисперсных противозносных составов в месяц. Они достаточно дороги – 20 долларов грамм. Только на этой технологии можно в месяц зарабатывать 2 млн. долларов. Но не зарабатываем. Рынка нет. Мы пока не используем розничные продажи, в малых объемах это невыгодно. Выгодна работа с крупными энергетическими системами, системами водоснабжения, транспортными средствами, везде, где есть значительные объемы. Экономия ресурсов, продление времени службы тех или иных агрегатов – все это можно делать уже сегодня. Вопрос в том, кому это надо.

– Какова, по вашему мнению, должна быть роль государства в процессе внедрения нанотехнологий?

– Есть проблемы, которые должно решать государство. И дело тут не в деньгах. Главная задача государства – создать условия, чтобы нанотехнологии сегодня сами заработали свои деньги. И тогда не нужно государству столько денег в это вкладывать.

Отеческой опеки государства пока не ощущаем. Наоборот, достаточно примеров бюрократического противостояния. За прохождение обычных документов, за регистрацию патентов в разумные сроки необходимо платить дополнительные, не установленные законом деньги. Организована легальная система отъема денег у тех, кто пытается что-то создать. Это вопрос, которым должно наконец заняться государство. Не знаю, кто – МВД, ФСБ или еще кто-то. Мы платим налоги, и государство обязано это делать.

Еще есть один вопрос, связанный с патентованием. Российский патент за границей никому не нужен. А денег на зарубежное патентование у нас нет. И вот приходят бойкие ребята из-за рубежа и предлагают оплатить патент, но с условием, что он будет принадлежать нам на 25%.

Почему наше государство при таком изобилии денег не может решить проблему со своими же изобретателями? Ведь можно же оплатить автору зарубежный патент и обогащаться вместе с ним? Когда все говорят об огромных деньгах, я не понимаю, в чем дело. Заплатите, наконец, эти деньги государственным чиновникам, чтобы они просто выполняли свои обязанности.

Дмитрий МУРАВЬЕВ

*источник: газета «Взгляд»
07.08.07*

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

CAPITAL TURBINES AUSTRALIA ПОСТРОИТ ТЕПЛОЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В СИНГАПУРЕ

Компании Capital Turbines Australia и CT Engineering & Construction Pte Ltd (СТес) подписали контракт с компанией Vanuau Utilities Pte Ltd на поставку комбинированной вспомогательной установки для биодизельной электростанции на острове Джуронг в Сингапуре, принадлежащей компании Natural Fuels Limited (NFL).

После своего завершения проект станет крупнейшей биодизельной станцией в мире и будет служить источником альтернативного топлива взамен используемого на настоящий момент традиционного.

По условиям контракта СТес осуществит поставку современной станции "под ключ". Работающая станция будет производить 5 МВ электроэнергии и 45 тонн пара в час для биодизельного завода NFL. Конструкция системы не только объединяет в себе различные технологические новшества, позволяющие обеспечить бесперебойную подачу энергии на протя-

жении всего срока эксплуатации, но и предусматривает возможности для дальнейшего расширения и модернизации станции.

По словам Нила Робинсона (Neil Robinson), руководителя Capital Turbines, заключение данного контракта является "стратегическим ходом в игре на переживающем бум энергетическом рынке Сингапура, позволяющим пополнить портфолио проектов компании в этом регионе". "Используя специализированные возможности нашей компании, мы смогли найти инновационные решения, которые удовлетворяют энергетическим запросам заказчика и существенно помогают приблизиться к нашим целям", - добавил он.

Сроки проекта крайне сжатые: Capital Turbines планирует начать производство паровой энергии в последнем квартале 2007 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.capitalturbines.com
27.07.07*

WAUKESHA BEARINGS УВЕЛИЧИВАЕТ СВОЕ ПРИСУТВИЕ В РОССИИ

Американская корпорация Waukesha Bearings и российская государственная компания ВНИИЭМ (Всероссийский научно-исследовательский институт электромеханики им. А.Г. Иосифяна) заключили соглашение о долгосрочном стратегическом партнерстве.

Соглашение включает в себя создание условий для совместной разработки, производства и маркетинга уплотнителей для компрессоров, турбоэкспандеров и других продуктов турбинного машиностроения, используемых в нефтяной, газовой и энергетической промышленности.

Церемония подписания с участием руководителей обеих компаний состоялась 9 июля в Москве. На церемонии также присутствовали представители "Газпрома", крупнейшей в мире компании по объему добычи природного газа.

Waukesha Bearings - лидирующая компания по производству различных уплотнителей для турбиностроения. Компания имеет инженерные и производственные мощности и офисы в США, Великобритании и Мексике, а также филиалы в Китае, Японии и Италии. В рамках реализации положений подписанного соглашения компания планирует открыть отделение в Москве.

ВНИИЭМ - ведущее многопрофильное предприятие мирового уровня, осуществляющее полный спектр работ по исследованию, разработке и производству высокотехнологичных электромеханических продуктов, включая магнитные уплотнительные системы.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
03.08.07*

SIEMENS: ЗАКАЗ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В КУВЕЙТЕ

Консорциум, возглавляемый компанией Siemens Power Generation (PG), получил заказ от министерства энергетики Кувейта на расширение газотурбинной станции Аз Зур и превращение ее в станцию комбинированного типа.

Целью модернизации является повышение установленной мощности электростанции с 560 МВ до 1600 МВ. Стоимость контракта составляет примерно 483 миллиона долларов. Электростанция, которая будет работать на природном газе или нефти, будет модернизирована в два этапа: запуск первого блока запланирован на март 2010 года, запуск второго - на июнь 2010 года.

В консорциум компаний, работающих над проектом, также войдут бельгийская компания Cockerill

Maintenance & Ingenierie (CMI) и местный партнер, компания Alghanim International. В дополнение к паротурбинной установке Siemens PG осуществит постройку турбины, преобразователей, поставку гидропаровой системы, электротехнического оборудования. Компания CMI поставит теплоутилизационный парогенератор. На начальном этапе проекта Siemens осуществит постройку электростанции, состоящей из четырех парогенераторов, соединенных с единственной паровой турбиной.

Также в июле Siemens PG и министерство энергетики Кувейта подписали долгосрочный контракт на техподдержку и обслуживание газовой турбины.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам
www.siemens.com/powergeneration
06.08.07*

GE ПРОДАЛА ТЫСЯЧНУЮ ТУРБИНУ F-КЛАССА

За прошедшие более чем 20 лет компании, оснащенные газовыми турбинами компании GE Energy класса F, принесли General Electric 30 миллиардов долларов прибыли. 11 августа GE отметила юбилей: продажу тысячной газовой турбины, построенной по технологии F.

При помощи местных поставщиков, под контролем служащих и представителей компаний GE и Saudi Electricity Company (SEC) юбилейная машина была погружена в вагон в Гринвилле, США, чтобы начать свой путь в Саудовскую Аравию. Газовая турбина Frame 7FA - одна из четырех турбин, которыми планируется оснастить электростанцию №8 в городе Эр-Рияде, принадлежащую SEC.

Турбины GE класса F работают в 45 странах мира, их общая выработка превысила 20 миллионов часов коммерческой эксплуатации, обеспечив GE лидирующие позиции на рынке. Мощности, оснащенные технологией F, обеспечили примерно 3,8 миллиарда мегаватт-часов - этого объема достаточно для того,

чтобы на протяжении трех лет снабжать все домохозяйства США электроэнергией.

"С момента своего появления в 1987 году наша технология F оказала очень большое влияние как на энергетическую промышленность, так и на саму компанию General Electric, - говорит Джон Кренички (- John Krenicki), президент и глава компании GE Energy. - За эти 20 лет деятельность, связанная с различными аспектами использования нашей технологии F, включая продажи и услуги, принесла компании прибыль в 30 миллиардов долларов". Кренички также подчеркнул, что поставка газовой турбины 7FA в Саудовскую Аравию является частью деятельности компании по созданию источников альтернативной энергии в ближневосточном регионе. С середины 2006 года GE заключила несколько контрактов в области газового турбиностроения в регионе общей стоимостью 3,8 миллиарда долларов. Из 77 турбин, которые используются в этих проектах, 45 являются машинами класса F.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
14.08.07*

УЛУЧШЕННАЯ ТУРБИНА SIEMENS SGT-800

Компания Siemens объявила о начале продаж газовой турбины SGT-800 в новой модификации - мощностью 47 МВ вместо 45 МВ, обеспечиваемых турбиной ранее.

При работе в операциях простого цикла модификация турбины позволит увеличить КПД получения электроэнергии с 37% до 37,5%. При установке турбины на электростанциях комбинированного цикла общая мощность повысится с 64 до 66 МВ, а эффективность возрастет с 53% до 54%.

Газовая турбина типа SGT-800 была запущена в производство в 1997 году под названием GTX100, ее

мощность составляла 43 МВ. С тех пор Siemens постоянно занималась улучшением рабочих характеристик турбины. По результатам серии тестов была создана база для оптимизации работы первой и второй ступеней системы охлаждения турбины. Это улучшение, а также увеличение тяги воздуха от компрессора позволило увеличить мощность и эффективность работы турбины.

Модифицированные специальные компоненты являются полностью заменяемыми и уже поступили в продажу.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
03.08.07*

ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ В АВСТРАЛИИ НА БАЗЕ ТУРБИН ALSTOM GT13S

Alstom выиграла контракт на постройку газовой электростанции открытого цикла мощностью 660 МВ в городе Колонгра в 120 км к югу от Сиднея. Контракт приблизительной стоимостью 250 миллионов евро заключен с компанией Delta Electricity, находящейся в собственности государства.

По условиям контракта компания Alstom обеспечит разработку, поставку и ввод в эксплуатацию всей станции, включая четыре газовые турбины GT13E2, поэтапные трансформеры и контрольные системы. Электростанция будет поставлять электроэнергию во

время периодов пиковых нагрузок, используя преимущества гибкой в режимах использования турбины GT13. Данный контракт является пятым по счету для Alstom в Австралии с 2005 года. Всего для обеспечения пяти газотурбинных станций было поставлено 11 турбин различных сфер применения. В середине 60-х годов XX века Alstom осуществила поставку 4 паротурбинных генераторов мощностью 350 МВ для станции в Колонгра, а сейчас осуществит внедрение современной технологии, которая позволит производить электроэнергию в количестве, достаточном для обеспечения нужд 600 000 домохозяйств.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
31.07.07*

VOITH TURBO СОБИРАЕТСЯ ПРИОБРЕСТИ BHS GETRIEBE

Компания GE Energy заключила контракты на общую сумму более 1,8 млрд. долларов на поставку 32 газовых турбин и дополнительного оборудования для проектов в Кувейте и Катаре, что добавит более 5 ГВ установленной мощности на электростанциях региона.

В основном заказы были сделаны на газовые турбины типа Frame 9E, а также генераторы six 330H и паровые турбины D11, которые будут использоваться

на электростанциях комбинированного цикла. Последняя серия заказов в Кувейте и Катаре, полученная компанией GE Energy с декабря 2006 года, принесет ей примерно 3,5 млрд. долларов. В дополнение к новому заказу GE планирует расширить свое присутствие в регионе и учредить на Ближнем Востоке офисы с целью координации управления проектами в области "новой энергетики".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
25.07.07*

ПРОДАЖА КОМПАНИИ DEUTZ POWER SYSTEMS

Deutz AG подписала соглашение о продаже своего дочернего бизнеса.

Deutz AG подписала соглашение о продаже своего дочернего бизнеса по производству газовых и дизельных моторов для децентрализованного энергоснабжения, компании Deutz Power Systems, частной венчурной компании Zi, которая занимается сделками по выкупу и поглощению предприятий, приобретению инфраструктуры и инвестициями в Европе, США и Азии. Заявленная цена сделки составила 360 миллионов евро. Сделка находится в процессе одобрения дирекцией Deutz AG и

антимонопольными ведомствами. После продажи Deutz Power Systems компания Deutz собирается сфокусироваться на своем основном бизнесе - разработке и производстве компактных дизельных моторов. по производству газовых и дизельных моторов для децентрализованного энергоснабжения, компании Deutz Power Systems, частной венчурной компании Zi, которая занимается сделками по выкупу и поглощению предприятий, приобретению инфраструктуры и инвестициями в Европе, США и Азии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.deutz.com
05.08.07*

УСТАНОВКИ GE LM6000-PC SPRINT ДЛЯ КАЛИФОРНИИ

Компания GE Energy объявила о поставке пяти аэродеривативных газотурбинных генераторных установок LM6000-PC Sprint для компании Southern California Edison (SCE) в пять различных точек южной Калифорнии, США.

Турбины будут использоваться как запасные силовые мощности - это необходимо в связи с высокой температурой воздуха и рекордным потреблением электроэнергии, которое вызвало дефицит мощ-

ности выработки энергии SCE. Газотурбинная генераторная установка простого цикла типа LM6000-PC Sprint обладает мощностью 49 МВ. Источником энергии будет природный газ.

GE Energy осуществит весь необходимый объем поставок оборудования, включая модули контроля выбросов, генераторы холодного пуска и компрессоры. Начало работы газовых турбин запланировано на лето 2007 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/energy
30.07.07*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу + 7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ТРЕТИЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

27–28 сентября 2007 года, г. Москва, гостиница «Золотое кольцо», Смоленская ул., д. 5

ЗАДАЧИ ФОРУМА

Обсуждение роли и значимости бухгалтерской службы как единого центра информации о финансово-хозяйственной деятельности предприятия

Анализ последних изменений в законодательных и нормативных актах по вопросам бухгалтерского и налогового учета и отчетности

Организация обмена мнениями между практикующими бухгалтерами отрасли

Выработка профессиональных суждений по конкретным вопросам бухгалтерского и налогового учета в отрасли

Организация двустороннего конструктивного обмена мнениями между разработчиками законодательных актов и бухгалтерами, применяющими их на практике

Создание эффективных условий для повышения квалификации, отбора талантливой молодежи и подготовки молодых кадров для формирования бухгалтерских служб в отрасли

Обсуждение роли и значимости секции бухгалтеров Клуба авиастроителей как методологического центра формирования профессионального суждения по актуальным вопросам бухгалтерского и налогового учета в авиастроении

УЧАСТИЕ В ФОРУМЕ

Участие в форуме платное. Размер организационного взноса составляет 24 000 рублей (включая НДС) на одного участника. В случае участия в форуме более чем одного специалиста предприятия предусмотрена скидка в размере 10% на каждого участника, кроме первого.

Для участия в форуме Вам необходимо прислать в Клуб авиастроителей заполненную регистрационную форму до 14 сентября 2007 г.

ТЕМА ФОРУМА: «БУХГАЛТЕРСКАЯ СЛУЖБА – ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ИНФОРМАЦИИ О ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОМ ПОЛОЖЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЯ: МИССИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГЛАВНОГО БУХГАЛТЕРА»

В работе форума примут участие:

Родителяева Н.В. – разработчик ПБУ, координатор секции бухгалтеров Клуба авиастроителей

Холева С.Н. – начальник отдела применения законодательства о налогах и сборах департамента налоговой и таможенно-тарифной политики Минфина РФ

Шаповалова В.Г. – ведущий юрисконсульт юридического агентства "Барклай", преподаватель МГУ

Шнайдерман Т.А. – заместитель начальника отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Минфина РФ.

В ПРОГРАММЕ ФОРУМА

Актуальные вопросы совершенствования налогового администрирования, изменения, внесенные в ч. I НК РФ

Нематериальные активы как особый вид имущества организации. Проблемные вопросы учета нематериальных активов и перспектива сближения с МСФО.

Проблемы автоматизации бухгалтерского учета: опыт и перспективы.

Новое в методологии бухгалтерского учета. Программа реформирования бухгалтерского учета в России.

Бухгалтерский учет как единая система информации о финансово-хозяйственном положении предприятия: проблемы достоверности и оперативности учета.

Правовая практика договорного процесса. Риски в связи с неточностью формулирования условий договоров и отсутствием необходимой для бухгалтера информации в договоре.

В рамках форума пройдет заседание секции бухгалтеров Клуба авиастроителей. Тема заседания: "Успешный опыт взаимодействия бухгалтерской и экономической служб предприятий".



27-28 сентября 2007 г., Москва, гостиница "Золотое кольцо"
ТРЕТИЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

Фамилия	
Имя	
Отчество	
Должность	
Название предприятия	
Вид деятельности	
Почтовый адрес (включая индекс)	
Ваш контактный телефон (включая код города)	факс:
Адрес вашей электронной почты	_____@_____
Другие сведения (на ваше усмотрение)	

Нужно ли забронировать номер в гостинице "Золотое кольцо"? (Да/Нет)	
Укажите максимальную цену номера в другой гостинице (руб./сут.)	

ВНИМАНИЕ! Регистрационная форма заполняется отдельно на КАЖДОГО участника форума.

" ____ " _____ 2007 г.

Подпись _____

СРОК ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА РЕГИСТРАЦИОННЫХ ФОРМ - 14 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА

НП "Клуб авиастроителей"

Почтовый адрес: 127015, Россия, г. Москва,
Бутырская ул., дом 46, стр. 1
Тел./факс: (495) 685-1930
(495) 685-2630
e-mail: forumbuh@as-club.ru
web-сайт: www.as-club.ru

Заполненную регистрационную форму направьте
в Клуб авиастроителей по факсу:

+7 (495) 685-1930; 685-2630

ЧЕТВЕРТАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ: ПОСТФАКТУМ



ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Финалист Четвертой ежегодной олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Артур Смирнов (г. Санкт-Петербург) стал студентом Университета аэрокосмического приборостроения по специальности "Информационные технологии".

ПИСЬМО АРТУРА СМИРНОВА В КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

"Уважаемые члены Клуба авиастроителей и организаторы Четвертой ежегодной олимпиады по истории авиации! Я тоже хочу тоже поделиться своей радостью. Я стал студентом Университета аэрокосмического приборостроения по специальности "Информационные технологии". Наш университет занял третье место по Санкт-Петербургу (после Университета театра и Университета сервиса) по конкурсу. Еще раз большущее спасибо организаторам олимпиады, на молодежном форуме которой я получил хороший заряд для штурма олимпиадных высот по математике и физике в моем университете. С нетерпением жду следующей олимпиады, для участия в которой я соберу хорошую питерскую команду. В июле я в Риме играл за сборную клубной команды России по мини-футболу. В финале мы играли с англичанами и завоевали "серебро". Желаю всем крепкого здоровья и бесконечности... успехов. Я призываю ребят участвовать в следующей олимпиаде. Это так интересно!"

*Артур Смирнов,
финалист Четвертой олимпиады*

Член клуба авиастроителей, победитель Четвертой ежегодной олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Владимир Боровиков стал студентом Иркутского государственного технического университета.

ПИСЬМО ВЛАДИМИРА БОРОВИКОВА В КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Здравствуйте, члены Клуба авиастроителей!

Хотелось бы поделиться со всеми своей радостью и сказать огромное спасибо всем людям, которые организовали наш Клуб, тем, кто организывает его деятельность сейчас, и всем тем, кому безразлична судьба отечественного авиастроения.

Теперь я являюсь студентом Иркутского государственного технического университета по специальности «Самолето- и вертолетостроение». Свою будущую профессиональную деятельность я планирую связать с авиацией!

*Я желаю всем идти к намеченной цели и добиться её!
Всем удачи!*

*Боровиков Владимир,
член Клуба авиастроителей*

САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС, РЕБЯТА!!!

Генеральный спонсор проекта



ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru

Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"

