

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 5 (29), май 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	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	43
ИНТЕРВЬЮ	82
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните **ЗАЯВКУ**, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей.

подробности
на **93**
стр.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН МАКС-2007

ЖУКОВСКИЙ, РОССИЯ, 21.08.2007—26.08.2007

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Глава ОАК предлагает удвоить господдержку российского самолетостроения	3	"МИГ" приватизируют в 2007 г.	9
ОАК пока не рассматривает вопрос о приобретении новых активов – Иванов	3	"Илы" не долетели до Китая	10
Безлюдная корпорация	3	Собрание акционеров ВСМПО–Ависма пройдет 28 июня	10
Путин поддержал предложение о привлечении иностранных партнеров к сотрудничеству по проекту гражданского самолета SuperJet-100	4	"Илы" для минобороны Китая подорожают до \$1,5 млрд.	11
ОАК и EADS договорились о создании нового транспортного самолета	4	Российско–американская разработка – Boeing 787 – поднимется в воздух в июне 2007	11
Правительство утвердило положение о генконструкторе по важнейшим направлениям создания видов систем и комплексов вооружения и военной техники	4	Опытный экземпляр Ил-114-300 поднимется в воздух текущим летом	12
До конца 2007 года Россия поставит в Малайзию 12 истребителей Су-30 МКМ – президент "Иркут"	4	В Ульяновске первый самолет Ил-76 планируется построить в 2010 году	12
МАК поддерживает снижение таможенных пошлин на ввозимые иностранные самолеты	5	SuperJet-100 в перспективе может практически целиком изготавливаться из композиционных материалов	12
Эксперт: интегрированные промышленные структуры – последний шанс российской авиации	5	ИФК готова продолжить переговоры с "Аэрофлотом" по лизингу Ил-96-300	13
У российского авиастроения есть все возможности занять одно из лидирующих положений в мире	6	В Киеве казанскими авиастроителями подписан протокол о намерениях по организации совместного серийного производства самолета Ту-334-100	13
Первый боевой самолет пятого поколения поднимется в воздух в 2008 году	6	Самолет Т-411 планируется продавать по \$250 тыс.	14
"Рособоронэкспорт" беспокоится о будущем российской авиатехники	6	На авиазаводах, задействованных в выпуске самолетов Sukhoi SuperJet-100, открыты филиалы компании "Гражданские самолеты Сухого"	14
ЗАО "Авиастар-СП" готовится к передаче машин зарубежным авиакомпаниям	7	Саратовский авиационный завод могут купить китайцы	14
Стратегия развития газотурбинного двигателестроения предполагает создание в России нескольких профильных холдингов	7	2 млрд. рублей кредитов привлечет ВАСО на модернизацию производства	15
Эксперт: Самолет RRJ не спасет ближнемагистральную авиацию	7	"Авиабалт" поставил на Ил-114	15
Индия планирует объявить тендер на поставку многоцелевых истребителей в течение ближайших двух месяцев	8	Чистая прибыль компании "Сухой" за 2006 г. по РСБУ выросла в 50,4 раза	15
ВТБ пока не планирует увеличивать долю в EADS	8	Ведутся консультации об участии российских авиастроителей в создании китайского широкофюзеляжного пассажирского самолета	15
ГСС и "ВТБ–лизинг" подписали соглашение о намерениях по финансированию сделок на поставку самолетов и оборудования в рамках проекта SuperJet-100	8	ВИАМ существенно увеличил объем реализации продукции	16
"Аэрофлот" не отказывается от покупки самолетов Boeing – Дворкович	9	Чили является одним из ключевых партнеров России в Латинской Америке и АТР – В. Яковлев	16
Стоимость самолета Ан-3Т растет	9	Ташкентский авиазавод может войти в российскую ОАК	16
Российские двигателестроительные предприятия до 2025 года увеличат в 4 раза объем продаж своей продукции	9	Ставки VII-X купонов облигаций "МиГ-финанс" первой серии объемом 1 млрд. руб. установлены в размере 7,85% годовых	16
		Работы по созданию авиадвигателя пятого поколения идут по плану	17

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за май 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ГЛАВА ОАК ПРЕДЛАГАЕТ УДВОИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ

За удвоение государственной поддержки отечественного самолетостроения высказался глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

"В программе господдержки не нашел своего отражения ряд направлений: двигателестроение, авионика, выпуск комплектующих материалов. В проекте бюджета на 2008-2010 годы предусматриваются прямые инвестиции на развитие авиапрома в размере 6 миллиардов рублей ежегодно. Требуется

найти еще примерно 50 миллиардов рублей на указанные цели", - сказал Федоров в четверг в Воронеже на совещании по проблемам развития авиапрома.

По его словам, ОАК при условии оказания необходимой господдержки сможет выйти в ближайшие годы на следующие объемы производства самолетов ежегодно: Ан-148 - до 44 машин, Ил-96 - до 10 машин; Ил-112 - до 30 машин.

*источник: РИА «Новости»
24.05.07*

ОАК ПОКА НЕ РАССМАТРИВАЕТ ВОПРОС О ПРИОБРЕТЕНИИ НОВЫХ АКТИВОВ – ИВАНОВ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), созданная на базе объединенных активов российского авиастроения в конце 2006 года, пока не рассматривает вопрос о приобретении новых активов, сообщил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов, который возглавляет совет директоров ОАК.

"Что касается приобретения (ОАК) новых активов, я бы так вопрос не ставил на основании того, что надо бы разобраться с имеющимися, в том числе с земельными большими активами, которые есть у корпорации, оптимизировать их, создать эффективное производство, перейти на современные станки и оборудование", - сказал Иванов в среду на пресс-конференции в Москве.

В уставный капитал ОАК внесены 100% акций авиационной холдинговой компании "Сухой", 15% акций "Авиаэкспорта", 38% акций "Ильюшин Финанс Ко.", 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре авиационного объединения им. Ю.А. Гагарина, 86% акций МАК "Ильюшин", 38% акций нижегородского авиастроительного завода "Сокол", 25,5% акций Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова, 90,8% акций ОАО "Туполев", 58% акций "Финансовой лизинговой компа-

нии", а также 38,2% акций научно-производственной корпорации "Иркут".

Впоследствии в уставный капитал ОАК в рамках оплаты допэмиссии планируется внести пакеты акций ОАО, образуемых в результате акционирования РСК МиГ и Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) им. Горбунова.

Уставный капитал ОАК составляет 96,7 миллиарда рублей, доля государства в нем - 90,1%. Говоря о сотрудничестве с международными партнерами в авиастроении, Иванов отметил возможность совместной работы в сфере комплектующих.

"Россия - один из мировых лидеров в производстве и продаже титана. Сейчас мы производим полуфабрикаты для самолетов, а титан - это ведущий материал при создании любого самолета. Здесь возможны варианты нашего сотрудничества с иностранными партнерами, превращения производства полуфабрикатов в фабрики, то есть в готовые запчасти как для внутреннего, так и для мирового рынка", - сказал первый вице-премьер.

*источник: РИА «Новости»
23.05.07*

БЕЗЛЮДНАЯ КОРПОРАЦИЯ

В течение ближайших нескольких лет у корпорации "Иркут" могут возникнуть реальные проблемы, связанные с нехваткой высококвалифицированной рабочей силы, полагает первый вице-премьер РФ Сергей Иванов. Он подчеркнул, что создание таких современных самолетов, как Су-30МКИ, требует наличия на предприятии именно высококвалифицированных кадров. По его словам, без

создания соответствующих социальных условий качественный показатель кадровой составляющей резко упадет, через три-четыре года кризис станет более чем очевидным.

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
25.05.07*

ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПРИВЛЕЧЕНИИ ИНОСТРАННЫХ ПАРТНЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПО ПРОЕКТУ ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТА SUPERJET-100

Президент РФ Владимир Путин поддержал идею о привлечении иностранных компаний к сотрудничеству с Объединенной авиастроительной корпорацией в рамках реализации проекта среднемагистрального самолета SuperJet-100.

"Вы мне докладывали о предложении наших иностранных партнеров о расширении сотрудничества", - сказал В. Путин, обращаясь на совещании с членами

правительства к первому вице-премьеру Сергею Иванову. Как отметил президент, "предложение хорошее". "Думаю, нужно принять решение и двигаться по этому самолету (совместно с иностранными партнерами - ИФ)", - сказал В. Путин.

источник: ИА «Интерфакс»
21.07.05

ОАК И EADS ДОГОВОРИЛИСЬ О СОЗДАНИИ НОВОГО ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) достигла договоренности с европейской аэрокосмической корпорацией EADS по вопросу создания нового транспортного самолета, сообщил журналистам глава экспертного управления президента РФ Аркадий Дворкович.

"Есть договоренность с EADS по транспортному самолету", - сказал Дворкович, который принимает участие в Деловом форуме ЕБРР в Казани.

Ранее корпорация заявляла, что ведет переговоры о сотрудничестве с Европой (аэрокосмическая корпорация EADS и ее "дочка" Airbus) и Америкой (Boeing) по гражданским проектам.

EADS владеет 10% акций российской корпорации "Иркут" (входит в ОАК), а с марта 2006 года представитель европейского концерна входит в состав совета директоров "Иркута". В 2010 году начнет работу совместное предприятие корпорации EADS и российской корпорации "Иркут" по конвертации пассажирских самолетов семейства А320 в грузовые.

ОАК создана на базе объединенных активов российского авиастроения в конце 2006 года. В уставный

капитал компании внесены 100% акций авиационной холдинговой компании "Сухой", 15% акций "Авиаэкспорта", 38% акций "Ильюшин Финанс Ко.", 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре авиационного объединения им. Ю.А. Гагарина, 86% акций МАК "Ильюшин", 38% акций нижегородского авиастроительного завода "Сокол", 25,5% акций Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова, 90,8% акций ОАО "Туполев", 58% акций "Финансовой лизинговой компании" (ФЛК), а также 38,2% акций научно-производственной корпорации "Иркут". Впоследствии в уставный капитал ОАК в рамках оплаты допэмиссии планируется внести пакеты акций ОАО, образуемых в результате акционирования РСК "МиГ" и Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) им. Горбунова. Уставный капитал ОАК составляет 96,7 миллиардов рублей, доля государства в нем - 90,1%.

источник: РИА «Новости»
21.05.07

ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПОЛОЖЕНИЕ О ГЕНКОНСТРУКТОРЕ ПО ВАЖНЕЙШИМ НАПРАВЛЕНИЯМ СОЗДАНИЯ ВИДОВ СИСТЕМ И КОМПЛЕКСОВ ВООРУЖЕНИЯ И ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

Правительство РФ утвердило положение о генеральном конструкторе по важнейшим направлениям создания видов систем и комплексов вооружения и военной техники. Соответствующее постановление подписал премьер-министр Михаил Фрадков.

Генеральный конструктор является научно-техническим руководителем работ по созданию технически сложных, ресурсоемких, стратегически значимых систем и комплексов вооружения и военной техники (в том числе ракетно-космической и специальной техники), определяющих боевой потенциал видов и родов войск Вооруженных Сил РФ, а в исключительных случаях - работ по созданию уникальных компонентов указанных систем и комплексов.

Перечень важнейших направлений работ по созданию вооружения и военной техники, реализуемых под руководством генерального конструктора, утвер-

ждается Военно-промышленной комиссией при правительстве РФ (ВПК) по представлению Министерства обороны, согласованному с Федеральным агентством по атомной энергии, Федеральным космическим агентством и другими федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по обеспечению реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в оборонно-промышленном комплексе в части, отнесенной к сфере их ведения, каждые 5 лет одновременно с рассмотрением проекта государственной программы вооружения на новый программный период. Кандидатура на должность генерального конструктора согласуется с ВПК.

источник: ИА «Финмаркет»
07.05.07

ДО КОНЦА 2007 ГОДА РОССИЯ ПОСТАВИТ В МАЛАЙЗИЮ 12 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30 МКМ - ПРЕЗИДЕНТ "ИРКУТА"

Корпорация "Иркут" в рамках контракта между Рособоронэкспортом и Малайзией завершит поставку партии из шести Су-30МКМ в июле текущего года, сообщил президент "Иркута" Олег Демченко на пресс-

конференции в Иркутске в четверг.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
24.05.07

МАК ПОДДЕРЖИВАЕТ СНИЖЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН НА ВВОЗИМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) поддерживает предложения о снижении таможенных пошлины и налогов на ввозимые в Россию воздушные суда иностранного производства. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, в предложениях МАК в рамках мероприятий, предшествующих вступлению России в ВТО, предлагается установить таможенную пошлину, равную нулю, на временно ввозимые самолеты, не имеющие отечественных аналогов, причем это касается и новых, и поддержанных самолетов.

"В предложениях МАК также рекомендуется снизить ввозные пошлины до 8-10% на временно ввозимые самолеты пассажироместимостью до 50 пассажирских кресел и на воздушные суда вместимостью 115-160 кресел", - сказал собеседник.

Он уточнил, что в предложениях МАК предусматривается увеличение срока временного ввоза иностранной гражданской авиационной техники с трех до пяти лет как наиболее реального с точки зрения оформления лизинга самолетов.

Одновременно МАК предлагает установить нулевую ставку ввозных пошлин на ввоз запасных частей для эксплуатации и ремонта и компонентов иностранного производства для выпуска новых отечественных воздушных судов и эксплуатации иностранных воздушных судов российскими авиакомпаниями.

Собеседник пояснил, что в начале текущего года в МАК была завершена разработка соответствующих предложений и примерно в феврале они были направлены в правительство РФ. В свою очередь департамент отраслевого развития правительства РФ разослал предложения МАК по освобождению от уплаты таможенных пошлин и налогов на воздушные суда иностранного производства при их временном ввозе на территорию Российской Федерации в Министерство транспорта РФ, Министерство экономического развития и торговли РФ, Министерство промышленности и энергетики РФ, Министерство финансов РФ с пометкой: "Просьба рассмотреть и сообщить в МАК", отметил собеседник. Он напомнил, что выполняемая работа проводится во исполнение поручения Правительства РФ от 25 августа 2006 года различным ведомствам и министерствам, в числе которых был и МАК, для подготовки предложений.

"МАК также предлагает вместо понятия "старых" самолетов ввести принятое в ИКАО мировой авиации

и российском законодательстве понятие "летняя годность воздушных судов", - дополнил сказанное ранее собеседник.

Он напомнил, что еще в январе текущего года было проведено заседание межведомственной комиссии по защитным мерам во внешней торговле и таможенной и тарифной политике, которую проводил министр экономического развития и торговли Герман Греф. Рассматривался вопрос целесообразности снижения ввозной таможенной пошлины на временно ввозимые иностранные самолеты по договорам лизинга, заключаемым на срок до трех лет.

МЭРТ в проекте постановления правительства от февраля 2007 года предлагало снижение ставок таможенных пошлин на самолеты с количеством мест 50 до 8%, на самолеты с пассажироместимостью 115-160 человек - не более 10%. "Предполагалось, что это постановление вступит в силу с первого апреля текущего года", - сказал собеседник.

По его мнению, докладывать в самое ближайшее время в правительство и президенту РФ о предложениях по снижению пошлин на ввозимые в страну самолеты иностранного производства, скорее всего, будет Герман Греф.

По мнению специалистов авиапрома, ведущие отраслевые научно-исследовательские институты практически не заняты в подготовке предложений по защитным мерам во внешней торговле - они разрабатываются в министерствах, и только некоторые из предложений "спускаются" в головные НИИ отрасли. "В авиапроме полагают недопустимым, чтобы российские авиакомпании ввозили самолеты, которые имеют отечественные аналоги", - подчеркнул собеседник. Как также уточнил специалист, существующая практика ввоза самолетов иностранного производства в Россию порочна. "Одна из российских авиакомпаний эксплуатирует самолеты Boeing 757 с отсутствием антиобледенительной системы и некоторыми другими замечаниями, которые были заявлены при сертификации самолета. Эти замечания не устранены, и самолеты эксплуатируются практически в не сертифицированном виде бортового оборудования", - отметил он.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.07*

ЭКСПЕРТ: ИНТЕГРИРОВАННЫЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ СТРУКТУРЫ - ПОСЛЕДНИЙ ШАНС РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ

"Шаг запоздалый, это надо было сделать давно-давно", - прокомментировал корреспонденту ИА "REGNUM" предложение первого вице-премьера Сергея Иванова "создавать крупные и интегрированные структуры в авиастроении" президент фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер гражданской авиации" Олег Смирнов.

"Конечно, создавать интегрированные предприятия следовало 10 лет назад. Весь мир идет по этому пути, - отметил Смирнов. - Это позволяет более

эффективно использовать ресурсы, а главное - объединяются мозги".

"Я бы сказал больше - интеграция российского авиапрома - это последний шанс для России прекратить сползание к стране, которая не производит собственных гражданских самолетов", - резюмировал эксперт.

*источник: ИА «Regnum»
24.05.07*

У РОССИЙСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ ЕСТЬ ВСЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЗАНЯТЬ ОДНО ИЗ ЛИДИРУЮЩИХ ПОЛОЖЕНИЙ В МИРЕ

У российской авиационной промышленности есть все возможности, чтобы "выйти на передовые мировые рубежи". Такое мнение высказал спикер Госдумы, лидер партии "Единая Россия" Борис Грызлов на совещании с руководством Воронежского авиастроительного объединения (ВАСО). "Сегодня задача-минимум - стать третьими в мире, после США и Европы", - подчеркнул он. Далее, уверен Грызлов, российское самолетостроение может "завоевывать новые рубежи".

Грызлов напомнил, что за последние два года российское авиастроение начало получать реальную государственную поддержку: финансовую, организа-

ционную (создание Объединенной авиастроительной корпорации), осуществление госзаказов на новые самолеты. Вместе с тем спикер Госдумы считает, что авиастроителям необходимо осуществлять не только наращивание мощностей производства, но и проводить техническое перевооружение. "Это одна из главных задач на сегодняшний момент", - подчеркнул он. Спикер также напомнил, что партия "Единая Россия" осуществляет партийный проект "Авиапром". Он заверил, что есть "все основания, чтобы этот проект был реализован в полном объеме".

источник: АРМС-ТАСС
24.05.07

ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ В 2008 ГОДУ

Первый боевой самолет пятого поколения поднимется в воздух к концу 2008 года, заявил первый вице-премьер Сергей Иванов, открывая во вторник заседание военно-промышленной комиссии при правительстве РФ.

"Мы приближаемся к окончанию опытно-конструкторских разработок, и Михаил Асланович подтвердил, что первый самолет поднимется в воздух в конце 2008 года и мы приступим к испытаниям", - сказал Иванов.

Первый вице-премьер отметил, что боевой самолет пятого поколения должен стать базовой фронтальной машиной для ВВС России в XXI веке.

"Создание летательного аппарата нового поколения, без всякого сомнения, будет способствовать дальнейшему повышению авторитета и конкурентоспособности российского оборонно-промышленного

комплекса на мировом рынке", - полагает Иванов.

Он пояснил, что новый самолет разрабатывается как многофункциональный комплекс, который будет отличаться высокой мобильностью и скрытностью действия, интеллектуальностью и живучестью при решении задач обеспечения господства в воздухе и уничтожения наземных и морских целей.

На сегодняшнем заседании военно-промышленной комиссии, по словам Иванова, планируется обсудить все технические и организационные проблемы, которые могут возникнуть при создании нового самолета. Во вторник Иванов посетил конструкторское бюро АХК "Сухой", где ознакомился с работой проектировщиков нового среднемагистрального самолета SuperJet-100.

источник: РИА «Новости»
22.05.07

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" БЕСПОКОИТСЯ О БУДУЩЕМ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

В Российской Федерации вступил в силу меморандум о сотрудничестве между федеральным государственным унитарным предприятием "Рособоронэкспорт" и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) - исполнительным органом межгосударственного "Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства".

Как сообщает МАК, среди направлений сотрудничества сторон - подготовка международных соглашений о взаимном признании норм летной годности и процедур сертификации с целью экспорта иностранным заказчикам, подготовка специалистов в области летной и технической эксплуатации авиационной техники гражданского и двойного назначения. Также документом предусмотрено оказание консультационных и информационных услуг в сфере внешнеторговой деятельности в отношении авиационной техники гражданского и двойного назначения, сертифицированной МАК, организация экспертизы и анализ информации об авиационных происшествиях, в том числе с воздушными судами, осуществляемыми перевозками в интересах ФГУП "Рособоронэкспорт". Кроме того, стороны готовы "расширить сотрудничество и взаимодействие в области разработки, производства и сертификации авиационной техники гражданского и двойного назначения".

ФГУП "Рособоронэкспорт" - единственный в России государственный посредник по экспорту и импорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения. Он был создан в 2000 году и осуществляет внешнеторговую деятельность в отношении продукции военного назначения в целях реализации государственной политики в области военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами.

МАК учрежден на основании подписанного в 1991 году межправительственного "Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства", согласно которому определен исполнительным органом 12 государств бывшего СССР по делегированным государством функциям и полномочиям в области гражданской авиации и использования воздушного пространства. Участниками Соглашения к настоящему времени являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан и Украина.

источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
15.05.07

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ГОТОВИТСЯ К ПЕРЕДАЧЕ МАШИН ЗАРУБЕЖНЫМ АВИАКОМПАНИЯМ

Экспортный потенциал ЗАО "Авиастар-СП" в настоящее время определяется, главным образом, первыми "ласточками" семейства Ту-204, построенными для Кубы и Китая. Первый Ту-204-120СЕ для китайской авиакомпании Air China Cargo готов к передаче заказчику. Полностью завершены сертификационные испытания машины, обучены технический и летный составы авиакомпаний КНР. После получения китайского сертификата типа, которое ожидается в ближайшее время, самолет будет передан в эксплуатацию.

В мае-июне произойдут, согласно производственному графику, рубежные мероприятия для двух кубинских машин. Первой, в июне, уйдет на "остров свободы" в авиакомпанию Cubana de Avia-

cion грузовой авиалайнер Ту-204СЕ с двигателями ПС-90. В мае завершатся его сертификационные испытания, получение дополнительного сертификата типа и обучение кубинского технического состава, а в первой декаде июня - летного.

Второй самолет для Кубы, выполненный в пассажирском варианте, планируется передать заказчику чуть позже. Завершение всех необходимых мероприятий по данной машине намечено на май.

Тем временем ведутся плановые работы на последующих изделиях, определенных соответствующими контрактами.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
07.05.07*

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ГАЗОТУРБИННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ПРЕДПОЛАГАЕТ СОЗДАНИЕ В РОССИИ НЕСКОЛЬКИХ ПРОФИЛЬНЫХ ХОЛДИНГОВ

Стратегия развития газотурбинного двигателестроения, которая разрабатывается в России, предусматривает создание двух-трех крупных профильных холдингов, сообщил "Интерфаксу-АВН" президент - генеральный директор ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

"Проектом стратегии предлагалось организовать интегрированные структуры в газотурбиностроении уже в 2008 году. Однако в концептуальных предложениях АССАД по этой проблеме спланированы более поздние сроки - 2009-2010 годы исходя из сложности организации и согласований создания интегрированной структуры", - пояснил В. Чуйко.

По его словам, "принято решение о создании на первом этапе двух интегрированных структур, а впоследствии, возможно, и третьей".

За основу последняя редакция стратегии развития газотурбинного двигателестроения, которая была рассмотрена в апреле на рабочей группе Роспрома, уточнил В. Чуйко. Он подчеркнул, что "в стратегии предусматривается развитие всего комплекса газотурбиностроения - авиационных, судо-

вых двигателей, промышленных энергоустановок и установок для перекачки газа".

"Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ) в качестве головной отраслевой структуры по двигателям направил проект стратегии основным предприятиям. На основании их замечаний ЦИАМ сделает следующую редакцию документа", - сказал руководитель АССАД.

По его данным, "примерно в середине мая будет готова уточненная редакция стратегии и, скорее всего, окончательная". "Принято решение направить эту редакцию на согласование в заинтересованные ведомства. Завершить согласование стратегии предполагается уже летом, а программ и конкретных мероприятий по ее реализации - в сентябре или октябре 2007 года", - сказал В. Чуйко.

Он отметил, что проект стратегии был разработан предприятиями российского авиационного двигателестроения, входящими в состав АССАД.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
08.05.07*

ЭКСПЕРТ: САМОЛЕТ RRJ НЕ СПАСЕТ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНУЮ АВИАЦИЮ

"Ближнемагистральные самолеты семейства RRJ не способны конкурировать с турбовинтовыми самолетами Ил-114-300 этого же класса", - считает генеральный директор ОАО "АвиаБалт" Виталий Кисличенко.

Кисличенко назвал корреспонденту "Росбалта" несколько критериев, по которым RRJ уступает турбовинтовому Ил-114. Во-первых, реактивный RRJ более дорог в эксплуатации. Следовательно, он должен вмещать не менее 95-100 пассажиров, каждый из которых должен быть способен заплатить за билет не менее 5-6 тыс. руб. (при 500-километровом перелете). Во-вторых, сейчас в России найдется максимум 5-7 аэродромов, способных принимать такие лайнеры. В-третьих, стоимость RRJ составляет порядка \$27 млн., что более чем в два раза превы-

шает стоимость более дешевого в эксплуатации турбовинтового Ил-114-300.

Напомним, что в 2005 году в России была разработана стратегия развития авиационной промышленности до 2015 года. В соответствии с ней было предложено разработать самолет, с которым Россия могла бы начать конкурировать с ведущими зарубежными самолетостроительными концернами. Им стал "Российский региональный самолет" (Russian Regional Jet, RRJ), разработанный ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ЗАО "ГСС") совместно с рядом западных компаний. Он относится к типу лайнеров вместимостью до 100 пассажиров, который в первую очередь необходим России.

*источник: ИА «РосБалт»
21.05.07*

ИНДИЯ ПЛАНИРУЕТ ОБЪЯВИТЬ ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В ТЕЧЕНИЕ БЛИЖАЙШИХ ДВУХ МЕСЯЦЕВ

ВВС Индии планируют в течение ближайших двух месяцев объявить международный тендер стоимостью 370 млрд. рупий (около 9 млрд. долл.) на поставку 126 многоцелевых истребителей, сообщает интернет-портал "Индия дифенс" со ссылкой на анонимный источник в индийском министерстве обороны.

В настоящее время продолжается процесс согласования условий тендера. В частности, прорабатываются требования по офсетной программе и передаче технологий, а также проводится калькуляция суммарных затрат в течение всего периода эксплуатации самолетов. Как сообщил источник, основная проблема выпуска тендерных требований связана в первую очередь с калькуляцией затрат на период эксплуатации и стоимостью передачи технологий по новым требованиям "Процедуры приобретения вооружений 2006" (DPP-2006). Ранее такие расчеты специалистами министерства обороны Индии не проводились.

ВВС Индии испытывают острую потребность в замене парка устаревших самолетов МиГ-21, МиГ-23 и МиГ-27. Истребители МиГ-21 были модернизированы Индией с целью продления срока эксплуатации, МиГ-23 полностью сняты с вооружения, постепенно сокращается количество боеготовых МиГ-27.

Разрабатываемый Индией легкий боевой самолет "Теджас" будет принят на вооружение, по всей видимости, не ранее 2012 года, что связано с суще-

ственным ростом затрат и постоянным смещением сроков реализации программы.

По некоторым данным, министерство обороны Индии в целях ускорения процесса может до официального объявления тендера на поставку многоцелевых истребителей направить компаниям-производителям запрос о цене.

Постоянный комитет парламента Индии по вопросам обороны обратился к военному ведомству с требованием ускорить выполнение процедур по закупке новых самолетов.

Вместе с тем, по информации "Индия дифенс", независимо от формы объявления тендера этап согласования стоимости с компанией-производителем займет не менее пяти лет, а поступление первого самолета в итоге можно ожидать не ранее чем через десять лет. К тому времени количество боеготовых самолетов ВВС Индии еще более сократится с нынешнего уровня в 30 эскадрилий. В результате фактическая потребность может возрасти до 200 новых самолетов. В 2001 году, когда Индией был направлен первый запрос на получение предварительной информации, в составе ВВС имелось неполных 40 эскадрилий, в то время как по штату их должно быть 45.

*источник: АРМС-ТАСС
03.05.07*

ВТБ ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ДОЛЮ В EADS

ОАО "Банк ВТБ" в настоящее время не планирует осуществлять дополнительные инвестиции в акции Европейского аэрокосмического концерна (EADS). Об этом говорится в сообщении банка.

По словам старшего вице-президента, члена правления ВТБ Василия Титова, группа "ВТБ" рассматривает данную инвестицию в качестве исключительно торгового вложения. "На сегодняшний день, исходя из сложившейся конъюнктуры мирового фондового рынка, существующая доля участия ВТБ в капитале EADS в объеме около 5% представляется оптимальной", - пояснил он.

Ранее сегодня глава экспертного управления администрации президента РФ Аркадий Дворкович высказал мнение, что ВТБ может увеличить свой пакет акций европейского аэрокосмического концерна, в случае если будут достигнуты договоренности о

партнерстве между Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и EADS. По его словам, России выгодно сотрудничество с EADS: это даст возможность создать новое поколение самолетов с меньшими затратами. В августе 2006 г. ВТБ приобрел 5% акций европейского аэрокосмического концерна EADS. По данным банка, стоимость сделки составила 1 млрд. долл. Крупнейшими акционерами EADS являются немецкий концерн DaimlerChrysler (22,5%), французская Lagardere (7,5%), правительство Франции (15%) и испанская холдинговая компания Seri (5,5%). В настоящее время уставный капитал ВТБ составляет 52,1 млрд. руб., объем выпущенных банком акций составляет 5,21 трлн. номинальной стоимостью 0,01 руб.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
21.05.07*

ГСС И "ВТБ-ЛИЗИНГ" ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О НАМЕРЕНИЯХ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ СДЕЛОК НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ И ОБОРУДОВАНИЯ В РАМКАХ ПРОЕКТА SUPERJET-100

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и ОАО "ВТБ-лизинг" подписали соглашение о намерениях по финансированию сделок на поставку самолетов и оборудования в рамках проекта Sukhoi SuperJet-100. Как сообщил президент ГСС Виктор Субботин, "в первую очередь это соглашение позволит профинансировать лизинг оборудования для перевооружения предприятия по сборке самолетов Sukhoi SuperJet-100 в Комсомольском-на-Амуре авиапроизводственном объединении". В свою очередь, гендиректор "ВТБ-лизинга" Антон Борисевич уточнил, что "финансирование лизинга самолетов начнется тогда, когда появятся

сами самолеты". Конкретные объемы финансирования оглашены не были. Отметим, что в 2005 году ВТБ установил лимит по проекту Sukhoi SuperJet-100 в размере 10 млрд. руб. Сегодня наполнение этих выплат уже составляет около \$200 млн. До сих пор в РФ лизингом самолетов занимались главным образом "Ильюшин Финанс Ко." и Финансовая лизинговая компания. Господин Субботин уточнил, что ГСС будет работать и с ними, хотя "ВТБ-лизинг" предложил лучшие условия по ставкам и оплате.

*источник: газета «Коммерсантъ»
18.05.07*

"АЭРОФЛОТ" НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ПОКУПКИ САМОЛЕТОВ BOEING – ДВОРКОВИЧ

Заказ компаний "Аэрофлот" дальнемагистральных самолетов у Airbus не является сигналом отказа от сотрудничества с Boeing, сообщил журналистам глава экспертного управления президента Аркадий Дворкович.

"Покупка "Аэрофлотом" Airbus - это сигнал к партнерству, но это не значит, что мы отказываемся от покупки Boeing", - сказал Дворкович. Говоря о сотрудничестве с зарубежными компаниями в сфере среднемагистральных самолетов, Дворкович отметил, что помимо сотрудничества с европейской аэрокосмической корпорацией EADS возможно сотрудничество с

американской Boeing и канадской Bombardier.

"Мы не должны потерять эту нишу, чтобы к 2014-2015 годам не оказаться без этих самолетов", - сказал Дворкович.

В начале апреля совет директоров "Аэрофлота" одобрил приобретение 13 новых самолетов европейского авиастроительного концерна Airbus. Кроме того, в настоящее время готовятся сделки по приобретению "Аэрофлотом" еще 32 самолетов этого производителя.

*источник: РИА «Новости»
21.05.07*

СТОИМОСТЬ САМОЛЕТА АН-3Т РАСТЕТ

Стоимость самолета Ан-3Т в последнее время растет из-за все увеличивающейся цены на покупные изделия и комплектующие. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил директор авиационного производства омского ПО "Полет" Владимир Удалов.

"В частности, цена устанавливаемого на Ан-3Т двигателя ТВД-20 за несколько последних лет увеличилась более чем в 1,5 раза (с 11 млн. рублей). В настоящее время ведутся соответствующие переговоры, но вопрос стоимости становится большой проблемой для эксплуатантов", - сказал собеседник.

Он напомнил, что ПО "Полет" производит по серийной технологии переоборудование морально устаревших бипланов Ан-2 в модернизированные самолеты Ан-3Т. На Ан-3Т устанавливается вместо поршневого двигателя современный ТВД-20 производства Омского моторостроительного завода. Кроме того, на переоборудованных Ан-2 заменяется большая часть бортового оборудования, некоторые системы и агрегаты. "Продажи самолетов Ан-3 сдер-

живаются несколькими факторами. Одним из них является достаточно высокая цена переоборудования Ан-2 в самолет Ан-3Т и ограниченность авиакомпаний в финансовых ресурсах", - считает директор авиапроизводства ПО "Полет".

По его сведениям, в 2006 ПО "Полет" поставило самолеты МЧС РФ и закрыло договор на поставку. Сейчас ведутся переговоры о возможности дальнейших поставок Ан-3Т для этого ведомства. Также закрыт договор с авиакомпанией "Полярные авиалинии" и также ведутся переговоры по продолжению работ с этой авиакомпанией.

"Всего в 2006 году выпущено пять самолетов. В 2007 году выпуск Ан-3Т должен быть больше, чем в прошлом году, - на текущий год есть заказы и продолжается ряд переговоров на поставку самолетов. На сегодня в эксплуатации находится 22 самолета Ан-3Т", - сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
08.05.07*

РОССИЙСКИЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ДО 2025 ГОДА УВЕЛИЧАТ В 4 РАЗА ОБЪЕМ ПРОДАЖ СВОЕЙ ПРОДУКЦИИ

Ассоциация "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) прогнозирует четырехкратный рост объема продаж продукции предприятиями отечественного газотурбинного двигателестроения.

"По нашим прогнозам, объем продаж российских двигателестроительных предприятий газотурбостроения к 2025 году увеличится в четыре раза", - сказал "Интерфаксу-АВН" в пятницу президент АССАД Виктор Чуйко.

Он напомнил, что в прошлом году российские двигателестроительные предприятия продали про-

дукции на 62 млрд. руб. Стратегией развития газотурбинного двигателестроения к 2015 году предусматривается увеличение объема продаж до 120 млрд. рублей, а к 2025 году - до 200-240 млрд. рублей.

"Общая стоимость затрат на реализацию Стратегии оценивается в 860 млрд. рублей, в том числе из госбюджета планируется выделить примерно 50% необходимых средств", - сказал В. Чуйко.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
08.05.07*

"МИГ" ПРИВАТИЗИРУЮТ В 2007 Г.

Правительство РФ включило в перечень открытых акционерных обществ, находящихся в федеральной собственности, акции которых планируются к приватизации в 2007 г., Российскую самолетостроительную корпорацию "МиГ". Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр Михаил Фрадков, сообщает ПРАЙМ-ТАСС.

Корпорация "МиГ" - разработчик и производитель боевых самолетов.

В этот же список включен и крупнейший производитель грузовых автомобилей - КАМАЗ.

*источник: ИТАР-ТАСС
07.05.07*

"ИЛЫ" НЕ ДОЛЕТЕЛИ ДО КИТАЯ

У России возникли сложности с выполнением контракта на поставку в Китай авиатехники. Как заявил в пятницу гендиректор Авиационного комплекса им. Ильюшина Виктор Ливанов, исполнение договора на поставку 34 военно-транспортных самолетов Ил-76 и 4 заправщиков Ил-78 на общую сумму \$1,5 млрд., подписанного в сентябре 2005 года, практически остановлено. По его словам, поставка самолетов по той цене, которая определена в контракте, приведет к огромным убыткам, поскольку с 2005 года стоимость материалов и работы значительно выросла. Сейчас, отмечает Ливанов, ведутся переговоры о том, как в сложившихся условиях все же обеспечить выполнение контракта.

В частности, в понедельник начинается визит в Узбекистан председателя Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина. Официальная тема визита - участие в заседании российско-узбекской межправительственной комиссии. Но очевидно, что за рамками официальных переговоров будет обсуждаться один из главных вопросов российско-китайского ВТС - будущее Ташкентского авиационного производственного объединения им. Чкалова (ТАПОиЧ) и его роль в выполнении китайского контракта.

Дело в том, что все тяжелые военно-транспортные самолеты Ил-76 производились в советское время исключительно на ташкентском предприятии. На российских предприятиях мощностей для сборки Ил-76 нет. Именно этот "узбекский мотив" и не был учтен в 2005 году при подписании контракта с Китаем. Контракт был просчитан исходя из стоимости готовых заделов, а их вместо 38 на ТАПОиЧ нашлось

всего 14-16. Кроме того, сохранялась неясность в отношении ТАПОиЧ, в частности, на какой основе будет строиться его взаимодействие с российскими партнерами.

Сегодня никто не берется установить виновного: был ли это прокол со стороны Рособоронэкспорта, или Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС), или самого "Ильюшина". "С самого начала было ясно, что контракт - сложный", - дипломатично говорит директор Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Руслан Пухов. В сложной ситуации его исполнители предпочли подписать все в сыром виде, по принципу "кривая вывезет", чем докучать власти, которая на тот момент и сама не знала, что ей делать с авиапроизводителями.

Теперь, наконец, дошла очередь до ТАПОиЧ и китайских "илов". Как сообщил "Газете" компетентный источник из ВПК, вопрос с китайцами решен положительно, контракт будет исполняться. "Надо налаживать сборочную линию в России, например на воронежском предприятии, - считает Руслан Пухов. - Тем более что нам и дальше будут нужны тяжелые военно-транспортные самолеты".

По всей видимости, высказывания Виктора Ливанова, который находится в Ташкенте вместе с Борисом Алешиним, прежде всего призваны подготовить китайцев к тому, что российская сторона будет настаивать на изменении стоимости контракта - как минимум на стоимость установки новой сборочной линии (приблизительно \$80-100 млн.).

*источник: газета «Газета»
14.05.06*

СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ "ВСМПО-АВИСМА" ПРОЙДЕТ 28 ИЮНЯ

В Москве 21 мая 2007 года состоялось заседание совета директоров открытого акционерного общества "Корпорация ВСМПО-Ависма", на котором обсуждались вопросы, связанные с проведением очередного годового собрания акционеров корпорации. Совет директоров принял решение созвать годовое общее собрание акционеров ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" 28 июня 2007 г. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Повестка дня годового общего собрания акционеров будет включать в себя следующие вопросы: утверждение годового отчета по итогам работы за 2006 год и годовой бухгалтерской отчетности Общества, распределение прибыли, вопросы об избрании членов совета директоров и ревизионной комиссии Общества, утверждении аудитора Общества, внесении изменений в устав и внутренние документы Общества.

Совет директоров рекомендовал годовому общему собранию акционеров утвердить распределение прибыли Общества за 2006 год, в частности размер дивиденда - 50,83 руб. на одну обыкновенную акцию за 2006 год, что на 34% выше, чем в прошлом году (37,88 руб. на акцию в 2005г.).

Для избрания в органы управления корпорации собранию акционеров предложены следующие кандидатуры в совет директоров: Алешин А.В., Воеводин

М.В., Беседин В.А., Мельников Н.К., Тетюхин В.В., Чемезов С.В., Шелков М.Е.

Согласно материалам компании, в качестве аудитора общества советом директоров рекомендовано ООО "Бейкер Тилли Русаудит" - российская аудиторско-консалтинговая компания, входящая в число лидеров рынка аудита и консалтинга.

Совет директоров также определил 21 мая 2007 года в качестве даты составления списка лиц, имеющих право на участие в годовом общем собрании акционеров.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана - слитков и всех видов полуфабрикатов из титановых сплавов. Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" производит также прессованные изделия из алюминиевых сплавов, полуфабрикаты из легированных сталей и жаропрочных сплавов на никелевой основе. Первый поставщик титана для Airbus Industrie и второй - для компании Boeing. Сегодня "ВСМПО" поставляет на экспорт 70% своей титановой продукции, 30% идет на внутренний рынок. Основные российские потребители титана - авиастроительные заводы, а также работающие в кооперации с ними мотостроительные.

*источник: ИА «Finam.ru»
22.05.07*

"ИЛЫ" ДЛЯ МИНОБОРОНЫ КИТАЯ ПОДОРОЖАЮТ ДО \$1,5 МЛРД.

Россия официально предложит Китаю пересмотреть условия контракта стоимостью более \$1 млрд. на поставку 38 транспортных самолетов Ил-76 и Ил-78 от 2005 года. Как стало известно Ъ, речь идет о полном отказе России использовать в качестве сборочной площадки Ташкентский авиазавод (Узбекистан), переносе исполнения контракта в Россию и увеличении стоимости контракта до \$1,5 млрд. Эксперты полагают, что Китай согласится на эти условия, но использует ситуацию в свою пользу в переговорах по другим контрактам.

Как рассказал вчера Ъ источник в авиапроме, Россия намерена предложить Китаю пересмотреть контракт на поставку 34 военно-транспортных Ил-76 и четырех самолетов-заправщиков Ил-78 стоимостью \$1,045 млрд., заключенный "Рособоронэкспортом" и китайским минобороны в 2005 году. Глава Роспрома Борис Алешин подтвердил Ъ эту информацию. Чиновник сообщил, что все машины для Китая предполагается собрать на ульяновском авиазаводе "Авиастар-СП", а поставки могут начаться с 2010 года, а не с 2007 года, как планировалось ранее. Отказ от сборки самолетов на Ташкентском авиазаводе господин Алешин объяснил тем, что Китаю они будут предлагаться в "новом техническом облике". "Соответственно, стоимость контракта будет пересматриваться", - пояснил он.

Реализация крупного военно-технического контракта фактически была заморожена с марта 2006 года, когда Ташкентский авиазавод отказался подписать договор комиссии с "Рособоронэкспортом" по согласованной с китайцами цене, "дефицит" необходимых на реализацию контракта средств оценивался примерно в \$400 млн. В конце 2006 года "Рособоронэкспорт" сменил головного исполнителя контракта - с Ташкентского авиазавода на российскую компанию

"Ильюшин", однако до сих пор о полном переносе исполнения контракта в Россию речь не шла.

Источник Ъ в оборонно-промышленном комплексе вчера уточнил, что, в частности, вместо старых двигателей Д-30 на Ил-76 для Китая планируется устанавливать более современные моторы ПС-90. Кроме того, отметил собеседник Ъ, будет обсуждаться увеличение стоимости контракта примерно на \$0,5 млрд., так как реальная стоимость сборки 38 китайских машин оценивается дороже цены контракта, оговоренной с Пекином. Эту схему, по его словам, предстоит еще утвердить президенту Владимиру Путину. В Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству вчера отказались от комментариев. Однако президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров подтвердил Ъ, что выработанные предложения "в ближайшее время будут обсуждаться с китайской стороной". Отраслевые аналитики полагают, что Пекин согласится на новые условия. "Китай нуждается в военно-транспортных самолетах, кроме России, они нигде не смогут их купить, но китайцы наверняка используют эту ситуацию, чтобы улучшить условия по этому или другим контрактам", - считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. В том числе из-за неурегулированности вопросов по поставке 38 Ил-76 и Ил-78 несколько месяцев назад Пекин приостановил переговоры о приобретении четырех десантных кораблей на воздушной подушке "Зубр" стоимостью \$210 млн., замедлились консультации о поставке Китаю до 48 корабельных истребителей Су-33 стоимостью \$2,5 млрд.

источник: газета «Коммерсантъ»
16.05.07

РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКАЯ РАЗРАБОТКА - BOEING 787 - ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ В ИЮНЕ 2007

Один из самых успешных проектов компании Boeing - авиалайнер Boeing 787, созданный при активном участии России, - впервые поднимется в воздух в июне 2007 года. Об этом в ходе Всемирного российского форума в Конгрессе США заявил советник компании Boeing, бывший посол США в Москве Томас Пикеринг.

Форум организован Американским университетом в Москве Эдуарда Лозанского при поддержке министерства торговли США, Евразийского центра, Российской академии наук и других организаций. "Новый Boeing 787 поднимется в воздух уже в июне 2007 года, а в 2008 году поступит потребителям", - сказал Пикеринг, выступая на секции "Сотрудничество в области науки и высоких технологий". Говоря о строительстве самолета, Пикеринг отметил работу "очень опытных российских математиков в области аэродинамики". Как пример сотрудничества советник Boeing также привел заимствование некоторых узлов для нового самолета у российских производителей. В частности, речь идет о системе шасси, которая была взята у Ту-154. "Когда мы строили шасси, то обнаружили скрип в тормозной системе. Мы обратились к российским коллегам, и нам помогли", - сказал Пике-

ринг. Он отметил, что в настоящее время на Boeing работают порядка 1,9 тысяч российских инженеров из различных конструкторских бюро. По его словам, новый самолет сделан из композитных материалов - полимеров и титана, что "усилило конструкцию". При изготовлении самолета, отметил Пикеринг, использовался титан с завода "Корпорация ВСМПО-Ависма" - крупнейшего в мире производителя титана.

Как сообщили РИА "Новости" в пресс-службе Boeing, в настоящее время сборка самолета осуществляется в центре Boeing в Эверетте, штат Вашингтон. "На новый самолет уже поступило 567 заказов от 44 авиалиний", - говорится в сообщении пресс-службы. Кроме этого, как основные линии сотрудничества между США и Россией Пикеринг обозначил строительство МКС, обмен информационными технологиями, сотрудничество в области кросс-полярных авиамаршрутов и программу "Морской старт". Сотрудничество в области строительства МКС Пикеринг назвал "очень важной частью долгосрочного сотрудничества" между Россией и США.

источник: сайт «Вести.Ru»
15.05.07

ОПЫТНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР ИЛ-114-300 ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ ТЕКУЩИМ ЛЕТОМ

Опытный экземпляр турбовинтового пассажирского ближнемагистрального и регионального самолета Ил-114-300 впервые поднимется в воздух летом текущего года. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

"На сегодня вся необходимая конструкторская и техническая документация для постройки модернизированного самолета разработана на АК им. Ильюшина", - сказал гендиректор.

По его словам, модернизированный самолет Ил-114-300 должен будет пройти программу сертификационных летных испытаний по основным отличиям от ранее сертифицированного самолета Ил-114.

"Так как объем сертификации относительно небольшой, то планируется завершить сертификацию модификации самолета Ил-114-300 в конце текущего года", - сказал В. Ливанов.

По его данным, подписанный ранее контракт на поставку 30 самолетов Ил-114 касается поставок именно модернизированных самолетов Ил-114-300.

18 июля 2006 г. подписано соглашение между лизинговой компанией "Ильюшин финанс Ко." (ИФК) и АК им. Ильюшина на закупку до 30 Ил-114 в течение 2007-2010 гг. Твердый контракт планируется подписать в 2007 году. Были практически согласованы план-график работ и объемы финансирования, подписано техническое задание, то есть определено техническое лицо самолета.

На самолетах новой модификации будут установлены новые авиадвигатели ТВ7-117СМ и цифровой пилотажно-навигационный комплекс ЦПНК-114М2 разработки НИИ авиационного оборудования. Будет обновлена противообледенительная система - вместо тепловой установят электроимпульсную. Также будут проведены изменения по интерьеру и компоновке пассажирского салона. Эта машина должна иметь уменьшенную массу по сравнению с базовым вариантом. Самолеты будут поставляться в двух вариантах компоновки: базовый вариант на 52 пассажира и улучшенный вариант на 48 пассажиров.

*источник: AVIAPORT.RU
14.05.07*

В УЛЬЯНОВСКЕ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-76 ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В 2010 ГОДУ

Первый самолет Ил-76 российской сборки появится, как ожидается, в 2010 году, сообщил "Интерфаксу-АВН" генеральный директор Авиационного комплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов.

"Первую машину ульяновской сборки реально ожидать уже в 2010 году. Это будет самолет под конкретного заказчика", - уточнил В. Ливанов.

После принятия решения об организации серийного производства самолетов Ил-76 в Ульяновске "необходимые для этого деньги выделяются", сказал В. Ливанов.

По его словам, "потребность в военно-транспортных, транспортных (грузовых) и иных самолетах Ил-76 на период до 2015 года оценивается примерно в 150 единиц". "Этот объем поставок для удовлетворения потребностей внутреннего и внешнего рынка и государственных нужд реально выполнить примерно до 2025 года", - сказал В. Ливанов.

"Российским силовым структурам на этот период времени потребуется около половины указанного

количества самолетов Ил-76 различных типов", - уточнил он. Сейчас Ил-76 изготавливают на Ташкентском авиационном производственном объединении имени Чкалова, "которое испытывает огромные сложности с продолжением серийного производства самолета", сказал В. Ливанов.

По неофициальным данным, постановление правительства РФ по организации серийного производства Ил-76 в России подписано в декабре 2006 года и государство выделит на эти цели на период до 2009 года 6,4 млрд. рублей. Начало серийной сборки компанией "Авиастар-СП" (Ульяновск) намечено на 2010 год. С 2012 года ульяновский авиазавод должен выпускать ежегодно по десять Ил-76 различных модификаций. Всего в Ульяновске до 2012 года планируется изготовить 23 самолета Ил-76МД и Ил-76МФ.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
16.05.07*

SUPERJET-100 В ПЕРСПЕКТИВЕ МОЖЕТ ПРАКТИЧЕСКИ ЦЕЛИКОМ ИЗГОТАВЛИВАТЬСЯ ИЗ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ

В перспективе SuperJet-100 может практически целиком изготавливаться из композиционных материалов (КМ). Компания "Гражданские самолеты Сухого" планирует через 5-6 лет начать исследования по этому проекту, заявил сегодня корр. АРМС-ТАСС президент ЗАО "ГСС" Виктор Субботин.

По его словам, "КМ дают очень хороший эффект как по прочности, так и по массе. Они обеспечивают требуемые ЛТХ при уменьшении весовых характеристик, а борьба за вес - это основная после гарантии безопасности задача самолетостроителей". Однако, отметил В. Субботин, такая работа требует глубоких исследований, поэтому это дело будущего. "Сначала мы будем стремиться выполнить компози-

ционное крыло, а потом, возможно, фюзеляж путем намотки", - сказал он.

Глава ГСС сообщил, что в настоящее время при производстве комплектующих из КМ для SuperJet-100 возникли некоторые проблемы с самим материалом. "Мы планируем перейти на зарубежное сырье для производства композиционных деталей, поскольку российские поставщики не гарантируют нам поставки в требуемом объеме на всю программу. Откуда будет импортироваться сырье - вопрос пока открытый", - сказал В. Субботин.

*источник: АРМС-ТАСС
18.05.07*

ИФК ГОТОВА ПРОДОЛЖИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ С "АЭРОФЛОТОМ" ПО ЛИЗИНГУ ИЛ-96-300

14 мая 2007 года ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) направило в адрес ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" письмо с подтверждением своей готовности продолжить совместную работу по организации поставки в авиакомпанию воздушных судов типа Ил-96-300 путем заключения нового договора финансовой аренды (лизинга).

С этой целью ОАО "Ильюшин Финанс Ко." обратилось с предложением конкретизировать в срок до 23 мая 2007 г. технические требования ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" к самолетам Ил-96-300 в той части, в которой они не определены в ранее согласовывавшихся документах, а также сообщить о принципиальном согласии авиакомпании приобрести шесть самолетов Ил-96-300 и заключить новый договор финансовой аренды (лизинга).

Данное обращение является ответом на письмо ОАО "Аэрофлот", в котором авиакомпания выражает готовность исполнять прежде взятые на себя обязательства по договору, заключенному 10 июня 2005 года. Учитывая, что несмотря на то, что ОАО "Ильюшин Финанс Ко." неоднократно уведомляло ОАО "Аэрофлот" о допущенных существенных нарушениях со стороны авиакомпании условий договора от 10 июня 2005 г., об отказе ИФК исполнять договор без дополнительного согласования последствий допущенных авиакомпанией нарушений (письма ОАО "ИФК" № 03/1405 от 12.12.2005, № 01/552 от 01.06.2006, № 01/562 от 06.06.2006), ОАО "Аэро-

флот" не предприняло соответствующих мер по восстановлению юридической силы договора и устранению допущенных нарушений, ИФК еще раз уведомила авиакомпанию, что предложение возобновить исполнение договора на прежних условиях является для лизинговой компании неприемлемым.

Кроме того, постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа от 12 апреля 2007 года по делу № КГ-А40/2574-07 установлено отсутствие препятствий для своевременного исполнения ОАО "Аэрофлот" обязательств по предоставлению займа в рамках договора от 10 июня 2005 г. Таким образом, данное постановление ФАС МО не возобновляет и не пролонгирует старый договор, а лишь подтверждает невыполнение "Аэрофлотом" своих обязательств, что повлекло за собой срыв данного договора.

О своем обращении ОАО "Ильюшин Финанс Ко." уведомило своих партнеров по программе - ВАСО и АК им. С.В. Ильюшина.

ОАО "Ильюшин Финанс Ко." полагает, что при наличии взаимной заинтересованности сторон согласование условий новой сделки, учитывающих изменившиеся обстоятельства, не потребует значительно времени.

*источник: ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
15.05.07*

В КИЕВЕ КАЗАНСКИМИ АВИАСТРОИТЕЛЯМИ ПОДПИСАН ПРОТОКОЛ О НАМЕРЕНИЯХ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНОГО СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА ТУ-334-100

Сегодня первый заместитель премьер-министра РФ - министр экономики и промышленности Борис Павлов в Киеве провел переговоры по вопросам организации совместного серийного производства самолета Ту-334-100, сообщили в пресс-службе Минэкономпрома РФ.

В состав делегации Российской Федерации также вошли главный конструктор ОАО "Туполев" по проекту Ту-334 Игорь Калыгин, и.о. генерального директора ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова" Валерий Воробьев, главный технолог казанского предприятия Юрий Кузьмин, заместитель главного инженера Наиль Гайнуллин, заместитель технического директора КФ КБ ОАО "Туполев" Виктор Беляев, ведущий конструктор КФ КБ ОАО "Туполев" по проекту Ту-334 Евгений Петров.

Со стороны Украины в переговорах приняли участие генеральный директор - председатель правления Государственного авиастроительного концерна "Авиация Украины", генеральный директор ГП "Киевский государственный авиационный завод "АВИАНТ" Олег Шевченко, главный инженер ГП "КиАЗ "АВИАНТ" С. Орлов и другие руководители и ведущие специалисты предприятия, а также представители министерства промышленной политики правительства Украины.

Проведенные переговоры позволили подписать протокол о намерениях, который предусматривает организацию совместного серийного производства самолета Ту-334-100.

Согласно протоколу, ГП "Киевский авиационный завод "АВИАНТ" примет участие в кооперационном серийном производстве самолета Ту-334-100 совместно с предприятиями Российской Федерации. ГП "КиАЗ "АВИАНТ" готово взять на себя производство центроплана крыла с монтажами систем, кессонов крыла с монтажами систем, носков крыла, предкрылков и концевых поверхностей крыла. ГП "КиАЗ "АВИАНТ" рассмотрит предложение партнеров по кооперации о возможности изготовления отсека фюзеляжа Ф-4, киля и других агрегатов самолета.

Конкретные объемы участия ГП "Киевский авиационный завод "АВИАНТ" и разделение работ в кооперационном серийном производстве самолета Ту-334-100 будут согласованы до конца мая 2007 года.

После согласования сторонами разделения работ в кооперационном производстве самолетов Ту-334-100 ГП "КиАЗ "АВИАНТ" подготовит предложения по передаче партнерам по кооперации на договорной основе имеющейся оснастки и ее чертежей, которые не будут использоваться в серийном производстве агрегатов Ту-334-100 на заводе "АВИАНТ", копий технологических процессов на изготовление узлов и агрегатов, а также окажет помощь другим участникам кооперационного производства в освоении серийного производства самолетов.

*источник: ИА «Татар-информ»
08.05.07*

САМОЛЕТ Т-411 ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОДАВАТЬ ПО \$250 ТЫС.

Легкий многоцелевой пятиместный самолет Т-411 разработки Aviastar-SP научно-производственного комплекса, являющегося структурным подразделением Государственного космического научно-производственного Центра им. Хруничева (ГКНПЦ им. Хруничева), в базовой комплектации будет стоить \$250 тысяч. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области легкой авиации.

По его словам, на отпускную цену самолета Т-411 стремительное повышение цен на готовые покупные изделия и комплектующие отечественного производства оказывает умеренное влияние. "Это, в частности, связано с тем, что в конструкции и оснащении самолета Т-411 существенный удельный вес имеют материалы и оборудование иностранного производства, которые дорожают существенно медленнее их российских аналогов", - считает собеседник.

Он уточнил, что в конструкции фермы фюзеляжа самолета применяется американская сталь "4130", в обшивке широкое применение нашла ткань "Стикс". Кроме того, установлено приборное и самолетное оборудование приблизительно на 70% зарубежного производства. В тоже время отмечается,

например, повышение цен на двигатель М9Ф производства Воронежского механического завода.

Специалист также сообщил о возможном переносе производства самолета Т-411 в Омск. "В настоящее время в стадии рассмотрения находится возможность организации серийного производства самолетов Т-411 на авиационном подразделении омского производственного объединения "Полюс" (ПО "Полюс"), - сообщил собеседник.

Он пояснил, что недавно Роскосмос объявил, что омское ПО "Полюс" будет присоединено в качестве филиала к ГКНПЦ им. М.В. Хруничева. Это произойдет в рамках создания на базе Центра Хруничева ракетно-космического госхолдинга, которое должно состояться в 2007 году.

По мнению собеседника, участие ПО "Полюс" в производстве Т-411 возможно только после завершения контракта с Российской самолетостроительной корпорацией "МиГ" на поставку 15 планеров (сбор-комплектов) самолетов Т-411.

источник: AVIAPORT.RU
07.05.07

НА АВИАЗАВОДАХ, ЗАДЕЙСТВОВАННЫХ В ВЫПУСКЕ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET-100, ОТКРЫТЫ ФИЛИАЛЫ КОМПАНИИ "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО"

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) открыла три филиала на серийных заводах, которые будут задействованы в производстве самолетов Sukhoi SuperJet-100.

"Такие филиалы созданы на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю.А. Гагарина (КНААПО), Новосибирском авиационном производственном объединении имени В.П. Чкалова (НАПО) и на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО)", - сообщил "Интерфаксу-АВН" в среду источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он отметил, что разделение гражданского и военного бизнеса является обычной практикой на ведущих авиастроительных предприятиях мира, выпускающих гражданскую и военную продукцию.

"Авиазаводы, на которых будут производиться российские региональные самолеты Sukhoi SuperJet-

100, выполняют госзаказ и обеспечивают поставку на экспорт военной продукции: КНААПО - истребители семейства Су-27 и Су-30, НАПО - многофункциональные боевые самолеты Су-34, ВАСО готовится к производству легкого военно-транспортного самолета Ил-112В. Создание филиалов ГСС позволит выделить выпуск самолетов Sukhoi SuperJet-100 в отдельное производство, т.е. эти самолеты будут производиться не на КНААПО, НАПО и ВАСО, а на филиалах ГСС", - сказал собеседник агентства.

По его словам, конструкторский и инженерный состав в филиалах ГСС на авиазаводах в Комсомольске-на-Амуре, Новосибирске и Воронеже формируется практически полностью из местных кадров.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
18.05.07

САРАТОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД МОГУТ КУПИТЬ КИТАЙЦЫ

Как сообщил источник, близкий к бывшему руководству Саратовского авиационного завода, в ближайшее время контрольный пакет акций предприятия может быть продан некой китайской компании. Якобы уже подписан договор о намерениях.

При этом завод будет продан не полностью, так как на определенной его части выполняется госзаказ. Внешний управляющий САЗа Феликс Шепскис не подтвердил эту информацию, но и не опроверг. Он сообщил, что прежние "хозяева" в связи с введенной процедурой банкротства отстранены от руководства, однако они по-прежнему вла-

деют большей частью активов завода и соответственно имеют право распоряжаться ими, как им вздумается, в том числе продать их. Шепскис уточнил, что ему ничего не известно о существовании конкретных покупателей акций.

Как новые владельцы будут использовать площади САЗа, пока не ясно. Известно только, что в первое время ремонт самолетов Як-42, находящихся в эксплуатации, будет продолжен.

источник: ИА «СаратовБизнесКонсалтинг»
10.05.07

2 МЛРД. РУБЛЕЙ КРЕДИТОВ ПРИВЛЕЧЕТ ВАСО НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в 2007-2008 годах привлечет на модернизацию производства 2 млрд. рублей, сообщил "Интерфаксу" генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов.

Он отметил, что в рамках поддержки авиапрома государство будет субсидировать авиазаводам процентные ставки по кредитам, привлеченным на модернизацию производства.

По его данным, в 2008 году государство намерено выделить на эти цели 1,945 млрд. рублей. "Субсидироваться будут ставки в пределах 10% годовых", - уточнил М. Шушпанов.

Гендиректор ВАСО не исключил, что предприятие будет привлекать кредиты под гарантии лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко."

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). В настоящее время ВАСО строит по заказу компании "Ильюшин Финанс Ко." 14 лайнеров Ил-96, производит комплектующие для региональных самолетов Ан-148 и Sukhoi SuperJet. Завод ведет работы по самолетам Ил-76 и Ил-112В.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
08.05.07*

"АВИАБАЛТ" ПОСТАВИЛ НА ИЛ-114

В конце мая дочерняя компания "Техноспецстали" ОАО "Авиабалт" собирается привлечь 1 млрд. рублей за счет выпуска облигаций. Эти средства направят на покупку комплектующих для производства турбовинтового ближнемагистрального самолета Ил 114-300.

Собирать его будет Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова, с которым уже заключен контракт на поставку 30 машин до 2010 года. Общий объем инвестиций на первом этапе составит 10 млрд. рублей. Первое воздушное судно должно появиться в России в конце 2007 года. Его ориентировочная стоимость - 10,5 млн. долларов, что примерно на 20-30% ниже цены иностранных аналогов - ATR-42-500, ATR-72-210F, Fokker-50, SAAB-2000, Dash8-300.

Региональные авиаперевозчики готовы закупать новые самолеты. Авиакомпания "Выборг" уже эксплу-

атирует два судна Ил-114. "Этот самолет окупится в течение пяти-семи лет", - говорит генеральный директор ООО "СЗАТК "Выборг" Георгий Назаренко. По его словам, компания готова брать в эксплуатацию до десяти машин в год, что позволит ей в ближайшем будущем осуществлять авиаперевозки по всему Северо-Западу.

По оценкам "Авиабалта", потенциальная емкость рынка региональных самолетов в России составляет 250 единиц. Но это не предел: если учесть, что российские инвесторы начали вкладывать деньги в развитие региональных аэропортов, то не исключено, что в скором времени потребность в ближнемагистральных самолетах превысит 2 тыс. машин.

*источник: журнал «Эксперт Северо-Запад»
21.05.07*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ КОМПАНИИ "СУХОЙ" ЗА 2006 Г. ПО РСБУ ВЫРОСЛА В 50,4 РАЗА

Чистая прибыль ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" в 2006 году по российским стандартам бухгалтерской отчетности (РСБУ) выросла в 50,4 раза по сравнению с 2005 годом и составила 1,587 млрд. рублей.

Выручка от продаж компании в 2006 году составила 10,7 млрд. рублей, что на 58,4% больше, чем в 2005 году. Валовая прибыль выросла более чем в два раза - до 3,6 млрд. рублей. Прибыль от продаж в 2006 году составила 1,4 млрд. рублей, что более чем в 4 раза больше, чем в 2005 году. Прибыль до налогообложения выросла в почти в 36 раз - до 2,1 млрд. рублей.

ОАО "Компания "Сухой" - крупнейший российский авиационный холдинг с числом работников около 28 тыс. человек. В состав холдинга входят веду-

щие российские конструкторские бюро и серийные самолетостроительные заводы. Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиастроении - от проектирования до эффективного послепродажного обслуживания. Продукция холдинга - боевые самолеты марки "Су", которые являются передовыми образцами мирового рынка вооружений и составляют основу фронтовой авиации России и тактической авиации многих стран мира. Компания - крупнейший российский поставщик авиационной техники на экспорт, занимает 3-е место в мире по объемам производства современных истребителей.

*источник: ИА «Finam.ru»
16.05.07*

ВЕДУТСЯ КОНСУЛЬТАЦИИ ОБ УЧАСТИИ РОССИЙСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ В СОЗДАНИИ КИТАЙСКОГО ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА

В разработке нового китайского пассажирского широкофюзеляжного самолета могут принять участие российские авиастроители.

"В декабре прошлого года в Китае принята обширная программа развития гражданской авиации. В настоящее время с китайскими специалистами обсуждаются вопросы участия российской авиацион-

ной промышленности в реализации данной программы", - сообщил "Интерфаксу-АВН" генеральный директор Авиационного комплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов.

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"
15.05.07*

ВИАМ СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ

ФГУП "Всероссийский институт авиационных материалов" (ВИАМ) существенно увеличило объем реализации продукции, сообщил генеральный директор компании Евгений Каблов.

"Если в 2004 г. объем реализации продукции ВИАМ составил примерно 400 млн. рублей, в 2005 г. - 600 млн. рублей, то в прошлом году - уже 820 млн. рублей при численности занятых примерно 1500 человек", - уточнил гендиректор. По его словам, ВИАМ участвует в выполнении работ по Федеральным целевым программам (ФЦП) развития гражданской авиатехники, национальной технологической базы, развитию оборонно-промышленного комплекса, часть работ выполняется в интересах Минобороны.

"Наибольший объем работ по госзаказу приходится на работы по ФЦП развития гражданской авиатехники по материалам для самолетов и двигателей", - сказал собеседник. По его оценке, соотношение

объемов работ по госзаказу и в рамках хозяйственной деятельности составляет 50:50.

"Опытное производство ВИАМ задействовано в поставках материалов, прежде всего малотоннажной продукции, технологического оборудования, химической и металлургической продукции", - подчеркнул Е. Каблов. Приблизительно 10% от общего объема реализации продукции ВИАМ в прошлом году приходилось на поставки зарубежным странам по заключенным контрактам, сообщил он.

Гендиректор ВИАМ отметил, что наиболее крупными заказчиками работ для ВИАМ являются Airbus, SNECMA (группа Safran), страны Индия и Китай. Относительно небольшие по объему работы выполняются по контрактам с американскими фирмами Boeing и General Electric.

*источник: AVIAPORT.RU
07.05.07*

ЧИЛИ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПАРТНЕРОВ РОССИИ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ И АТР – В. ЯКОВЛЕВ

Чили - один из ключевых партнеров России в Латинской Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе. Как сообщает ИТАР-ТАСС, об этом заявил во вторник министр регионального развития РФ Владимир Яковлев.

Он выступил на открытии второго заседания российско-чилийской межправительственной комиссии по торговле и экономическому сотрудничеству, сопредседателем которой он является. С чилийской стороны комиссию возглавляет министр экономики Алехандро Феррейро.

По словам В. Яковлева, в 2006 г. взаимный товарооборот между Россией и Чили составил 166 млн. долл. Он сообщил, что российский экспорт в латиноамериканскую страну представлен в основном поставками машинотехнической продукции. В то же время, отметил В.Яковлев, "чилийские экспортеры сумели занять лидирующие позиции на российском рынке продовольственных товаров".

Одним из перспективных направлений российско-чилийского взаимодействия министр считает

авиастроение. По его словам, российские компании ведут интенсивные переговоры о поставках в Чили вертолетов Ми-172, самолетов Ил-103, самолетов-амфибий Бе-200 для борьбы со стихийными бедствиями и доставки грузов в труднодоступные районы страны.

По мнению В. Яковлева, "большему сближению производственных, коммерческих и банковских структур обеих стран способствовало бы создание российско-чилийского совета предпринимателей". Если сами компании проявят такую инициативу, сказал министр, "мы готовы оказать содействие".

Для успешного развития торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества между двумя странами, по мнению В. Яковлева, "необходимо укреплять связи между субъектами федерации России и провинциями Чили". "Назрела необходимость задействовать этот огромный нереализованный потенциал", - подчеркнул министр.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
16.05.07*

ТАШКЕНТСКИЙ АВИАЗАВОД МОЖЕТ ВОЙТИ В РОССИЙСКУЮ ОАК

Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова (ТАПО) может войти в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), сообщил гендиректор Авиационного комплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов.

"Такой вариант не исключается в случае серьезной реструктуризации авиационного завода и выра-

ботки приемлемых условий вхождения ТАПО в ОАК", - сказал он.

Он отметил, что в последнее время на ТАПО "сменено все руководство, для компании установлены определенные льготы и преференции".

*источник: газета «Время и деньги»
16.05.07*

СТАВКИ VII-X КУПОНОВ ОБЛИГАЦИЙ "МИГ-ФИНАНС" ПЕРВОЙ СЕРИИ ОБЪЕМОМ 1 МЛРД. РУБ. УСТАНОВЛЕННЫ В РАЗМЕРЕ 7,85% ГОДОВЫХ

Ставки седьмого-десятого купонов облигаций ООО "Миг-финанс" первой серии объемом 1 млрд. руб. установлены в размере 7,85% годовых. Размер дохода на одну облигацию номиналом 1 тыс. руб. по каждому из купонов составит 39,14 руб. Размещение облигационного займа "Миг-финанса" объемом 1

млрд. руб. состоялось 9 июня 2004 года на ММВБ по открытой подписке. Ставка первого купона по итогам аукциона составила 16% годовых. Погашение займа состоится 3 июня 2009 года.

*источник: газета «Бизнес»
23.05.07*

РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ АВИАДВИГАТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ИДУТ ПО ПЛАНУ

Главное командование ВВС России опровергло сообщения о временной приостановке работ по созданию авиационного двигателя пятого поколения для перспективного самолета фронтовой авиации, которые появились в ряде средств массовой информации, передает "Интерфакс-АВН".

"Работы по созданию двигателя пятого поколения выполняет кооперация ведущих конструкторских бюро и авиапредприятий страны. Деньги на работы из государственного бюджета выделены. Вопрос о создании двигателя пятого поколения будет специально рассмотрен на одном из ближайших заседаний Военно-промышленной комиссии при правительстве Российской Федерации", - сообщил начальник штаба авиации ВВС Леонид Малащичкий.

Источником для подобных предположений послужило заявление технического директора - генерального конструктора Научно-производственного объединения "Сатурн" Михаила Кузменко.

"Министерство обороны объявило конкурс на создание двигателя пятого поколения. Мы в нем уча-

ствовали, но до сегодняшнего дня никаких договоров не заключено. Работы по созданию двигателя фактически заморожены", - заявил Кузменко.

Он выразил надежду, что Военно-промышленная комиссия при правительстве РФ в ближайшее время рассмотрит этот вопрос и примет соответствующее решение.

Кооперация по разработке двигателя пятого поколения уже сформирована, в нее вошли НПО "Сатурн", Уфимское моторостроительное производственное объединение, а также компании "Мотор", "Авиадвигатель", "Климов", "Союз" и ряд других предприятий.

"Со всеми этими предприятиями заключено предварительное соглашение. На сегодняшний день мы вышли на уровень конкретизации задач. Решением кооперации НПО "Сатурн" определено головной организацией по созданию двигателя", - сказал Кузменко.

*источник: телеканал "Звезда"
21.05.07*

ПЯТЫЙ САМОЛЕТ БЕ-200ЧС БУДЕТ ПОСТАВЛЕН МЧС РФ В ИЮНЕ

Пятый самолет-амфибия Бе-200ЧС будет поставлен МЧС РФ в июне текущего года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиационной техники. По его словам, эта машина уже изготовлена на ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут").

"В процессе передачи самолетов Бе-200ЧС возникает одна и та же проблема - несвоевременность оплаты за построенный самолет", - считает собеседник. Он пояснил, что МЧС РФ как государственное учреждение получает деньги на приобретение авиационной техники из государственного бюджета. Средства, выделяемые ведомству, хватает на оплату только одного самолета в год. Причем в течение года МЧС РФ оплату выполненных работ производит поквартально приблизительно равными "траншами". То есть МЧС РФ может рассчитаться за самолет только в конце года.

"Таким образом, самолет с поставкой в конце года оплачивается практически полностью, а с поставкой в течение года оплачивается только в конце года", - отметил собеседник.

Он подчеркнул, что цена самолета Бе-200ЧС определена контрактами на поставку двумя партиями по три и четыре самолета в сумме 760 млн. рублей и остается неизменной с 2000 года, когда был подписан первый госконтракт.

"Так как постоянная цена самолета не отражает бурный рост в последние годы стоимости комплектующих, покупных изделий, материалов и полуфабрикатов, производитель самолетов - НПК "Иркут" - в течение исполнения контрактов имеет все уменьшающуюся прибыль от поставки (продажи) самолетов, которая просто уже стремится к нулю", - констатировал собеседник. Он подчеркнул, что, несмотря на не прибыльность для НПК "Иркут" производства Бе-200ЧС по заказу МЧС РФ, изготавливать самолеты необходимо, имея в виду, что без реального применения парка самолетов Бе-200ЧС у МЧС РФ не будет и зарубежных контрактов.

*источник: AVIAPORT.RU
16.05.07*

КИТАЙ ИНТЕРЕСУЕТСЯ РОССИЙСКИМИ САМОЛетами Ту-204СЕ

Китай активировал переговоры по обсуждению условий поставки в эту страну грузовых самолетов Ту-204СЕ. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиационной техники. "На предварительной стадии переговоров обсуждается возможность закупки китайской стороной 10 самолетов Ту-204СЕ производства ульяновского ЗАО "Авиастар-СП", - сказал собеседник.

По его мнению, прогнозировать сроки заключения контракта весьма сложно, но можно надеяться на завершение переговоров и подписание контракта уже в текущем году. Большое значение для выполнения контракта в желательные для китайской стороны

сроки имеют и реальные производственные возможности "Авиастар-СП".

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о работе российских авиационных строителей по заказам других стран в области поставок гражданской авиационной техники, собеседник отметил, что на сегодня параллельно ведутся переговоры с целым рядом стран. В частности, переговоры с Венесуэлой ведутся по всему ряду самолетов - Ил-96, Ту-204, региональные машины Ан-148. Продолжаются переговоры с Сирией по вопросу поставки самолетов типа Ил-96 и Ту-204.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.07*

В 2008 ГОДУ "ИРКУТ" ПОСТАВИТ ВВС ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ ЯК-130

В 2008 году Иркутский авиационный завод - филиал корпорации "Иркут" - поставит российским Военно-воздушным силам первые шесть учебно-боевых самолетов Як-130. Об этом сегодня сообщил журналистам президент корпорации Олег Демченко. Двухместный Як-130 разработан ОКБ имени Яковлева и предназначен для начальной и углубленной подготовки летчиков.

Аэродинамическая схема и параметры силовой установки и систем этого самолета позволяют выполнять полеты практически на всех режимах, свойственных современным и перспективным отечественным и зарубежным боевым машинам, в том числе Су-30, МиГ-29, F-16. Кроме того, "яки" можно применять для отработки режимов боевого применения вооружения типа "воздух - воздух" и "воздух - земля". На 9 точках

внешней подвески они способны нести до трех тонн бомб и ракет. По словам Демченко, этот учебно-боевой самолет победил в тендере ВВС России, заключен контракт на поставку 12 машин. Кроме того, будет изготовлено 16 Як-130 для Алжира.

Иркутский авиационный завод известен тем, что на нем производится истребитель Су-30 различных модификаций. Здесь также освоен серийный выпуск гражданских самолетов-амфибий Бе-200. В целом корпорация "Иркут" располагает современной научно-технической базой, соответствующей международным стандартам, и высококвалифицированным персоналом, насчитывающим более 12 тыс. человек. Портфель ее заказов превышает 5 млрд. долларов.

*источник: газета «Известия»
24.05.07*

ВАСО ПОЛУЧИЛО ЗАКАЗ НА ПОСТАВКУ ШЕСТИ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-96-300

Воронежскому акционерному самолетостроительному обществу (ВАСО) сегодня исполнилось 75 лет. Как сообщил ИТАР-ТАСС гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, накануне юбилея предприятие получило заказ на поставку шести грузовых самолетов Ил-96-300 для компании "Аэрофлот карго". Уже определена спецификация самолетов и в ближайшее время ожидается подписание контракта. Кроме того, два самолета в грузовом варианте в этом году ВАСО произведет для авиакомпании "Атлант-Союз". Несколько пассажирских самолетов Ил-96-300 предприятие поставит для ГТК "Россия".

По словам гендиректора, в настоящее время ведутся переговоры о поставке воронежских самолетов в Венесуэлу и страны Ближнего Востока. В частности, прорабатывается вопрос с главами арабских госу-

дарств о поставке для них специально оборудованных машин по типу президентских Ил-96-300.

В 2006 г. ВАСО вошло в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Руководство корпорации в начале текущего года утвердило производственную программу ВАСО до 2015 г., которая предусматривает выпуск 262 самолетов разного типа (Ил-96, российско-украинских лайнеров Ан-148, военнотранспортных Ил-112В, а также самолето-комплектов для SuperJet-100 и самолетов Airbus). Кроме того, у завода есть перспектива с 2012 г. приступить к производству самолета нового поколения МС-21, над проектом которого ведется активная конструкторская работа.

*источник: АРМС-ТАСС
24.05.07*

РОССИЙСКАЯ СИСТЕМА ГЛОНАСС ДОСТИГНЕТ ТОЧНОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КООРДИНАТ ДО ОДНОГО МЕТРА К 2011 ГОДУ

Российская система глобального позиционирования ГЛОНАСС достигнет точности определения координат до одного метра к 2011 г., сообщил на пресс-конференции заместитель главы Роскосмоса Юрий Носенко.

Отметив, что точность определения координат, достигнутая американской системой GPS, сейчас составляет порядка одного метра, Носенко сказал, что "мы достигнем такой точности к 2011 году". "Это будет сделано за счет развертывания орбитальной группировки и перехода на использование навигационных спутников "Глонасс-М", - пояснил он.

По его данным, сейчас точность определения координат системой ГЛОНАСС составляет несколько десятков метров. "Когда в системе будут работать 18 космических аппаратов, точность приблизится к десяти метрам", - отметил Носенко.

Генеральный конструктор системы ГЛОНАСС Юрий Урлечич в свою очередь отметил, что в случае сопряжения функциональных дополнений российской системы ГЛОНАСС и американской GPS будет

получена сантиметровая точность. Носенко также сообщил, что в ближайшее время в России будет учрежден единый оператор системы ГЛОНАСС. "Принято решение учредить единого оператора системы ГЛОНАСС. Кроме того, у этого оператора будет свой сайт, на котором будет отражаться состояние системы ГЛОНАСС", - сказал он. Пока некоторые функции оператора выполняет ЦНИИ машиностроения и информация о работе системы размещается на сайте этой компании, - отметил Носенко.

По словам замглавы Роскосмоса, международное сотрудничество в сфере навигационных космических систем налаживается главным образом в области наземных функциональных дополнений. "В первую очередь речь идет о сопредельных с Россией странах СНГ, а также об Индии. С Индией соглашение заключено, с Европой - на этапе согласования", - сказал он.

*источник: АРМС-ТАСС
24.05.07*

РОССИЯ НЕ ОТСТАЕТ ОТ США В СОЗДАНИИ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Первый вице-премьер РФ Сергей Иванов заявил на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса", что Россия не отстает от других стран, в том числе США, в области создания боевого самолета пятого поколения.

"Я вас хочу заверить, что никакого десятилетнего отставания нет", - сказал Иванов. По его словам, не соответствует действительности утверждение некоторых экспертов о том, что создаваемый в России перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА) уступает созданному в США истребителю пятого поколения Raptor.

Россия высказывала свою озабоченность в связи с договором о ракетах средней и малой дальности задолго до появления инициатив о строительстве элементов стратегической ПРО в Восточной Европе, заявил также Иванов. "Никакой взаимосвязи здесь нет. Мы говорим, что договор о ракетах малой и средней дальности, подписанный Совет-

ским Союзом и США, превратился в рудимент "холодной войны", - подчеркнул Иванов.

По словам Иванова, когда этот документ подписывали, исходили из того, что ни у кого больше никогда таких ракет не будет - "руководствовались благими в общем-то соображениями". Однако по прошествии 20 лет десятки стран стали обладать такими ракетами, "и только Россия и США не имеют права ими владеть". При этом первый вице-премьер указал, что страны, у которых теперь на вооружении стоят такие ракеты, "сплошь и рядом расположены у наших, а не у американских границ, поэтому мы высказываем озабоченность по этому поводу".

*источник: сайт «Вести.Ru»
24.05.07*

РОССИЯ И ИНДИЯ ПРИСТУПАЮТ К СОЗДАНИЮ НОВОГО САМОЛЕТА

Как сообщил президент корпорации "Иркут" Олег Демченко, уже в ближайшие два месяца будет подписано российско-индийское соглашение по реализации проекта создания многоцелевого транспортного самолета (МТА), передает "Интерфакс-АВН".

"Уже определены источники финансирования проекта и разработан бизнес-план", - подчеркнул Демченко.

Россию представят компании "Ильюшин", "Иркут", ФГУП "Рособоронэкспорт", Индию - корпорация "NAL". Финансовый вклад сторон будет составлять 50 на 50. Средний военно-транспортный самолет МТА создается на базе проекта конструкторского бюро им. Ильюшина - Ил-214 по программе МТА (Multirole Transport Aircraft). За базовый двигатель для МТА принят ПС-90А-76, далее разработчики будут ориен-

тируются на перспективный авиадвигатель типа ПС-12. Грузоподъемность разрабатываемого самолета достигает 20 тонн.

Планируется, что самолеты будут собираться в обеих странах. При этом 65% работ выполнят в России, а 35% - в Индии. Ожидается, что первый полет среднего военно-транспортного самолета состоится в 2012 году, а первые поставки начнутся в 2014 году. Государственная программа вооружений предусматривает до 2015 года поставить для ВВС РФ пять самолетов МТА.

*источник: телеканал "Звезда"
24.05.07*

АДМИНИСТРАЦИЯ ПОДДЕРЖИТ НАПО

Администрация Новосибирской области в ближайшее время примет комплекс мер по дополнительной государственной поддержке Новосибирского авиационного производственного объединения (НАПО) имени В.П. Чкалова.

Сегодня самая острая проблема на предприятии - кадровая. В 90-е годы, когда по известным причинам произошел спад производства, многие высококвалифицированные рабочие уволились. А теперь требуется время на подготовку новых. "Наше содействие будет в решении кадровых вопросов, а также в обеспечении жильем специалистов предприятия", - сказал в связи с этим губернатор Новосибирской области Виктор Толоконский. Недавно НАПО приступило к строительству многофункционального истребителя пятого поколения. Работы проводятся совместно с авиазаводом в Комсомольске-на-Амуре.

"Финишная сборка будет происходить в Комсомольске-на-Амуре, а у нас производится сборка головной части этого самолета", - сообщил журналистам генеральный директор предприятия Федор Жданов. Истребитель пятого поколения, который заменит самолеты предыдущего поколения МиГ-29 и Су-27, разработан конструкторским бюро Сухого. С прошлого года НАПО осуществляет также серийное производство новейших многоцелевых бомбардировщиков Су-34.

НАПО - одно из самых крупных самолетостроительных предприятий страны, входит в холдинговую компанию "Сухой".

*источник: газета «Красная звезда»
04.05.07*

РОССИЯ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА ПЕРВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ СУ-30МКМ

Демонстрация первых двух серийных многофункциональных истребителей Су-30МКМ, изготовленных по заказу Королевских ВВС Малайзии, состоялась в четверг на Иркутском авиационном заводе, основной производственной площадке корпорации "Иркут", сообщила РИА "Новости" пресс-служба ФГУП "Рособоронэкспорт".

На церемонии присутствовали представители руководства ФГУП "Рособоронэкспорт", российских предприятий, участвовавших в разработке и производстве данного самолета, а также высокопоставленная делегация министерства обороны и Королевских Военно-воздушных сил Малайзии.

"Пример самолетов Су-30МКИ и Су-30МКМ свидетельствует о том, что наша продукция отвечает самым строгим требованиям заказчика. ВВС Индии, Малайзии и других стран уже сделали свой выбор в пользу этих самолетов", - отметил президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

"В 2003 году Королевские ВВС Малайзии при выборе нового многоцелевого самолета отдали предпочтение российскому Су-30МКМ, а не американскому F-18 Super Hornet", - напомнил представитель пресс-службы "Рособоронэкспорта".

По его словам, в августе того же года в ходе официального визита в Малайзию президента РФ был подписан контракт на поставку партии боевых машин этого типа. До того времени на вооружении ВВС Малайзии были в основном самолеты западного производства, а из числа российских - истребители МиГ-29, которые хорошо себя зарекомендовали.

Согласно имеющимся обязательствам, в 2007 году для ВВС Малайзии будет поставлена основная часть заказанных боевых машин, а остальные - в 2008 году, сказал представитель пресс-службы.

В рамках оффсетной части малазийского контракта предусмотрено создание на территории этой страны сервисного центра для российской авиатехники, а также содействие в реализации национальной космической программы.

Самолет Су-30МКМ (многоцелевой, коммерческий, малазийский) является новейшей версией широко известного многофункционального истребителя Су-30МКИ, большая партия которых была поставлена в Индию в 2002-2004 годах.

*источник: РИА «Новости»
24.05.07*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОДВЕЛА ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В I КВАРТАЛЕ ПО РСБУ

Корпорация "Иркут" подвела итоги деятельности за I квартал 2007 года по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ). Согласно результатам отчетности, выручка на конец отчетного периода уменьшилась в 2,5 раза и составила около 970 млн. руб. по сравнению с 2,4 млрд. руб. за аналогичный период прошлого года. Значительное снижение выручки объясняется тем, что по лицензионному производству график поставок был смещен и основные поставки по нему будут осуществлены в III-IV кварталах 2007 года. Кроме того, по контрактам на поставку готовых самолетов отгрузка также приходится в основном на вторую половину года.

Валовая рентабельность составила 26% против 47% в аналогичный период прошлого года. Это обусловлено тем, что в выручке отчетного периода отражена реализация прочей продукции, такой, как выручка за коммунальные услуги (поставляемого тепла, электроэнергии, воды коммунальным службам "Иркутск-2"), которая имеет низкую рентабельность. Эта выручка составляет порядка 150-200 млн. рублей ежеквартально. При низком уровне выручки от реализации продукции по основной деятельности постоянная выручка от реализации прочей продукции в значительной степени снижает рентабельность.

Вместе с тем корпорация смогла снизить свои постоянные издержки. Так, платежи комиссионеру осуществляются по мере поступления авансов от покупателей. В I квартале 2007 года авансов поступило примерно на 10-15% меньше, чем в аналогичный период прошлого года. Поскольку основную часть коммерческих расходов составляют эти комиссионные платежи, коммерческие расходы снизились на 12%. Также удалось сократить и управ-

ленческие расходы. В первом квартале 2007 года они составили 425 млн. рублей, что на 10% меньше, чем в предыдущем году.

Несмотря на смещение сроков отгрузки, корпорация продолжала выполнять свои контрактные обязательства в полном объеме и своевременно производила продукцию. Для финансирования этого производства корпорация активно использовала различные механизмы заимствования. Таким образом, вне зависимости от сокращения объемов выручки проценты к уплате сократились незначительно и составили 349,5 млн. рублей. Более того, высокий уровень производства в I квартале повлиял на то, что часть готовой продукции, отгрузка которой планировалась в I квартале, была отражена в незавершенном производстве.

Таким образом, неизменная величина постоянных расходов и расходов по процентам, низкий уровень выручки и валовой рентабельности повлияли на существенное снижение чистой прибыли. Чистая прибыль оставила 32 млн. рублей, против 356 млн. рублей в I квартале 2006 года.

По словам вице-президента по корпоративным финансам Дмитрия Елисеева, низкий уровень выручки и чистой прибыли является нормальным для циклического производства, когда большинство отгрузок планируется на конец года. "Незначительная выручка I квартала будет, безусловно, компенсирована в течение года, и мы выйдем на наши плановые показатели", - сказал он.

*источник: ОАО "Научно-производственная
корпорация "Иркут"
16.05.07*

ГАЗОПЕРЕКАЧИВАЮЩИЙ АГРЕГАТ И ГАЗОТУРБИННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ МОЩНОСТЬЮ 6,3 МВТ ПРОИЗВОДСТВА НПО "САТУРН" УСПЕШНО ПРОШЛИ МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ

С 15 по 18 мая 2007 года на компрессорной станции ООО "Мострансгаз" в г. Гаврилов-Ям (Ярославская область) прошли межведомственные испытания опытного образца газоперекачивающего агрегата ГПА-Ц-6,3/56РМ и составляющего его основу двигателя ГТД-6,3РМ номинальной мощностью 6,3 МВт разработки и производства ОАО "НПО "Сатурн". Межведомственная комиссия, рассмотрев представленные материалы и результаты испытаний, отметила высокий уровень разработанных и внедренных ОАО "НПО "Сатурн" конструкторско-технических решений, соответствие всех основных параметров и характеристик двигателя и агрегата параметрам и характеристикам, определенным техническими заданиями на разработку.

17 мая 2007 года межведомственной комиссией подписан акт о приемке агрегата ГПА-Ц-6,3/56РМ и дана рекомендация приступить к изготовлению его опытной партии в количестве 10 изделий для поставок по договорам ОАО "Газпром". Акт передан на утверждение в ОАО "Газпром".

Прохождению ОАО "НПО "Сатурн" межведомственных испытаний газоперекачивающего агрегата номинальной мощностью 6,3 МВт предшествовал большой этап работ. На компрессорной станции "Гаврилов-Ям" была проведена реконструкция газоперекачивающего агрегата ГПА-Ц-6,3/56 блочно-модульного исполнения, в ходе которой специалисты ОАО "НПО "Сатурн" выполнили замену газотурбинного двигателя НК-12СТ, имеющего КПД 24%, на газотурбинный двигатель собственного производства ГТД-6,3РМ с КПД 33%, отвечающий современным требованиям, предъявляемым к приводам такого класса. Дополнительно включена замена комплексной воздухоочистительной установки (КВОУ), шахты выхлопа и основных систем.

На момент межведомственных испытаний наработка агрегата ГПА-Ц-6,3/56РМ и газотурбинного двигателя ГТД-6,3РМ в его основе составила более 3 800 часов. Эксплуатация ГПА-Ц-6,3/56РМ на КС "Гаврилов-Ям" продолжается.

В текущем году в планах ОАО "НПО "Сатурн" - изготовить три первых газоперекачивающих агрегата мощностью 6,3 МВт ГПА-6,3РМ блочно-контейнерного исполнения полной заводской готовности.

ОАО "Газпром" является стратегическим партнером ОАО "НПО "Сатурн". Компаниями с 2001 года реализуется комплексная программа сотрудничества. Ключевая часть программы предусматривает поставку высокоунифицированного типоряда современных экономичных газоперекачивающих агрегатов мощностью 4 - 6,3 - 10 МВт на базе газогенератора ГТД-4РМ производства ОАО "НПО "Сатурн", освоенного

на промплощадке в Рыбинске. По своим характеристикам данные агрегаты могут использоваться при замене всех типов эксплуатирующихся в ОАО "Газпром" ГПА.

Газоперекачивающий агрегат мощностью 4 МВт ГПА-4РМ производства ОАО "НПО "Сатурн" успешно прошел межведомственные испытания в 2004 году и третий сезон работает на Касимовском подземном хранилище газа ООО "Мострансгаз". За прошедший с приемочных испытаний ГПА-4РМ период ОАО "НПО "Сатурн" поставило ОАО "Газпром" 16 агрегатов данного класса мощности. В конце мая 2007 года ОАО "НПО "Сатурн" предъявит на межведомственные испытания газоперекачивающий агрегат ГПА-10Р/РМ и газотурбинный двигатель в его составе ГТД-10РМ мощностью 10 МВт на компрессорной станции "Нюксеница" ООО "Севергазпром". Результаты межведомственных испытаний ГПА-6,3РМ и ГПА-10РМ являются определяющими факторами для дальнейшего развития бизнеса ОАО "Сатурн - Газовые турбины" на рынке газоперекачивающего оборудования.

С освоением серийного производства газоперекачивающих агрегатов ГПА-6,3РМ и ГПА-10РМ программа "Сатурн - Газпром" выйдет на максимальные обороты. С 2007 года в планах ОАО "Газпром" - увеличение в три раза объема инвестиций в реконструкцию собственного парка оборудования, насчитывающего порядка четырех тысяч агрегатов, из них порядка 700 имеют мощность 4 - 6 МВт, а 1 200 - 6,3 и 10 МВт. Производственные мощности ОАО "НПО "Сатурн" позволяют производить 60-70 газоперекачивающих агрегатов в год. В целом программой "Сатурн - Газпром" предусмотрена поставка за 15 лет порядка 600 ГПА различного класса мощности.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - ведущая двигателестроительная компания, специализирующаяся на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

ОАО "НПО "Сатурн" заняло достойное место на быстрорастущем рынке энергетического оборудования, предлагая модельный ряд энергетических и газоперекачивающих установок в диапазоне мощностей от 2,5 до 325 МВт. В 2006 году в отдельное дочернее предприятие выделено ОАО "Сатурн - Газовые турбины". Приоритетными среди наземных промышленных программ "Сатурна" остаются проекты, реализуемые в рамках сотрудничества "Сатурн - РАО "ЕЭС России" и "Сатурн - Газпром".

*Источник: компания «НПО "Сатурн"»
18.05.07*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" СКУПАЕТ АКЦИИ КАЗАНСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ЗАВОДА

ФГУП "Рособоронэкспорт" сообщило, что выставило оферту на покупку до 76,7 млн. акций Казанского вертолетного завода, или почти 50% уставного капитала. На 1 апреля "дочка" ФГУП - ОПК "Оборонпром" - владела 30,03% обыкновенных акций завода.

У "Рособоронэкспорта", по неофициальной информации, 21%.

*Источник: газета «Ведомости»
21.05.07*

РАЗРАБОТЧИКИ ДВИГАТЕЛЯ SaM146 СЧИТАЮТ НЕРЕАЛЬНЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НА САМОЛЕТЕ SUPERJET-100 ЛЮБОГО ДРУГОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ

Разработчики двигателя SaM-146 считают "совершенно нереальным" использование на самолете SuperJet-100 любого другого отечественного двигателя. Об этом заявили на пресс-конференции технический директор - генеральный конструктор НПО "Сатурн" Михаил Кузменко и исполнительный директор этого объединения Игорь Юдин. Накануне они ответили на вопросы журналистов, в частности о том, что на самолете SuperJet-100 наряду с двигателем SaM146 якобы можно установить созданный на Украине двигатель Д-436-148. Сообщения на этот счет появились в последнее время в некоторых российских СМИ. Представители "Сатурна" подобный вариант категорически отрицают.

Согласно Кузменко, двигатель SaM146 проектировался с расчетом того, чтобы быть лучше зарубежного двигателя С-34 десятой серии, разработанного для установки на региональных самолетах Embraer и Bombardier. Этот конкурирующий продукт, выходящий на мировой рынок, уступает по экономическим параметрам двигателю SaM146 на 1,5%, а двигатель Д-436-148 - примерно на 3%, сказал Кузменко. Поэтому, по его мнению, конкуренция фактически разворачивается между семейством двигателей С-34 и SaM146.

"Всем пора понять, что если российская фирма предлагает продукт на рынок, то конкурировать надо прежде всего с мировыми лидерами, а не со своими командами или даже с Украиной", - подчеркнул генеральный конструктор.

По словам Кузменко, он не "желает сталкивать лбами" моторы SaM146 и Д-436-148, поскольку хорошо знает и уважает украинских коллег и в данной конкретной ситуации руководствуется сугубо объективными данными. А ситуация такова, считают на "Сатурне", что при установке двигателя Д-436 на SuperJet-100 этот гражданский самолет "Сухого" не удастся сертифицировать по международным стандартам, поскольку ни производство, ни материалы, из которых изготовлен украинский мотор, не имеют соответствующих международных сертификатов. А сертификационные процедуры не только весьма дорогостоящие, но и требуют большого времени для их прохождения.

Совместный продукт Спесна и "Сатурна" обладает и другим важным преимуществом. Оно касается эксплуатации двигателя в авиакомпаниях. Для послепродажного обслуживания SaM146 фирма Спесна предоставляет свой сервисный потенциал, сказал Игорь Юдин.

"Таким образом, продавая продукт на мировом рынке, мы имеем отработанную сеть, на базе которой можно осуществлять обслуживание двигателя

SaM146 во всех регионах мира; такая возможность у украинского двигателя отсутствует", - подчеркнул Юдин.

Он уверен также, что западные авиакомпании будут приобретать самолет SuperJet-100 только в оснащении двигателем SaM146. Что касается отечественных авиаперевозчиков, то, по словам Юдина, "они не будут ставить на самолет несертифицированный двигатель и проводить специальную работу по его адаптации".

Специалисты "Сатурна" провели сравнительную оценку и технических параметров, которая, по их мнению, говорит в пользу SaM146. Кроме того, важным фактором является то, что при подвеске двигателя Д-436 под крылом SuperJet-100 еще меньше становится "клиренс" между нижней кромкой двигателя и землей. Для увеличения этого "зазора" пришлось бы "перепроектировать шасси и поднять самолет", что в свою очередь "ухудшит весовую отдачу". "Реально оценивая ситуацию, мы видим, что никакой конкуренции SaM146 и Д-436 не предвидится", - отметили представители "Сатурна".

По их мнению, у SaM146 выше, чем у украинского двигателя, и такой важнейший показатель, как конкурентоспособность. Базовая модель Д-436 разрабатывалась на основе конструкторских решений и технологий, существовавших 30 лет назад. Они "генетически унаследованы" в базовом варианте Д-436 и перешли в модификацию Д-436-148. Но за эти десятилетия в высокотехнологичной сфере авиадвигательостроения произошли большие изменения, сказал Игорь Юдин.

Его точку зрения полностью разделил Михаил Кузменко, отметивший, что уже на стадии проектирования в SaM146 были заложен опыт использования самого распространенного в мировой гражданской авиации двигателя CFM-56. "В Д-436 объективно подобный мировой опыт не мог быть заложен", - констатировал он.

В силу указанных обстоятельств, отметили специалисты "Сатурна", рентабельность проекта создания российского регионального самолета марки SuperJet-100 может быть обеспечена только при его массовых продажах. Зарубежный рынок оценивается более чем в 700 самолетов, внутренний - 300. "А добиться столь массовых продаж можно только путем установки на самолет конкурентоспособного авиадвигателя, каким является SaM146", - отмечалось на пресс-конференции.

*источник: АРМС-ТАСС
18.05.07*

ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЗАВОДА СТАЛ "ГЕРОЕМ РОССИИ"

Летчику-испытателю Улан-Удэнского авиационного завода Тайгибу Толбоеву присвоено звание "Герой России". Указ за мужество и героизм, проявленные при испытании новых образцов авиационной техники, подписал 9 мая президент России Владимир Путин. Об этом со ссылкой на пресс-службу Кремля сообщает отдел информации правительства

Республики Бурятия. В настоящее время Тайгиб Толбоев занимает должность заместителя начальника по лётно-испытательной работе, является старшим летчиком-испытателем авиазавода.

*источник: ИА «Восток-Телеинформ»
10.05.07*

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ НК-93 НАЧАЛИСЬ В ЛИИ ИМ. ГРОМОВА

Летные испытания закапотированного винтовентиляторного авиационного двигателя со сверхвысокой степенью двухконтурности НК-93 разработки Самарского научно-технического комплекса им. Кузнецова начались в Летно-исследовательском институте им. Громова (г. Жуковский). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

"Двигатель НК-93 установлен на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, на которой он проходит программу летных испытаний", - отметил глава АССАД. По его словам, государство финансирует разработку этого авиадвигателя чисто символически, а отсутствие у разработчика собственных средств на НИОКР на многие годы задерживает завершение работ.

"Двигатель НК-93 относится к двигателям следующего поколения, но задержка его создания негативно повлияла и на возможность своевременной модернизации самолетов семейства Ту-204/214 и Ил-96", - считает В. Чуйко.

По его сведениям, головным серийным заводом по выпуску НК-93 должно стать Казанское моторостроительное производственное объединение (КМПО). Конструкция НК-93 выполнена по трехвальтной схеме с приводом закопотированного двухрядного винтовентилятора противоположного вращения через редуктор. По параметрам термодинамического цикла двигатель НК-93 близок к разрабатываемым за рубежом и имеет несколько лучшую экономичность. Передовая схема НК-93 обещает снижение удельного расхода топлива на 10-15% к серийным в классе тяги 18 т до уровня 0,49 кг/кгс*ч.

Двигатель НК-93 разрабатывается с 1990 года, и первоначальная потребность в двигателях НК-93 оценивалась в 656 экземпляров для самолетов Ил-96 и Ту-204 с выходом на проектную мощность 57 двигателей в год.

источник: AVIAPORT.RU
07.05.07

АЛЮМИНЩИКИ ДОБАВИЛИ ХЛОПОТ

Объявление о предстоящем поглощении американским концерном Alcoa своего канадского конкурента Alcan не на шутку обеспокоило потребителей "летающего металла". Они опасаются, что это может спровоцировать рост цен на алюминий, а также привести к искусственному снижению предложения металла на рынке.

Так, ничего хорошего не ждет от сделки алюминиевых компаний европейский авиастроительный концерн Airbus. "Миллиардные слияния металлопроизводящих концернов являются поводом для озабоченности ввиду того, что могут повлиять на общую динамику развития и ценообразования в сырьевом секторе", - указывается в распространенном во вторник заявлении Airbus. Здесь же недвусмысленно подчеркивается, что "Airbus будет очень внимательно следить за ходом событий в Alcoa".

Другие потребители алюминия также выразили опасения по поводу того, как сделка может повлиять на рынок. "Если они (Alcoa и Alcan. - РБК daily) будут консолидировать заводы или сокращать поставки и не будет никого, кто сможет их заменить, это станет проблемой", - цитирует Reuters слова финансового директора производителя осветительной арматуры Genlyte Group Inc. Билла Ферко.

Общее количество занятых на предприятиях объединенной компании Alcoa и Alcan достигнет 188 тыс. человек, выручка - 54 млрд. долл. и показатель EBITDA - 9,5 млрд. долл. Совместно Alcoa и Alcan располагают мощностями для ежегодного выпуска 7,8 млн. т алюминия, что соответствует 30% мирового рынка. Это позволит новой компании стать на нем крупнейшей, обогнав российского алюминиевого гиганта UC Rusal. В отличие от рынка стали, который сейчас также находится на подъеме, алюминиевая отрасль уже в значительной степени консолидирована. Три крупнейших производителя контролируют более 50% мирового рынка. Поэтому можно предположить, что антимонопольные ведомства дадут разрешение на планирующееся слияние только при выполнении сторонами ряда условий. Ввиду господствующего положения на рынке, после слияния Alcoa и Alcan придется продать ряд своих предприятий. Кроме того, Alcoa вряд ли удастся поглотить канадского конкурента по озвученной цене (33 млрд. долл.), так как уже в понедельник курс акций Alcan на 10% превышал поступившее из США предложение.

источник: газета «RBC Daily»
10.05.07

ОРГАНИЗАТОРОМ ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА ОАО "АВИАБАЛТ" ОБЩИМ ОБЪЕМОМ 1 МЛРД. РУБЛЕЙ ВЫСТУПАЕТ ЗАО "ИК АВК"

11 мая 2007 года ФСФР России зарегистрирован первый выпуск облигаций ОАО "АвиаБалт" объемом 1 млрд. руб. (облигации документарные процентные неконвертируемые на предъявителя серии 01 с обязательным централизованным хранением). Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 4-01-03820-D от 11.05.2007. Организатор и финансовый консультант займа - ЗАО "ИК АВК".

Размещение облигаций планируется осуществить в конце мая - начале июня. Средства, полученные от размещения выпускаемых ценных бумаг, будут направлены на реализацию проекта "Региональный самолет Ил-114".

источник: ИА "Cbonds"
15.05.07

ВЕРТОЛЕТНЫЙ ТАНДЕМ

Ведущий российский разработчик авиационных двигателей ОАО "Климов" (Санкт-Петербург) осенью 2007 года планирует подписать лицензионное соглашение с французской Turbomeca о разработке и совместном выпуске двигателей для вертолетов фирмы "Камов" - многоцелевого военного Ка-60 и гражданского Ка-62. По словам генерального директора ОАО "Климов" Александра Ватагина, выпуск новых силовых установок мощностью 1,5 тыс. л.с. может начаться уже в 2009 году.

Вертолеты Ка-60 и Ка-62 разработаны в середине 1990-х годов. Однако программа по запуску их в серийное производство финансировалась государством в недостаточном объеме, говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Как следствие, вертолетный двигатель для этих машин, разработкой которого первоначально занималось рыбинское НПО "Сатурн", оказался неудачным. В конце про-

шлого года холдинг "Оборонпром" (он управляет ОАО "Камов") принял решение "передоверить" силовую установку "Климову". Выбор сделан не случайно: петербургский завод в будущем может стать ядром нового российского холдинга, который займется выпуском авиадвигателей.

Ка-60 и Ка-62 придут на смену вертолетам Ми-4 и Ми-8, которые устарели и нуждаются в срочной замене. Кроме того, новые машины могут пригодиться при освоении месторождений арктического шельфа. Поэтому было решено не разрабатывать двигатель заново, а обратиться к опыту и наработкам компании Turbomeca - одного из крупнейших мировых производителей двигателей для вертолетов гражданского, военного и специального назначения.

*источник: журнал «Эксперт Северо-Запад»
07.05.07*

БЕ-200 – СЕРЬЕЗНЫЙ УЧАСТНИК ПОРТУГАЛЬСКОГО ТЕНДЕРА НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ

Российский самолет-амфибия Бе-200 является "очень серьезным конкурентом и участником тендера на поставку в Португалию самолетов для тушения пожаров". Такое мнение высказал 22 мая в интервью ИТАР-ТАСС посол Португалии в Москве Мануэл Марселу Монтейру Курту.

"У нас очень большой интерес к Бе-200, - заявил дипломат. - Его работа в прошлом году произвела самое позитивное впечатление на португальских специалистов". В ближайшее время в Португалии пройдет тендер на закупку самолетов для тушения пожаров, в котором российская сторона планирует предложить Бе-200. За годы эксплуатации эти самолеты участвовали в тушении крупных пожаров и других спасательных операциях на территории России, Португалии, Италии и Индонезии.

Бе-200 может садиться на грунт и водную поверхность, тушить природные и техногенные пожары, оказывать помощь терпящим бедствие в открытом море. Обладая большой грузоподъемностью и дальностью полета до 4 тыс. км, Бе-200 способен на одной заправке топливом перевезти и сбросить на горящий объект 320 т воды. В морском варианте предусмотрена возможность брать на борт шлюпку, надувные плоты, четырехместные моторные лодки, в пассажирском - 70 человек без учета экипажа.

*источник: АРМС-ТАСС
22.05.07*

КОМПАНИЯ "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" РАЗРАБАТЫВАЕТ ВЕРСИЮ САМОЛЕТА SUPERJET ПОВЫШЕННОЙ ВМЕСТИМОСТИ

Версия самолета Sukhoi SuperJet вместимостью до 130 пассажиров разрабатывается в компании "Гражданские самолеты Сухого", сообщил во вторник журналистам ее генеральный директор Виктор Субботин.

"Смотрим, насколько возможно увеличить вместимость исходя из мощности двигателей и планируемой дальности", - сказал В.Субботин после подписания между компанией "Сухой" и "Аэрофлотом" меморандума о поставках еще 15 самолетов нового семей-

ства SuperJet-100. По словам В. Субботина, самолеты вместимостью 130 пассажиров "очень востребованы рынком".

Он также сообщил, что компания разрабатывает вариант бизнес-самолета. "Бизнес-самолет практически готов, осталось оборудовать его дополнительными топливными емкостями", - сказал В. Субботин.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
22.05.07*

"СУХОЙ" ПРОДАСТ 100 SUPERJET-100

Компания "Гражданские самолеты Сухого" готовит несколько новых контрактов на поставку российским и зарубежным заказчикам региональных самолетов SuperJet-100. "В этом году у нас план продать минимум 40 самолетов SuperJet-100", - сообщил пре-

зидент компании Виктор Субботин. По его словам, сейчас портфель твердых заказов на самолеты SuperJet-100 составляет 61 машину.

*источник: газета «Ведомости»
18.05.07*

ПРИ СОЗДАНИИ SUPERJET НА 110 МЕСТ ПРИДЕТСЯ РЕШАТЬ ВОПРОС О ДВИГАТЕЛЕ

При создании в семействе региональных самолетов Sukhoi SuperJet версии с увеличенной до 110 кресел пассажироместимостью придется решать вопрос об авиадвигателях. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"В настоящее время в ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), создающем Sukhoi SuperJet-100, в предварительном и исследовательском плане ведутся проработки самолета с пассажироместимостью 110 мест", - отметил собеседник.

Он полагает, что в расчете на дальнюю перспективу нельзя исключить необходимость подключения компаний SNECMA и НПО "Сатурн" для проработки версии авиадвигателя SaM146 повышенной тяги для 110-местного самолета.

Собеседник подчеркнул, что перспективные проработки являются неотъемлемой частью исследовательских работ как отечественного, так и зарубежного авиастроения, поэтому в настоящее время неправомерно говорить о создании самолета Sukhoi SuperJet-110. В то же время собеседник подчеркнул, что все ресурсы сосредоточены на программе НИОКР создания самолета Sukhoi SuperJet-100 на 95 мест.

"Сейчас базовая компоновка пассажирского салона регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 - экономический класс на 95 пассажиров с шагом между креслами 32 дюйма, или 813 мм, при ширине прохода 19 дюймов", - уточнил собеседник.

Отвечая на вопрос о поставщиках бортового оборудования для Sukhoi SuperJet-100, собеседник сказал, что практически все бортовое оборудование - зарубежного производства. Для стран СНГ (включая Россию) не будет варианта с отечественным или смешанным оборудованием - вся комплектация стандартная, чтобы выйти на мировой рынок. При выборе поставщиков оборудования для самолета был проведен открытый конкурс и отечественные фирмы принимали в нем участие, правда, не по всем системам. Конкурсная комиссия разработчика самолета оценивала возможности отечественных и зарубежных фирм, и зарубежные выиграли конкурс.

Собеседник обратил внимание, что некоторые западные фирмы-поставщики начали работать совместно с отечественными фирмами: например, по системе кондиционирования фирма Liebherr работает с нижегородским "Теплообменником".

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.07*

ФИРМА "СОЮЗ" ОТРЕМОНТИРОВАЛА ПЕРВУЮ ПАРТИЮ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ КРЫЛАТЫХ РАКЕТ И МИШЕНЕЙ

Авиамоторный научно-технический комплекс (АМНТК) "Союз" освоил ремонт короткоресурсных авиационных двигателей типа P95-300, применяемых на крылатых ракетах и мишенях, сообщили "Интерфаксу-АВН" в среду в российском оборонно-промышленном комплексе.

"Предприятие успешно отремонтировало опытную партию авиадвигателей P95-300 и разработало необходимую конструкторско-техническую документацию на серийный ремонт двигателей этого типа", - сообщил собеседник агентства.

По его словам, ремонт P95-300 будет осуществляться на одном из серийных заводов под контролем АМНТК "Союз".

Авиадвигатели P95-300 в четырех серийных модификациях производились с 1982 года серийно на Украине. Сейчас ремонт двигателей P95-300 органи-

зуется в России для поддержания эксплуатационной годности как авиадвигателей, так и изделий, оснащенных такими двигателями.

Короткоресурсный малогабаритный двигатель P95-300 имеет тягу до 300-400 кг при массе двигателя 95 кг. Удельный расход топлива на крейсерском режиме составляет 0,8 кг/кг тяги, расход воздуха - 7,5 кг/с. Степень повышения давления - 8,5.

Авиамоторный научно-технический комплекс "Союз" - одна из старейших отечественных авиадвигателестроительных фирм России. Здесь создано 19 базовых турбореактивных двигателей и 44 модификации для 27 типов летательных аппаратов.

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"
18.05.07*

ДВИГАТЕЛЬ "117С" БУДЕТ УСТАНОВЛЕН НА САМОЛЕТ СУ-35 В ТЕКУЩЕМ ГОДУ

Перспективный двигатель "117С" будет установлен на самолете Су-35 уже в текущем году, сообщил гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин на встрече с журналистами в Новомичуринске (Рязанская обл.).

По его словам, в настоящее время двигатель "117С" проходит испытания на летной лаборатории "ОКБ Сухого", в процессе которых подтверждаются заявленные характеристики.

"117С" является двигателем первого этапа для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА). В будущем для ПАК ФА планируется создать двигатель второго этапа. И только после этого, с учетом всех наработок в области авиадвигате-

лестроения, будет создан собственно двигатель пятого поколения. Уже сформирована кооперация предприятий по разработке перспективного авиационного двигателя во главе с НПО "Сатурн". В нее вошли также двигателестроители Перми, Уфы, московского АМНТК "Союз", петербургского ОАО "Климов", государственных научных центров ВИАМ, ЦИАМ и др. "Для реализации этой программы в кооперации сосредоточены 90 проц. ресурсов отечественного двигателестроения", - подчеркнул Ю. Ласточкин.

*источник: АРМС-ТАСС
07.05.07*

ВАСО ОСВОИЛО НОВУЮ МОДИФИКАЦИЮ ИЛ-96

Как сообщил гендиректор ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) Михаил Шушпанов, авиазавод приступил к строительству пяти новых лайнеров Ил-96-400 в новой модификации, рассчитанной на экипаж из трех человек. Их оценочная стоимость - \$450 млн. "Срок производства одного лайнера Ил-96 составляет чуть более полутора лет", - уточнил г-н Шушпанов. Таким образом, общее число лайнеров типа Ил-96, находящихся в производстве на авиазаводе, увеличилось до 14 единиц. Как отметил гендиректор, программа Объединенной авиастроительной корпорации предусматривает выпуск на ВАСО 15 лайнеров Ил-96, а также 96-ти Ан-148 и самолетоккомплектов для Sukhoi SuperJet в 2008-2012 годах. Михаил Шушпанов добавил, что в настоящее время на ВАСО

поступила заявка на производство трех самолетов Ил-96-300 в пассажирском варианте для ГТК "Россия", помимо четвертого, который предприятие уже строит. А первый грузовой Ил-96-400Т, произведенный для "Атлант-Союза", в начале июня будет передан на сертификационные испытания в КБ авиакомплекса имени Ильюшина.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов типа Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). Убытки авиазавода в первом полугодии 2007 года - 51,14 млн. рублей. Главная причина - отсутствие реализации самолетов.

*источник: газета «Коммерсантъ-Воронеж»
07.05.07*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ ЗАО "ГСС" НА 5 МЛРД. РУБ.

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) России своим решением от 3 мая зарегистрировала отчет об итогах выпуска неконвертируемых процентных документарных облигаций на предъявителя серии 01 ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" ("ГСС", г. Москва) на 5 млрд. руб., размещенных по открытой подписке, говорится в материалах ведомства. ЗАО "ГСС" разместит 5 млн. облигаций с номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая.

Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 4-01-21927-Н от 21.02.2007.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" разместило пятилетние облигации серии 01 со ставкой первого купона 7,85% годовых. Срок обращения облигаций составляет 10 лет, срок оферты - 2,5 года. Заем обеспечен поручительством ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой". В ходе размещения были поданы 40 заявок инвесторов, общий объем спроса на аук-

ционе значительно превысил предложение и составил более 8 млрд. руб. Организаторами выпуска выступили ОАО "НОМОС-БАНК" и ЗАО "ИК "Тройка Диалог", соорганизаторами - Внешэкономбанк и ОАО "Банк ВТБ", андеррайтерами - ЗАО "АБ "Газпромбанк", ЗАО "ММБ", ОАО "МДМ Банк", ОАО "Ханты-Мансийский Банк", соандеррайтерами выпуска - ОАО "Инвестиционный банк "ТРАСТ", ООО "КБ "Судостроительный банк", ЗАО "Транскапиталбанк", "Фоника Финанс", Хеджевый Фонд.

Полученные от размещения займа денежные средства будут использованы на цели финансирования проекта строительства российского регионального самолета Sukhoi SuperJet-100, который в настоящее время реализуется ЗАО "ГСС".

*источник: AVIAPORT.RU
04.05.07*

ПЕРМСКИЙ "АВИАДВИГАТЕЛЬ" НУЖДАЕТСЯ В ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТА БЕСПИЛОТНОГО ВЕРТОЛЕТА

В настоящее время пермское ОАО "Авиадвигатель" ожидает дополнительного финансирования проекта беспилотного вертолетного комплекса на базе вертолета "Мираж-001". "Вся проблема сейчас - в деньгах. Без денег ничего не делается", - заявил корреспонденту "УралПолит.Ru" заместитель главного конструктора компании Валерий Сандрацкий.

По словам Сандрацкого, в декабре 2006 года был подписан протокол по реализации данного проекта между министерством промышленности и природных ресурсов Пермского края, Николаем Наливайкиным из "Авиадвигателя", венчурным фондом под управлением "Allianz-Росно" и ОАО "Газпром", в соответствии с которым создано ОАО "Высокотехнологичные разработки", занимающееся проектированием "Миража". Сам вертолет был создан в 1998 году, с 2005 года начал рассматриваться его беспилотный вариант.

"Основной интерес к беспилотному вертолету и техническое задание к проекту дал "Газпром". Заинтересовались проектом и военные, но денег от них не поступало, - рассказал Сандрацкий. - К середине мая мы планируем вместе с министерством промышлен-

ности Пермского края объявить конкурс на получение инвестиций, дополнительные средства обещали выделить в "Газпроме".

Валерий Сандрацкий считает, что "для начала работ, чтобы сделать из прототипа нормальный беспилотный летательный аппарат", требуется порядка 50 млн. рублей. Между тем, по данным администрации Пермского края, чтобы спроектировать вертолет, компании требуются инвестиции в размере 146 млн. рублей. "При нормальном финансировании прототип мы сможем предоставить уже через год", - считает Сандрацкий. Срок разработки беспилотного вертолетного комплекса составит четыре года. Планируемый чистый приведенный доход проекта составит 179 млн. рублей. Внутренняя норма рентабельности проекта составит 46%, а дисконтированный срок окупаемости - восемь с половиной лет. Для реализации проекта также привлечены компании из Ижевска и Москвы.

*источник: сайт «УралПолит.Ru»
03.05.07*

ПЕРВЫЕ ИЛ-76МФ БУДУТ ПОСТАВЛЕНЫ В ИОРДАНИЮ НАЧИНАЯ С 2008 ГОДА

Подписание контрактных документов на поставку в Иорданию двух тяжелых военно-транспортных самолетов Ил-76МФ планируется в течение ближайших одного-двух месяцев. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

Со стороны поставщика в подписание документов будут участвовать разработчик - АК им. Ильюшина, производитель - "Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова" (ТАПОиЧ) и госпредприятие "Рособоронэкспорт".

"Поставки Ил-76МФ для Иордании планируется начать со следующего года, вторая из заказанных Иорданием машин будет поставлена в 2009 году", - отметил В. Ливанов. Он считает, что производствен-

ные возможности ТАПОиЧ позволяют выполнить иорданский контракт в срок - в производственном заделе авиационного завода находятся несколько почти собранных планеров Ил-76М.

По его данным, перед поставкой самолетов заказчику Ил-76МФ должен пройти необходимую процедуру сертификационных испытаний, которые по продолжительности займут приблизительно шесть месяцев. На МАКС-2005 король Иордании Абдалла II купил два самолета Ил-76МФ. Предполагаемая сумма сделки - более 100 млн. долларов. Одновременно иорданская сторона подписала опцион на поставку еще двух самолетов этого типа.

*источник: AVIAPORT.RU
03.05.07*

РАСХОДЫ ГОСБЮДЖЕТА НА АВИАЦИЮ БУДУТ РАСТИ - В. ЧУЙКО

В перспективе расходы государственного бюджета на авиационную деятельность в России будут расти. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал президент - генеральный директор ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

По его данным, на следующий год из федерального бюджета планируется выделить на авиационную деятельность примерно 25 млрд. рублей.

По мнению главы АССАД, в указанную сумму входят расходы государства по выполнению ряда федеральных целевых программ, таких как программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года", на программу "Национальная технологическая база" и даже, возможно, на "Программу вооружений России на период 2007-2015 годов". Эти средства предназначены практически на всю авиационную тематику, причем не только на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, но и на капитальные вложе-

ния, например, в развитие и модернизацию испытательной базы ведущих отраслевых институтов.

"В плановых разработках госбюджета на 2009 год планируется увеличение бюджетных ассигнований примерно на пять миллиардов рублей - до уровня примерно в 30 млрд. рублей, а на 2010 год - также увеличение на пять млрд. рублей с доведением общей суммы до 35 млрд. рублей на год на авиационную тематику", - сказал В. Чуйко.

По его мнению, важное значение имеет принятие принципиального решения о государственной поддержке авиационной в части субсидирования процентных ставок и поддержки лизинга для закупки новых отечественных воздушных судов российскими компаниями. Указанные выше данные о планируемых средствах по авиационной тематике, выделяемых из государственного бюджета, превышают ранее планировавшиеся объемы.

*источник: AVIAPORT.RU
03.05.07*

РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ММПП "САЛЮТ" В ПРОИЗВОДСТВЕ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ СОСТАВЛЯЕТ 0,7%

Рентабельность производства авиационных двигателей на ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") снизилась по итогам прошлого года до уровня 0,7%. Об этом сообщил генеральный директор предприятия Юрий Елисеев.

По его словам, столь низкий показатель рентабельности обусловлен непредсказуемым и неуправляемым ростом цен на металлы. "Только недавно никель подорожал опять почти в два раза", - отметил он.

"В тоже время, исходя из публикуемых данных, предприятие "Норильский никель" завершило прошлый год с рентабельностью 70%, что никак не согласуется с ростом цен на него на рынке", - выразил недоумение глава ММПП "Салют".

"Производство авиадвигателей связано с большим потреблением дорогих металлов, так как конструктивно двигать изготавливается на 60% из никеля и его сплавов и на 20% - из титана и его сплавов", - пояснил Ю. Елисеев.

Он также остановился на разрабатываемых ММПП "Салют" модификациях авиадвигателя АЛ-31Ф, сообщив, что двигатель АЛ-31Ф-М1 впервые с 1985 года принят на вооружение ВВС для истребителей Су-27СМ.

Двигатель АЛ-31Ф-М2 с тягой 14 100 кг проходит стендовые испытания с завершением его госиспытаний в конце 2007 года, а АЛ-31Ф-М3 с тягой 14 700 кг проходит первые испытания на стенде. "Все эти модификации выполнены под воздухозаборник истребителей семейства Су-27", - подчеркнул Ю. Елисеев.

Он также отметил важность использования снимаемых с эксплуатации ТРД для их применения в наземных промышленных установках, сообщив, что новый генератор для энергетической установки стоит \$1,5 млн., а если его переделать из списанного двигателя - \$300 тыс.

*источник: AVIAPORT.RU
07.05.07*

СНТК КУЗНЕЦОВА СОЗДАЛ НАЗЕМНУЮ УСТАНОВКУ НК-36СТ

ОАО "Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова" (СНТК им. Кузнецова) создана модификация двигателя для промышленного наземного применения НК-36СТ на базе авиационного двигателя НК-25, устанавливаемого на средних стратегических бомбардировщиках и разведчиках типа Ту-22МЗ и Ту-22МР. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил информированный источник в области авиационного моторостроения.

"Двигатель НК-36СТ прошел экспериментальные и приемосдаточные испытания. Они показали, что все узлы двигателя работают в допустимых условиях, при мощности 25 МВт КПД двигателя соответствует техзаданию на двигатель НК-36СТ и составляет 36,2% при допустимом по ТУ КПД 36%", - отметил он. По его данным, введены в промышленную эксплуатацию актом приемочной комиссии ОАО "Татэнерго" в 2006 году ГТЭ-50 на Казанской ТЭЦ-1 в составе 2-х ГТУ мощностью 25 МВт на базе двигателей НК-37. Проект реализован ОАО "Моторостроитель" с участием ОАО "СНТК им. Н.Д. Кузнецова". К настоящему времени наработка ГТУ составляет более 2 500 часов.

"В прошлом году СНТК им. Кузнецова выполнило ряд важных работ по наземным промышленным установкам. В частности, разработан и изготовлен центробежный дожимной компрессор УДК-ЦТ 42,6/4-43 для увеличения давления топливного газа для газо-

турбинной установки ГТУ-25/38 с двигателем НК-37", - сказал собеседник.

По его словам, предприятие выиграло тендер на поставку оборудования для газотурбинной теплоэлектростанции с двигателем НК-37. В 2006 г. завершена разработка и изготовлены опытные образцы системы электрозапуска для ГТД наземного применения НК-36СТ, НК-37СТ, НК-38СТ и силового блока ГТД НК-361.

Проведены испытания системы электрозапуска на двигателе НК-36СТ. На предприятии был также разработан, изготовлен и испытан силовой блок для магистральных локомотивов (газотурбовозов) мощностью 8,3 МВт, работающий на криогенном топливе - сжиженном природном газе (СПГ).

Специалист отметил, что двигатель НК-38СТ мощностью 16 МВт, предназначенный для привода ГПА магистральных газопроводов, после проведенных мероприятий по надежности впервые отработал гарантийный ресурс 5 000 ч. Была также разработана малозмиссионная камера сгорания для двигателя НК-38СТ мощностью 16 МВт, а на базе созданной камеры сгорания двигателя НК-38СТ разработаны малозмиссионные камеры сгорания двигателей НК-37СТ и НК-36СТ.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.07*

ДЛЯ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ SAM146 В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ БУДУТ ОТКРЫТЫ СЕРВИСНЫЕ ТЕХЦЕНТРЫ

Разработчики и производители нового авиационного двигателя SaM146 создадут в России и за рубежом сеть сервисных технических центров по послепродажному обслуживанию.

"При создании и продвижении на рынок нового двигателя одним из основных требований является качественное послепродажное обслуживание в процессе эксплуатации, наличие сервисных центров. Такие центры по послепродажному обслуживанию двигателя SaM146 планируется, в частности, открыть в России, Франции, а также в Индии и в Северной Америке", - сообщил журналистам на пресс-конференции в Москве в среду исполнительный директор НПО "Сатурн" Игорь Юдин.

По его словам, в рамках Федеральной целевой программы (ФЦП) государство выделяет специальные средства для того, чтобы развернуть послепро-

дажную поддержку двигателя и обеспечить развитие проекта на международном рынке. "В ФЦП существует специальная статья поддержки послепродажного обслуживания. Сумма там порядка 3 млрд. рублей", - сказал И. Юдин.

Он сообщил, что в рамках этой программы сейчас проводится тендер по послепродажному обслуживанию двигателя, в котором участвует и НПО "Сатурн". "Тот факт, что государство уделяет такое внимание вопросам послепродажного обслуживания, говорит о том, что эксплуатация нового двигателя, обеспечение его качественного сервисного обслуживания и ремонта, создание технических сервисных центров ставится на государственный уровень", - сказал И.Юдин.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
18.05.07*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ НПО "САТУРН" НА 3,5 МЛРД. РУБ.

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) России своим решением от 27 апреля зарегистрировала выпуск и проспект документарных процентных неконвертируемых облигаций на предъявителя серии 03 ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (Ярославская область, г. Рыбинск), размещаемых путем открытой подписки, на общую сумму 3,5 млрд. рублей, говорится в материалах ведомства.

НПО "Сатурн" разместит 3 млн. 500 тыс. облигаций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая.

Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 4-03-50001-А.

ОАО "НПО "Сатурн" ведет разработку и производство газотурбинной техники для ВВС и ВМФ Министерства обороны РФ, гражданской авиации, топливно-энергетического комплекса России.

*источник: AVIAPORT.RU
02.05.07*

ТРЕТИЙ ОПЫТНЫЙ SaM146 ГОТОВИТСЯ К ИСПЫТАНИЯМ

Третий опытный двигатель SaM146, разрабатываемый совместно компаниями НПО "Сатурн" и Спестса, передан на испытания. Об этом журналистам заявил исполнительный директор ОАО "НПО "Сатурн" Игорь Юдин в среду в Москве.

"Собран и передан на испытания двигатель номер три", - сказал он. Специалист уточнил, что испытания двигателя будут проводиться на открытом стенде, который сдан в эксплуатацию в апреле 2007 г. "В мае должны начаться испытания двигателя номер три в обеспечении вылета летающей лаборатории, который планируется на июль", - добавил И. Юдин.

Следующий этап - длительные испытания двигателя номер четыре, в ходе которых будут защищаться основные конструктивные решения, примененные в SaM146. Согласно графику, они должны пройти в июне-августе 2007 г. В августе 2007 г. два двигателя будут переданы ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" для установки на опытный самолет SuperJet-100.

Как также сообщил исполнительный директор "Сатурна", к настоящему времени два опытных двигателя имеют суммарную наработку 260 часов, выполнено 180 запусков. В том числе 60 часов проработал второй опытный двигатель, у которого выполнено 80 запусков. По результатам данных испытаний получена тяга, превышающая запланированный уровень (8 440 кг против 7 900 кг), при этом существует запас от расчетного уровня по температуре на входе в турбину высокого давления, что гарантирует соблюдение заявленных ресурсных характеристик по горячей части. Отвечая на вопрос журналистов, технический

директор - генеральный конструктор ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Кузьменко сказал, что достигнутый уровень тяги позволит применить двигатель SaM146 и на 110-местной версии самолета SuperJet-100. "Это (возможность использования SaM146 на более вместительной версии регионального самолета. - "АвиаПорт.Ru") подтверждается исследованиями Спестса, соответствующие результаты представлены "Гражданским самолетам Сухого" и авиакомпаниям", - подчеркнул он. Также М. Кузьменко заявил, что интерес к двигателю SaM146 проявляют и зарубежные разработчики авиационной техники. "Интерес к двигателю есть, но пока мы не продвинем этот проект (создание самолета SuperJet-100 с SaM146. - "АвиаПорт.Ru"), мы не имеем права другие делать", - считает он.

В июле 2006 г. были начаты испытания первого опытного двигателя, в ноябре того же года испытан двигатель номер два, который после сборки в новой конфигурации был поставлен на длительные испытания в феврале 2007 г. "Фактически на этой версии отработывались основные конструктивные решения, которые должны быть использованы в основной конфигурации двигателя, предназначенной для международной сертификации", - отметил И. Юдин. Он также напомнил, что в марте 2008 г. планируется завершить сертификацию двигателя по европейским нормам, после чего будет проведена валидация в Авиационном регистре Межгосударственного авиационного комитета.

источник: AVIAPORT.RU
16.05.07

СОЗДАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПРИОСТАНОВЛЕНО

Опытно-конструкторские работы по программе создания двигателя пятого поколения для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации в настоящее время приостановлены. Об этом журналистам сообщил технический директор, генеральный конструктор ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Кузьменко в среду в Москве.

"У нас нет сейчас договора (на выполнение работ по двигателю пятого поколения. - "АвиаПорт.Ru"). Работа остановлена", - сказал он.

М. Кузьменко уточнил, что в настоящее время между Минобороны и НПО "Сатурн" не заключен договор, финансирование работ осуществляется из собственных средств предприятия. "Мы все, что могли, делали и будем делать за свой счет, но этот счет, при всем нашем желании, никак не может обеспечить чего-то серьезного", - добавил он.

По словам технического директора, вопрос с заключением договора на финансирование работ по данной тематике будет рассмотрен на Военно-промы-

шленной комиссии при правительстве РФ. "Я надеюсь, что этот вопрос будет решен в ближайшее время", - подчеркнул он.

Как также сообщил М. Кузьменко, в среду состоялось заседание технического совета генеральных конструкторов и технических директоров организаций и предприятий - разработчиков перспективного изделия. Он сообщил, что в рамках сложившейся кооперации определены сферы ответственности кооперантов по созданию нового двигателя, определена стоимость работ для каждого участника.

Как сообщалось ранее, участниками кооперации стали ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "УМПО", ФГУП "НПП Мотор", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Завод им. В.Я. Климова, ФГУП "ЦИАМ им. Баранова", ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "ВИЛС", ФГУП "ВИАМ", ОАО "АМНТК "Союз", ОАО "Стар" и другие предприятия. Головным предприятием является НПО "Сатурн".

источник: AVIAPORT.RU
16.05.07

С. ИВАНОВ ПРИЗВАЛ ОТСТАИВАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ СИСТЕМЫ ГЛОНАСС

Отстаивать российские интересы в сфере освоения космоса и, в частности, конкурентоспособность системы ГЛОНАСС призвал первый вице-премьер Сергей Иванов. "Мы должны и мы намерены серьезно работать в отношении нашей системы ГЛОНАСС", - сказал он на встрече со студентами Высшего сыктыв-

карского лесного института. Иванов напомнил о том, что, помимо ГЛОНАСС, уже работает система GPS, создается европейская "Галилео".

источник: АРМС-ТАСС
16.05.07

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

К. Суарес назначен руководителем MTAD и главой EADS CASA	31
Компания Airbus к 2009 году увеличит ежемесячный темп	31
4 авиалайнера A380 Superjumbo дополнительно заказал компании Airbus ближневосточный авиаперевозчик Emirates Airlines	32
Airbus "настороженно" относится к сделке Alcan - Alcoa	32
В Airbus ввели практику доносов	32
Китайский завод Airbus выпустит первый лайнер в июне 2009 года	32
Авиапарк Казахстана пополнился новым авиалайнером	33
Компания пополнил свой авиапарк самолетами Boeing	33
Лайнеры Boeing 777 выполнили один миллион рейсов в рамках программы ETOPS	34
Boeing получил заказ на два самолета 787-8 Dreamliner	34
Компания Boeing приступила к сборке лайнеров 787 Dreamliner	35
Boeing решил стать крупнейшим авиастроителем в мире	35
Компания Boeing Business Jets получила заказ на 7 новых самолетов	35
Итальянская Air One заменит Boeing на Airbus	35
Начата окончательная сборка первого самолета Boeing 787 Dreamliner	36
Гонконгский миллиардер заказал у компании Boeing новейший самолет Dreamliner для личного пользования	36
EI AI возобновляет переговоры о приобретении самолетов Boeing-787	36
Boeing и BMW создали эксклюзивный самолет для российского олигарха	37
Гендиректор Харьковского авиазавода уволен за невыполнение трудового контракта	37
Венесуэла сертифицировала региональный самолет Ан-140	37
Индия рассчитывает на участие компании General Dynamics в разработке двигателя "Кавери"	38
Правительство Бельгии одобрило приобретение десяти вертолетов NH90	38
Сборка первого эмиратского самолета начнется летом этого года в Абу-Даби	38
Франция планирует поставить Марокко 12-18 истребителей Rafale	38
Индия готова инвестировать проект спутниковой системы "Галилео"	39
Американцы готовы стать главными поставщиками оружия в Индию	39
HAL и Dassault согласовали условия контракта на модернизацию индийских истребителей Mirage-2000H	39
Американцы разработают самолет-невидимку	40

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

К. СУАРЕС НАЗНАЧЕН РУКОВОДИТЕЛЕМ MTAD И ГЛАВОЙ EADS CASA

Совет директоров EADS объявил о назначении 43-летнего Карлоса Суареса (Carlos Suarez) на пост руководителя MTAD (Military Transport Aircraft Division, подразделение военно-транспортных самолетов) и главы EADS CASA; ранее эту должность занимал 61-летний Франсиско Фернандес Сайнц (Francisco Fernandez Sainz). Карлос Суарес станет членом исполнительного комитета EADS. Франсиско Фернандес Сайнц до своего выхода на пенсию будет работать советником руководителей EADS.

Карлос Суарес вступит в новую должность 1 июля 2007 года. В настоящее время он возглавляет отдел разработки военных модификаций самолетов Airbus в MTAD. Суарес работает в CASA с 1989 года. В компании он занимался программой производства военно-транспортного самолета A400M и самолетов-заправщиков; Карлос Суарес обладает значительным опытом в сфере международного бизнеса.

"Франсиско Сайнц сделал MTAD успешно развивающимся предприятием на рынке военно-транспортных самолетов и самолетов-заправщиков. Более того, он внес значительный вклад в развитие EADS в Испании в целом. Мы благодарны ему за его руководство и ту плодотворную работу, которую он проделал в EADS и EADS CASA за время своей впечатляющей карьеры в аэрокосмической отрасли", - отметили в

совместном заявлении исполнительные директоры EADS Том Эндерс (Tom Enders) и Луи Галлуа (Louis Gallois). Фернандес Сайнц был принят на работу в CASA в 1971 году в качестве инженера-прочниста. В 1975-2002 гг. он занимал различные должности в сфере инженерных разработок и программ CASA, в том числе пост руководителя Airbus Espana. В 2002 году он возглавил MTAD и вошел в состав исполнительного комитета EADS.

EADS - глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2006 году доход EADS составил 39,4 миллиарда евро; на предприятиях Группы работает более 116 000 человек. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium - европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo. EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания «EADS»
15.05.07*

КОМПАНИЯ AIRBUS К 2009 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ТЕМП

Компания Airbus увеличит к 2009 году ежемесячный темп производства узкофюзеляжных самолетов A320 до рекордного уровня. В настоящее время ежемесячно на заводах в Тулузе и Гамбурге выпускается 32 самолета этого семейства, сообщила пресс-служба Airbus.

Ежемесячный темп производства дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов A330/A340 сегодня превышает 7 единиц и будет увеличен до 8 машин в 2008 году и до 9 машин в 2009 году.

Как пояснили в пресс-службе, ежемесячный темп производства самолетов A320 уже достиг наивысшего уровня в истории реактивной гражданской авиации. К марту 2008 года выпуск этих самолетов будет увеличен до 34 машин в месяц, а к декабрю 2008 г. - до 36 машин. К середине 2009 г. выпуск будет увеличен до 38 самолетов, а к концу 2009 г. - до 40 машин.

Пока темп выпуска в 36 самолетов для европейского производства Airbus является предельным. Однако наряду с заводами Airbus в Тулузе и Гамбурге с 2008 года вступит в строй третье произ-

водство - завод в свободной экономической зоне Тяньджин в Китае. На этом заводе к концу 2009 г. будет выпускаться 2 самолета в месяц, а в 2011 году здесь планируется увеличить выпуск до 4 машин. Таким образом, суммарный ежемесячный выпуск достигнет 40 единиц.

По состоянию на конец апреля этого года число заказанных самолетов семейства A320 составило 5 076 единиц. Эти машины были заказаны 180 компаниями. Это намного превышает первоначальные оценки, которые анонсировались при запуске программы A320. Airbus реально рассчитывал на заказ только 600 машин.

Сегодня Airbus имеет рекордный портфель заказов на свои самолеты, превышающий 2 500 машин. За последние два года на самолеты семейства A320 поступило около 1 600 заказов, что вывело эти машины в число наиболее хорошо продаваемых на мировом рынке.

*источник: АРМС-ТАСС
16.05.07*

4 АВИАЛАЙНЕРА A380 SUPERJUMBO ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЗАКАЗАЛ КОМПАНИИ AIRBUS БЛИЖНЕВОСТОЧНЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК EMIRATES AIRLINES

4 авиалайнера A380 Superjumbo дополнительно заказал компании Airbus ближневосточный авиаперевозчик Emirates Airlines. Таким образом, число мегааэробусов в составе флота этой авиакомпании должно достигнуть 47. Стоимость дополнительного заказа составляет свыше 1 млрд. долларов. Как ожидается, первый A380 начнет выполнять регулярные

рейсы в первой половине следующего года. Emirates являются крупнейшим покупателем продукции европейской авиастроительной компании, в том числе крупнейшим заказчиком на новую модель аэробусов.

источник: журнал «Эксперт Казахстан»
21.05.07

AIRBUS "НАСТОРОЖЕННО" ОТНОСИТСЯ К СДЕЛКЕ ALCAN - ALCOA

Самолетостроитель Airbus сообщил в понедельник, что "настороженно относится" к покупке американским производителем алюминия Alcoa Inc. канадского конкурента Alcan Inc.

"Крупномасштабная консолидация в металлургическом секторе - это то, к чему надо относиться настороженно, поскольку она может негативно отразиться на разработке, оценке и поставках материалов", - говорится в заявлении пресс-секретаря Airbus Мэри Энн Гречин.

"Airbus будет внимательно следить за развитием ситуации вокруг Alcoa".

Входящая в тройку крупнейших в мире алюминиевых компаний Alcoa сообщила в понедельник о намерении сделать враждебное предложение о покупке канадскому конкуренту Alcan по цене \$73,25 за акцию.

Общая величина предложения составляет \$27 миллиардов, однако с учетом долга Alcan в \$6 мил-

лиардов его величина может достигнуть \$33 миллиардов. В случае объединения Alcoa и Alcan новая компания потеснит с первого места крупнейшего мирового производителя глинозема и алюминия - Объединенную компанию "РусАл", созданную ранее, в 2007 году, в результате объединения лидеров алюминиевой отрасли России - РусАла, СУАЛа, а также глиноземных активов швейцарского трейдера Glencore. Другие потребители алюминия также выразили опасения по поводу того, как сделка может повлиять на рынок алюминия.

Билл Ферко, финансовый директор производителя осветительной арматуры Genlyte Group Inc., сказал: "Если они будут консолидировать заводы или сокращать поставки и не будет никого, кто сможет их заменить, это станет проблемой".

источник: REUTERS
08.05.07

В AIRBUS ВВЕЛИ ПРАКТИКУ ДОНОСОВ

Европейский аэрокосмический концерн, которому принадлежит Airbus, хочет избежать новых кризисов благодаря доносам. Как сообщает Financial Times Deutschland, в EADS служащим разрешат конфиденциально обращаться к любому из двух председателей правления концерна со своими претензиями по производственным, финансовым, этическим и любым другим вопросам.

Отметим, что подобная корпоративная технология действует у главного конкурента Airbus - Boeing. В 2005-м из-за сообщения сотрудниц компании

был вынужден покинуть свой пост бывший глава американского концерна Гарри Стоунсайфер. Кроме того, в прошлом году независимого арбитра (для разбора жалоб от сотрудников) пригласила компания Siemens. Еще раньше подобной этической службой обзавелись Volkswagen, Henkel, BASF и Deutsche Telekom.

источник: телеканал «МТРК "Мир"»
04.05.07

КИТАЙСКИЙ ЗАВОД AIRBUS ВЫПУСТИТ ПЕРВЫЙ ЛАЙНЕР В ИЮНЕ 2009 ГОДА

Первый аэробус A320, произведенный на китайском заводе корпорации Airbus, будет сдан в эксплуатацию в июне 2009 года, к 2011 году предприятие сможет выпускать 44 пассажирских лайнера в год.

Как сообщает агентство Синьхуа, накануне в городе Тяньцзинь в 120 километрах к востоку от Пекина начато строительство завода по сборке лайнеров A320. Китайский завод станет первым производством корпорации Airbus вне территории Европы.

Собранные в Китае лайнеры ничем не будут отличаться от самолетов, произведенных на заводе в Европе, однако будут поставляться только китайским авиакомпаниям.

С 2009 года консорциум Airbus должен ежегодно поставлять китайским авиакомпаниям 80-90 A320.

По прогнозам, в 2006-2025 годах китайский рынок авиаперевозок будет расти в среднем на 11,3% в год. За этот период совокупный спрос китайских компаний на авиатехнику (пассажирскую и грузовую) составит 3 тысячи самолетов.

источник: РИА "Новости"
16.05.07

АВИАПАРК КАЗАХСТАНА ПОПОЛНИЛСЯ НОВЫМ АВИАЛАЙНЕРОМ

11 мая 2007 года в Международном аэропорту города Астана состоялась презентация широкофюзеляжного воздушного судна Boeing 767.

"Введение в эксплуатацию этого современного воздушного судна является знаменательным событием как для ее владельца, авиакомпании "Эйр Астана", так и для республики в целом", - отметил в приветственном слове министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Серик Ахметов.

Обновление авиапарка - один из важных шагов претворения в жизнь программы развития гражданской авиации и реализации ее приоритетных направлений - обеспечения безопасности полетов и повышения сервиса до уровня международных стандартов.

На сегодня воздушные суда Boeing, одного из мировых лидеров современного самолетостроения, полностью отвечают этим требованиям. Их использование позволит расширить географию маршрутов, совершаемых национальным авиаперевозчи-

ком, поскольку данный лайнер предназначен для совершения полетов большой протяженности.

Наряду с этим применение новейших технологий дает возможность в значительной мере снизить эксплуатационные расходы и достичь высокого уровня комфорта для пассажиров, так как конструкция воздушного судна Boeing 767 сочетает в себе высокую эффективность использования топлива, низкий уровень шума и современные системы авионики, включая полностью цифровую систему управления полетом.

Согласно существующей тенденции экономического роста Казахстана, расширения политического влияния в мире и расширения круга деловых связей на международном рынке, прогнозируется значительный рост пассажиропотока. Ожидается, что к 2010 году он составит порядка четырех миллионов человек.

*источник: журнал «Бизнес-путеводитель»
14.05.07*

КОМПАНИЯ ПОПОЛНИТ СВОЙ АВИАПАРК САМОЛЕТАМИ BOEING

Крупнейшая украинская авиакомпания "Аэросвит" приняла решение пополнять парк среднемагистральных самолетов исключительно машинами Boeing. В пятницу наблюдательный совет авиаперевозчика признал предложение американского концерна более выгодным, чем европейского Airbus. Boeing предложил взять в лизинг 11 и приобрести 7 самолетов B737-800 Next Generation. В компании утверждают, что могут еще вернуться к переговорам с Airbus. Однако эксперты считают, что это заявление - не более чем желание выторговать самые приемлемые условия у Boeing.

ЗАО "Аэросвит - Украинские авиалинии" - крупнейшая авиакомпания на Украине. Объем пассажироперевозок в 2006 году составил 1,563 млн. человек, грузов и почты - 8,472 тыс. т. Оборот - \$292,5 млн. Крупнейший акционер компании - голландская Gilward Investments B.V., связываемая с гендиректором "Аэросвита" Аароном Майбергом (38%). Еще 39,6% акций в совокупности принадлежит компаниям, которые связывают с предпринимателем Виктором Пинчуком ("Генавиаинвест" - около 25%, "Укринфоконалт" - 9,8% и "Бюро" - 4,8%), остальные 22,4% - Фонду госимущества.

В пятницу в пресс-службе "Аэросвита" сообщили, что наблюдательный совет компании утвердил результаты конкурса предложений по обновлению и расширению парка среднемагистральных самолетов. В нем участвовали концерны Airbus и Boeing. Предпочтение отдано американской компании. Как рассказал пресс-секретарь компании Сергей Куцкий, Boeing предложил "Аэросвиту" взять в лизинг 11 самолетов B737-800 Next Generation с 2008 по 2011 годы, а затем приобрести 7 таких машин с 2011 по 2012 годы. Кроме того, концерн готов предоставить пакет технической, тренинговой, маркетинговой и финансовой поддержки ввода самолетов в эксплуатацию. Каталожная стоимость 7 самолетов B737-800 NG соста-

вляет \$500 млн. "С учетом инфляции к моменту поставки самолетов их общая стоимость возрастет до 600 миллионов долларов", - сообщил господин Куцкий. Договор планируется подписать через два месяца после завершения переговоров. Благодаря контракту компания намерена полностью заменить все используемые в настоящее время 11 среднемагистральных B-737 к 2011 году.

Выбор машин Boeing "Аэросвитом", по мнению отраслевых экспертов, закономерен. "Среднемагистральный флот компании состоит только из самолетов Boeing. "Аэросвиту" нет смысла тратить дополнительные средства на обслуживающий персонал и обучение пилотов управлению другими самолетами", - говорит независимый эксперт Александр Кава. Кроме того, по словам руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, альянсное соглашение между "Аэросвитом" и крупнейшим внутренним перевозчиком "Донбассаэро" дает возможность первой при необходимости пользоваться машинами A320, принадлежащими партнеру. Впрочем, в "Аэросвите" утверждают, что если контракт с Boeing подписан не будет, то переговоры с Airbus могут быть возобновлены.

Между тем, по мнению аналитиков, такой вариант развития событий маловероятен: они считают, что привлечение Airbus к тендеру нужно "Аэросвиту" только для того, чтобы снизить цену предложения Boeing. "В Boeing понимают, что авиакомпании выгоднее иметь монотипный парк, и потому могут быть менее сговорчивы. А наличие конкурента дает "Аэросвиту" больше шансов для получения максимального дисконта". По оценкам господина Пантелеева, наличие конкурента позволит получить как минимум 20-процентную скидку.

*источник: газета «Коммерсантъ - Украина»
14.05.07*

ЛАЙНЕРЫ BOEING 777 ВЫПОЛНИЛИ ОДИН МИЛЛИОН РЕЙСОВ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ ETOPS

Сегодня представители компании Boeing [NYSE: BA] объявили о том, что лайнеры модели Boeing 777 выполнили один миллион рейсов в рамках программы ETOPS. На основании расчетных данных, а также данных отчетов по эксплуатации лайнеров Boeing 777 специалисты компании Boeing определили, что миллионный рейс этой модели в рамках программы ETOPS был выполнен 11 мая 2007 г.

Лари Лофтис (Larry Loftis), вице-президент отделения Boeing - Commercial Airplanes и генеральный директор программы Boeing 777, сказал: "Миллионный рейс лайнера Boeing 777 в рамках программы ETOPS стал знаменательной вехой, которая подтверждает правильность нашей стратегии, предусматривающей создание лайнеров, способных выполнять беспосадочные рейсы по максимальному количеству маршрутов. В начале реализации программы создания Boeing 777 мы поставили перед собой задачу создать самолет, который уже к моменту ввода в коммерческую эксплуатацию будет соответствовать требованиям, предъявляемым программой ETOPS".

Программа ETOPS определяет правила выполнения рейсов большой протяженности на значительном удалении от аэропортов. При проектировании модели Boeing 777 инженеры компании Boeing стремились добиться максимальной надежности систем и обеспечить их дублирование с тем, чтобы уровень безопасности этого самолета в полной мере соответствовал требованиям программы ETOPS. Boeing 777 стал первым самолетом с двумя двигателями, который получил разрешение на выполнение рейсов по кроссполярным маршрутам, связывающим США со странами Азии. Первый такой маршрут, пересекающий Северный Полюс, был открыт в 2000 г.

Л. Лофтис также отметил: "Первым лайнером с двумя двигателями, который получил разрешение на выполнение рейсов в рамках программы ETOPS, был Boeing 767. Более новая модель, Boeing 777, окончательно доказала, что самолеты с двумя двигателями безопасны и надежны в эксплуатации на маршрутах большой протяженности. В настоящее время лайнеры с двумя двигателями производства компании Boeing обслуживают большинство трансатлантических рейсов. Кроме того, все большее количество таких самолетов применяется для выполнения рейсов над Тихим океаном".

Появление модели Boeing 777 позволило авиакомпаниям увеличить количество беспосадочных транстихоокеанских маршрутов. За период с 1995 г. количество новых маршрутов на этом направлении выросло примерно на 50%.

BOEING ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА ДВА САМОЛЕТА 787-8 DREAMLINER

Американский авиапроизводитель Boeing Company получил заказ на два самолета Boeing 787-8 Dreamliner от иорданской авиакомпании Royal Jordanian. Такие данные содержатся в опубликованном сегодня сообщении американской компании. Исходя из каталожной цены, сделка оценивается в 306 млн. долл.

Кроме того, Royal Jordanian получила опцион на покупку дополнительно двух самолетов этой модели,

Лайнер Boeing 777 выполнил первый рейс в рамках программы ETOPS 7 июня 1995 г. Это был рейс авиакомпании United Airlines, следовавший по трансатлантическому маршруту. К настоящему моменту общий налет парка самолетов Boeing 777 превысил 14 млн. летных часов. Большая часть рейсов была выполнена по программе ETOPS. Единственным другим самолетом с двумя двигателями, выполнившим более одного миллиона рейсов по программе ETOPS, стал Boeing 767. Эта веха была пройдена им в апреле 1998 г.

В феврале 2007 г. Федеральное управление гражданской авиации США ввело в действие новые правила по программе ETOPS, которые обобщают накопленный опыт и распространяют действие программы на самолеты, оборудованные тремя и четырьмя двигателями. В соответствии с новыми правилами разрешение на выполнение полетов будет выдаваться на основании проектных характеристик самих самолетов, подтвержденных соответствующими сертификатами, что позволит лайнерам с двумя двигателями, обладающим соответствующими параметрами, успешно выполнять рейсы между практически любыми аэропортами мира. Компания Boeing уже объявила о намерении провести сертификацию ряда модификаций Boeing 777 и Boeing 787 для выполнения полетов в рамках программы ETOPS на удалении до 330 минут полетного времени от ближайшего аэропорта.

Семейство самолетов Boeing 777 завоевало популярность как среди пассажиров, так и среди авиакомпаний. Эти самолеты характеризуются высокой экономичностью, надежностью и низкими эксплуатационными затратами. На лайнерах Boeing 777 установлен просторный комфортабельный салон. Модель Boeing 777 занимает лидирующие позиции в сегменте лайнеров, рассчитанных на перевозку 300-400 пассажиров. С момента появления на долю этой модели приходится более 65% всего мирового парка самолетов в данном сегменте. Компания Boeing продолжает расширять спектр самолетов этого семейства. Недавно на рынок были выведены две новые модификации с увеличенной дальностью полета. В настоящее время на стадии проектирования находится грузовая модификация Boeing 777. К данному моменту 52 авиакомпании из разных стран мира разместили заказы на 952 лайнера Boeing 777.

*источник: компания «Boeing»
16.05.07*

а также планирует взять в лизинг еще восемь. К настоящему моменту Boeing получил заказ на 568 самолетов модели 787 от 44 клиентов. Таким образом, этот самолет стал самым быстропродающимся коммерческим авиалайнером в истории авиации.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
21.05.07*

КОМПАНИЯ BOEING ПРИСТУПИЛА К СБОРКЕ ЛАЙНЕРОВ 787 DREAMLINER

Американская компания Boeing Co. (BA) сообщила в понедельник, 21 мая, о том, что она приступила к сборке своего ультрасовременного широкофюзеляжного самолета 787 Dreamliner, подчеркнув при этом, что при его производстве будет использоваться все самое новое - от материалов до производственных технологий.

Примечательно, что компоненты нового авиалайнера производятся чуть ли не по всему свету, а окончательная сборка производится на основном предприятии компании в городе Эверетт, расположенном неподалеку от Сиэтла. Так, крылья из композитных материалов были изготовлены японской Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Их доставляли в Сиэтл специально приспособленным Boeing 747 Dreamlifter. Детали фюзеляжа строили японские Kawasaki Heavy Industries Ltd. и Fuji Heavy Industries Ltd., а также Alenia

Aeronautica, которая является подразделением итальянской аэрокосмической компании Finmeccanica. Кроме того, в изготовлении главного корпуса самолета принимала участие фирма Global Aeronautica из Южной Каролины - совместное предприятие Alenia и Vought Aircraft Industries Inc., которая принадлежит инвестиционной компании Carlyle Group. Двигатели для самолетов 787 Dreamliner сделаны на заводах General Electric Co. (GE) и британской Rolls-Royce Plc.

По словам компании Boeing, первый экземпляр новой машины должен быть собран уже 8 июля. Первый тестовый полет запланирован на конец августа 2007, а поставки Boeing 787 Dreamliner начнутся с мая будущего года.

источник: сайт «K2Kapital»
22.05.07

BOEING РЕШИЛ СТАТЬ КРУПНЕЙШИМ АВИАСТРОИТЕЛЕМ В МИРЕ

Глава авиастроительной компании Boeing Джим Макнирн (Jim McNerney) заявил, что в течение года корпорация станет крупнейшим в мире производителем гражданской авиации, обогнав своего конкурента Airbus, сообщает Associated Press.

В 2006 году Boeing получил больше заказов на свои самолеты, чем Airbus, однако по количеству выпущенных лайнеров все же уступил конкуренту. По мнению Макнирн, ситуация изменится к концу 2007 - началу 2008 года.

По данным Associated Press Boeing показывает хорошие финансовые результаты. В первом квартале 2007 года выручка от продаж выросла на 8 процентов, а прибыль - на 27 процентов, превзойдя ожидания аналитиков.

Пока Airbus не может определиться с датой выхода самого большого в мире пассажирского самолета A380, Boeing получает множество заказов на свой новый среднеразмерный Boeing 787. Его первый тестовый полет назначен на 7 августа 2007 года.

После известий о переносе производства лайнера A380 акции компании Airbus сильно подешевели. За последние полгода компанию покинули двое руководителей. 28 февраля 2007 года Airbus заявила о планах сократить штат сотрудников на десять тысяч человек, что привело к массовым забастовкам рабочих на всех европейских заводах производителя.

источник: LENTA.RU
02.05.07

КОМПАНИЯ BOEING BUSINESS JETS ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА 7 НОВЫХ САМОЛЕТОВ

Компания Boeing Business Jets, являющаяся совместным предприятием аэрокосмической корпорации Boeing Co. (BA) и многопрофильной компании General Electric Co. (GE), получила заказ по поставку 7 новых самолетов. Стоимость заказа на покупку 6 авиалайнеров BBJ и одного самолета Boeing 787-9 VIP

по каталожным ценам составляет \$478,5 млн. С учетом этого контракта общий объем заказов компании Boeing Business Jets вырос до 135 авиалайнеров.

источник: сайт «K2Kapital»
22.05.07

ИТАЛЬЯНСКАЯ AIR ONE ЗАМЕНИТ BOEING НА AIRBUS

Итальянская авиакомпания Air One заказала 50 самолетов Airbus A320, сообщает AFX News. Со временем лайнеры заменят используемые сейчас на коротких и средних дистанциях самолеты Boeing 737.

Заказ является частью программы компании по расширению направлений деятельности и обновлению парка, рассчитанной до 2012 года. В прошлом году Air One купила еще сорок A320. Авиакомпания планирует к концу 2012 года увеличить количество средних и ближних маршрутов с 9 до 35, а также запустить несколько трансконтинентальных рейсов.

Европейская компания Airbus и американский концерн Boeing соревнуются за лидерство в производстве самолетов. В 2006 году Airbus произвела больше самолетов, однако Boeing выиграл по количеству заказов. Американцы рассчитывают обойти соперников к концу 2007 года за счет успеха нового среднеразмерного лайнера Dreamliner, конкурирующего с Airbus A350.

источник: LENTA.RU
08.05.07

НАЧАТА ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА ПЕРВОГО САМОЛЕТА BOEING 787 DREAMLINER

Сегодня на заводе компании Boeing, расположенном в г. Эверетт, шт. Вашингтон, прошла торжественная церемония, посвященная началу окончательной сборки первого лайнера новой модели Boeing 787 Dreamliner.

Скотт Струуд (Scott Strode), вице-президент компании Boeing, отвечающий за вопросы проектирования и сборки модели Boeing 787, сказал: "Сегодня мы начинаем сборку первого самолета нового поколения. Boeing 787 изменит не только облик гражданской авиации, но и те традиционные производственные процессы, которые применяются в авиационной промышленности".

К настоящему моменту от 44 авиакомпаний поступили подтвержденные заказы на 568 самолетов Boeing 787, что делает его самым популярным новым лайнером за всю историю гражданской авиации. Сборка новой модели производится с применением методики бережливого производства, а процесс окончательной сборки был максимально упрощен.

Стив Уэстби (Steve Westby), вице-президент компании Boeing, отвечающий за вопросы производства и контроля качества в рамках программы Boeing 787, отметил: "При разработке программы производства Boeing 787 мы в максимальной степени использовали опыт, накопленный в процессе выпуска предыдущих моделей самолетов. Широкое применение композиционных материалов обеспечивает значительные преимущества. Мы можем собирать лайнер из нескольких больших элемен-

тов. Практически окончательная сборка Boeing 787 представляет соединение шести основных элементов конструкции - носовой, центральной и хвостовой секций фюзеляжа, крыла, хвостового стабилизатора и вертикального хвостового оперения".

Благодаря тому что на заключительном этапе сборки Boeing 787 используются большие конструкции, отпадает необходимость во многих традиционных стационарных элементах оснастки. Теперь для сборки применяется эргономичная оснастка, а для перемещения самолета внутри цеха не требуется использование мостовых кранов.

С. Уэстби также сказал: "Широкое использование композиционных материалов позволяет сократить объем отходов, а в ходе сборки теперь применяется значительно меньшее количество опасных материалов. Это уменьшает негативное воздействие на окружающую среду и делает работу специалистов, занятых в процессе сборки, более безопасной".

Несмотря на то, что сборка первого лайнера займет семь недель, по мере дальнейшей реализации программы производства это время будет сокращаться. Предполагается, что новые лайнеры Boeing 787 будут покидать завод каждые три дня.

Выкатка первого самолета Boeing 787 запланирована на 8 июля 2007 г.

*источник: компания «Boeing»
23.04.05*

ГОНКОНГСКИЙ МИЛЛИАРДЕР ЗАКАЗАЛ У КОМПАНИИ BOEING НОВЕЙШИЙ САМОЛЕТ DREAMLINER ДЛЯ ЛИЧНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Гонконгский миллиардер Джозеф Лау заказал у американской компании Boeing для личного пользования новейший дальнемагистральный самолет Dreamliner, который в стандартной конфигурации рассчитан на 300 пассажирских мест. Изготовление заказа с роскошной, ультрасовременной внутренней отделкой VIP-салона площадью 223 кв. м обойдется в 153 млн. долл., сообщает местная печать.

Boeing 787 (Dreamliner) обещает стать привлекательным самолетом для богатых и успешных предпринимателей, особенно в Азии, которым приходится совершать деловые поездки на дальние расстояния", - отметил представитель корпорации Boeing Стивен Хилл. 55-летний Джозеф Лау - председатель

правления корпорации "Чайниз эстэйтс холдингс" - является одним из богатейших людей Гонконга. По оценке журнала "Форбс", его состояние превышает 2 млрд. долл. Магнат уже имеет три частных самолета, включая среднемагистральный Boeing 737.

В конце прошлого года Джозеф Лау прославился тем, что приобрел за 17,4 млн. долларов на аукционе "Кристи" в Нью-Йорке портрет Мао Цзэдуна, написанный знаменитым американским художником Энди Уорхолом. Он также выложил не один миллион на покупку престижных автомобильных номерных знаков.

*источник: АРМС-ТАСС
23.05.07*

EL AL ВОЗБНОВЛЯЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПРИОБРЕТЕНИИ САМОЛЕТОВ BOEING-787

Авиакомпания El Al возобновила переговоры с компанией Boeing о приобретении новейших пассажирских самолетов Boeing 787, прерванные в прошлом году, сообщает газета The Marker.

В прошлом году компания El Al внезапно отказалась реализовать возможность приобретения двух самолетов, когда подошло время платежа, чем сильно удивила руководство Boeing. Часть руководства компании также посчитала этот шаг ошибочным.

На минувшей неделе в Лондоне председатель совета директоров El Al Изи Борович и генеральный

директор компании Хаим Романо встретились с президентом Boeing Скоттом Карсоном. Согласно источникам в Boeing, El Al получит в долгосрочную аренду два новых самолета в 2011 году, после чего будет принято решение об аренде или приобретении дополнительных самолетов.

Первые самолеты Boeing-787 вступят в эксплуатацию только в следующем году, El Al намеревается заменить ими самолеты Boeing-767.

*источник: сайт «NEWSru Israel»
02.05.07*

BOEING И BMW СОЗДАЛИ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ САМОЛЕТ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ОЛИГАРХА

В очередной раз мировая общественность обсуждает то, с какой легкостью русские тратят сказочные суммы на роскошные вещи. Как стало известно, специально для молодого российского олигарха, чье имя пока остается секретом, компания BMW превратила шикарный Boeing 787 в самолет-мечту, разработав и сконструировав для него интерьер класса люкс.

Разработчики супердорогого Boeing 787 с самого начала стремились сделать самолет роскошным и удобным средством передвижения, снабдив его всем, что может понадобиться человеку в полете и сделает его пребывание на борту приятным. Этим самолетом должны были пользоваться только самые обеспеченные люди, которые, проводя в полетах много времени, предпочитают и в небе чувствовать себя как дома.

Однако не так давно в DesignworksUSA group, дизайн-подразделение BMW, поступил звонок от Boeing: компания попросила создать новый, еще более эксклюзивный интерьер для самолета, ссылаясь на то, что некий российский бизнесмен собирается купить самолет. Фамилия покупателя не разгла-

шается, известно только, что ему около 30 лет. В результате внутреннее оформление элитного самолета получилось по-настоящему богатым и превратило лайнер буквально во второй дом клиента. Теперь, пока за окном будут пролетать облака, хозяин самолета сможет выспаться на удобной кровати, почитать книгу, расположившись на дизайнерской кушетке, или выпить любимый коктейль в роскошном баре. Также в самолете оборудован конференц-зал, в котором удобно проводить заседания. На борту имеется даже парковка, где можно будет оставить свой любимый BMW.

По слухам, шикарное средство передвижения обошлось олигарху в 15 млн. долларов. Остается лишь гадать, каким будет следующий самолет, который захотят заполнить себе другие российские бизнесмены, ведь никто не сомневается, что 15 млн. долларов - это еще не предел и верхняя планка, на которую равняется мировая элита, может подниматься все выше и выше.

*источник: сайт «ИС Вояж»
02.05.07*

ГЕНДИРЕКТОР ХАРЬКОВСКОГО АВИАЗАВОДА УВОЛЕН ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ТРУДОВОГО КОНТРАКТА

Решение об увольнении генерального директора Харьковского государственного авиационного производственного предприятия Павла Науменко связано с невыполнением им условий трудового контракта с Министерством промышленной политики Украины. Об этом сообщил сегодня журналистам министр промышленной политики Анатолий Головко.

"П. Науменко не выполнил контракт, в частности, не обеспечил эффективную работу предприятия", -

сказал министр. По его словам, завод работал убыточно, на что его гендиректору не раз указывали. Кроме того, по словам А. Головко, решение о расторжении контракта принято с учетом результатов проверки КРУ. Министр отметил, что пока назначен и.о. гендиректора Харьковского авиазавода, которым стал Сергей Задорожный. П. Науменко уволен 8 мая.

*источник: ИА "РБК-Украина"
16.05.07*

ВЕНЕСУЭЛА СЕРТИФИЦИРОВАЛА РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ АН-140

Венесуэла одобрила сертификат типа на региональный самолет Ан-140, говорится в сообщении АНТК имени Антонова.

"Авиационная администрация Венесуэлы рассмотрела материалы по сертификации пассажирского самолета Ан-140-100 и пришла к выводу о его соответствии нормам летной годности FAR-25, действующим в этой стране. Таким образом, Венесуэла валидировала сертификат типа №TL 0010 на самолет Ан-140. Это подтверждается соответствующим одобрительным письмом, направленным администрацией страны в АНТК имени Антонова", - говорится в документе. Признание сертификата Ан-140 в Венесуэле позволяет без ограничений эксплуатировать самолеты в этой стране.

Региональный самолет Ан-140 предназначен для пассажирских и смешанных пассажирско-грузовых перевозок. Он пришел на замену находящемуся в эксплуатации более сорока лет Ан-24. Авиарегистр МАК и Укрaviaтранс 25 апреля 2000 года выдали сертификаты типа на Ан-140 и его модификацию Ан-140-100, отличающуюся крылом большего размаха.

Поставки серийных Ан-140 позволили украинским авиакомпаниям начать обновление парка и обеспечить выполнение на современном уровне перевозок на региональных авиалиниях. В настоящее время в эксплуатации находятся 11 таких самолетов.

Самолет Ан-140 прошел полный цикл сертификационных испытаний, в которых были задействованы три летных экземпляра и один - для проверки прочности конструкции на земле. Испытательные полеты проводились во всех климатических зонах при температурах окружающего воздуха от -55 °С до +45 °С. Самолет сертифицирован для использования с аэродромов, расположенных на высотах до 2 500 м над уровнем моря.

Серийное производство самолетов Ан-140 и Ан-140-100 развернуто на ХГАПП (Харьков, Украина), на предприятии HESA (Исфахан, Иран), на ОАО "Авиакор - Самарский авиационный завод" (Самара, РФ).

*источник: РИА «Новости»
25.05.07*

ИНДИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА УЧАСТИЕ КОМПАНИИ GENERAL DYNAMICS В РАЗРАБОТКЕ ДВИГАТЕЛЯ "КАВЕРИ"

Организация по оборонным исследованиям и разработкам (DRDO) Индии заявила о намерении привлечь американскую компанию General Dynamics к проекту разработки двигателя "Кавери" в рамках программы создания легкого истребителя LCA (Light Combat Aircraft).

Представители компании General Dynamics, как сообщает "Дифенс ньюс", в прошлом году уже провели серию переговоров с руководством подразделения DRDO, занимающегося разработкой газотурбинных двигателей, по вопросу участия американской стороны в данном проекте. Однако переговоры закончились безрезультатно.

Повторное обращение к General Dynamics означает изменение позиции руководства DRDO, которое в прошлом году отказалось от сотрудничества с США

и обратилось за помощью к российскому НПО "Сатурн" и французской компании Safran для решения проблем с доработкой двигателя "Кавери".

DRDO выступило с предложением к иностранным партнерам по равноправному участию в проекте стоимостью в 500 млн. долл. по разработке двигателей с последующим производством 10 опытных образцов для испытаний. В проекте изъявили желание участвовать НПО "Сатурн" и Safran. В настоящее время опытные образцы самолета LCA оснащаются двигателями компании General Dynamics GE 404. В целом в рамках проекта создания истребителей LCA планируется произвести 200 самолетов.

источник: АРМС-ТАСС
04.05.07

ПРАВИТЕЛЬСТВО БЕЛЬГИИ ОДОБРИЛО ПРИОБРЕТЕНИЕ ДЕСЯТИ ВЕРТОЛЕТОВ NH90

Правительство Бельгии приняло решение одобрить подписание контракта на приобретение 10 средних военно-транспортных вертолетов NH90 для ВС страны. Соглашение будет включать твердый заказ на поставку 8 вертолетов и опцион еще на 2 машины. Ориентировочная стоимость контракта составит 300 млн. евро. Бельгийское правительство планирует получить вертолеты двух модификаций: 4 тактических транспортных вертолета ТН (Tactical Transport Helicopter) и 4 морских палубных вертолета NFH (NATO Frigate Helicopter), выпускающихся в противолодочной, противокорабельной и поисково-спасательной версиях. Бельгийская промышленность будет задействована в программе через осуществление обширной программы промышленной кооперации.

Бельгия стала 14-м государством, заказавшим вертолеты NH90, и второй страной после Португалии, присоединившейся к организации НАТО по координации вертолетных программ НАНМО (NATO Helicopter Management Organisation), которая первоначально была сформирована Францией, Германией, Италией и Нидерландами. Проект произ-

водства вертолетов NH90 является самой большой европейской военной вертолетной программой, включающей на сегодня твердый заказ на 453 единицы и опцион на 102 единицы. В настоящее время вертолеты заказаны Германией (80 ед.), Францией (27 ед.), Италией (116 ед.), Нидерландами (20 ед.), Португалией (10 ед.), Финляндией (20 ед.), Норвегией (14 ед.), Швецией (18 ед.), Грецией (20 ед.), Оманом (20 ед.), Австралией (46 ед.), Новой Зеландией (9 ед.), Испанией (45 ед.) и Бельгией (8 ед.). В заключительной стадии находятся переговоры с несколькими заказчиками о поставке еще 76 машин.

Производство вертолетов осуществляется группой NH Industry, сформированной франко-немецкой компанией Eurocopter (62,5%), итальянской компанией Agusta (32%) и голландской Stork Fokker (5,5%). В декабре 2006 года первые три военно-транспортных вертолета NH90 были переданы ВС Германии. К концу 2006 года на заключительных стадиях сборки находились почти 100 вертолетов.

источник: АРМС-ТАСС
02.05.07

СБОРКА ПЕРВОГО ЭМИРАТСКОГО САМОЛЕТА НАЧНЕТСЯ ЛЕТОМ ЭТОГО ГОДА В АБУ-ДАБИ

Как сообщает газета Gulf News, 4-местный летательный аппарат бизнес-класса будет производить эмиратско-британская компания. Турбовинтовой одномоторный самолет "Кестрел" будет развивать скорость 650 км/ч при дальности полета 2 800 км.

Выпуск первой коммерческой партии "Кестрела" с отделкой класса люкс стоимостью \$2,5 миллиона ожидается в 2009 году. Отдельные части самолета,

предназначенного для предпринимателей, влиятельных шейхов и государственных чиновников, будут производиться на предприятиях эмирата Абу-Даби, наследный принц которого - профессиональный летчик.

источник: сайт «Luxury Info»
04.05.07

ФРАНЦИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОСТАВИТЬ МАРОККО 12-18 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ RAFALE

Франция ведет переговоры с Марокко по поводу продажи истребителей Rafale производства компании Dassault Aviation. Об этом сообщило агентство "Франс Пресс" со ссылкой на представителя компании. До настоящего времени компания Dassault отказывалась подтвердить факт ведения таких перегово-

ров. Представитель компании не раскрыл деталей, однако сообщил, что в настоящее время переговоры ведутся между правительствами обеих стран.

источник: ИТАР-ТАСС
03.05.07

ИНДИЯ ГОТОВА ИНВЕСТИРОВАТЬ ПРОЕКТ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ "ГАЛИЛЕО"

Индийское правительство подтвердило готовность вкладывать инвестиции в проект по созданию глобальной спутниковой системы "Галилео", сообщает новостное агентство IANS со ссылкой на источники и индийском МИД.

Соглашение об участии Индии в проекте "Галилео" было подписано в ходе саммита Индия - ЕС, который прошел в Дели в 2005 году.

По оценкам экспертов, в настоящее время проект "Галилео" переживает серьезный кризис, вызванный тем, что консорциум из 8 европейских компаний-участниц проекта не может прийти к соглашению по вопросу контрактных условий участия в проекте.

Как заявил в этой связи на прошлой неделе в Брюсселе пресс-секретарь Европейской Комиссии Мишель Церкон, "консорциуму удалось продвинуться на пути решения стоящих перед ним проблем,

однако до окончательного соглашения еще далеко".

"Одним из следствий отсутствия консенсуса между членами консорциума, в том числе и по вопросу о сотрудничестве между компаниями госсектора и частного сектора, может стать задержка запуска проекта и значительное увеличение бюджетных расходов по проекту", - отметил Церкон.

Согласно первоначальным планам, проект "Галилео", который рассматривается как противовес американской системе GPS, предполагалось запустить в 2008 году. На сегодняшний день годом запуска обозначен 2011, однако никто из участников проекта не может с уверенностью подтвердить, что проект будет запущен и в 2011 году.

*источник: РИА "Новости"
14.05.07*

АМЕРИКАНЦЫ ГОТОВЫ СТАТЬ ГЛАВНЫМИ ПОСТАВЩИКАМИ ОРУЖИЯ В ИНДИЮ

Американские экспортеры оружия готовы стать главными поставщиками на индийский рынок, и в сфере оборонных отношений с Индией администрация Джорджа Буша ожидает "прорыва" в будущем году, заявил заместитель госсекретаря США по политическим вопросам Николас Бернс.

"Наши фирмы хотят быть не просто поставщиками для индийских вооруженных сил, а долгосрочными партнерами во время модернизации и развития индийской оборонной промышленности", - заявил Бернс, выступая в среду в консервативном "Фонде наследия" в Вашингтоне.

"Я очень надеюсь, что мы увидим прорыв в наших оборонных взаимоотношениях в будущем году", - сообщил дипломат, подчеркнув, что "американские фирмы занимают хорошие позиции для того, чтобы добиться успеха и стать главными поставщиками на индийском рынке, если будут созданы равные условия".

Сообщив о более частом проведении совместных американо-индийских военных учений, а также о расширении взаимодействия между вооруженными

силами двух стран в других областях в последнее время, Бернс напомнил, что участниками февральского аэрошоу в этом году в индийском городе Бангалор были 42 оборонные компании из США.

"Это является доказательством намерений наших компаний инвестировать в долгосрочные отношения с индийскими партнерами", - отметил замгоссекретаря, по словам которого "возможность расширения оборонной торговли делает это светлой точкой для будущего развития".

"Американские технологии являются высоко усовершенствованными, и индийцы решительно рассчитывают на поставки со стороны нашей оборонной промышленности таких современных систем оружия, как многоцелевой боевой самолет, противотанковые ракеты, а также разведывательный самолет дальнего радиуса действия", - сказал Бернс.

*источник: РИА «Новости»
24.05.07*

HAL И DASSAULT СОГЛАСОВАЛИ УСЛОВИЯ КОНТРАКТА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ИНДИЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ MIRAGE-2000N

Индийская корпорация HAL и Dassault Aviation согласовали условия контракта стоимостью 800 млн. долл. по совместной модернизации индийских истребителей Mirage-2000N. Об этом сообщает "Дифенс ньюс" со ссылкой на представителя Министерства обороны Индии.

По данным издания, контракт будет подписан уже в текущем году. Первые два истребителя будут модернизированы во Франции при участии специалистов HAL, остальные - в Индии. Доля Dassault составит 60% от стоимости проекта.

Модернизация Mirage-2000N будет включать в себя установку новой израильской БРЭО.

"Миражи" будут вооружены ракетами класса "воздух - воздух" дальнего радиуса действия "Дерби"

(до четырех ракет), ракетами класса "воздух - воздух" среднего/малого радиуса действия "Питон-5" (до двух ракет) и дальнебойными боеприпасами увеличенной мощности.

Гарантия на проведенную модернизацию составит 24 месяца, или 360 эксплуатационных часов.

ВВС Индии получили первый истребитель Mirage-2000N/ТН в середине 1980-х гг. для оснащения двух эскадрилий ПВО. На данный момент в авиакатастрофах потеряно не менее семи машин.

*источник: АРМС-ТАСС
28.05.07*

АМЕРИКАНЦЫ РАЗРАБОТАЮТ САМОЛЕТ-НЕВИДИМКУ

Американская ассоциация Военно-воздушных сил опубликовала аналитический доклад под названием "Возвращение бомбардировщика", в котором высокопоставленные военные предлагают срочно разработать самолет-невидимку нового поколения.

Авторы доклада предлагают сделать новый бомбардировщик, который будет летать на сверхзвуковых скоростях и будет самолетом-невидимкой, то есть при его создании используют известную технологию stealth. Он будет способен достигать целей, расположенных на расстоянии до 4 тыс. км от аэродрома, и возвращаться обратно без дозаправки. Также он должен будет нести тяжелые бомбы и быть способным преодолевать вражеские системы противозушной обороны без поддержки истребителей и т. д. Планируется, что подобный самолет должен быть создан к 2018 году. Стоит отметить, что примерно такими же характеристиками должен был обладать бомбардировщик A-12 Avenger, который был

уничтожен в 1991 году. Его единственное отличие от предлагаемой новинки - самолет создавался для морского, а не для наземного базирования.

Уничтожил супербомбардировщик, который был призван бороться с ВВС и ПВО СССР, тогдашний министр обороны США, а ныне - вице-президент Дик Чейни. На тот момент Avenger разрабатывали несколько лет и затратили на него на треть больше, нежели планировалось, да и разработчики серьезно выбились из графика.

Как результат, программа создания Avenger была уничтожена, а Пентагон потребовал у его создателей возврата средств, обвинив их в несоблюдении условий контракта. Подрядчики не согласились и подали на Пентагон в суд. Судебные слушания по этому делу продолжаются и по сей день.

*источник: сайт «Korrespondent.net»
10.05.07*

LOCKHEED MARTIN ЗАРАБОТАЕТ НА ПОСТАВКАХ F-16 ТУРЦИИ 1,1 МИЛЛИАРДА

Турция подписала контракт с самолетостроительной корпорацией Lockheed Martin на приобретение 30 истребителей F-16 одной из последних модификаций - "Блок 50" - на общую сумму 1,78 миллиарда долларов, сообщает агентство Middle East Newsline.

Боевые самолеты будут произведены, собраны и протестированы турецкой компанией Tusas, предприятие которой расположено недалеко от Анкары. Прибыль самой Lockheed Martin от этого контракта составит 1,1 миллиарда долларов.

Поставки самолетов должны завершиться к 2011 году. В министерстве обороны Турции надеются, что

в перспективе Tusas совместно с Lockheed Martin сможет производить и собирать истребители F-16 по заказу других стран.

Кроме того, ВВС Омана получили 12 истребителей F-16 "Блок 50", поставки которых Lockheed Martin полностью завершила в конце прошлого года.

Соглашение между Мускатом и Вашингтоном было подписано в 2002 году, а первый самолет оманские ВВС получили спустя три года.

*источник: LENTA.RU
15.05.07*

США ПРИСТУПАЮТ К МОДЕРНИЗАЦИИ ТЯЖЕЛОЙ ЛЕТАЮЩЕЙ АРТИЛЛЕРИИ

Командование спецопераций ВВС США AFSOC приступило к реализации амбициозной программы модернизации артиллерийских систем на летающих платформах C-130U Spooky, сообщает DefenseTech.

Планируется заменить 25-мм GAU-12 "Equalizer" и 40-мм Vofors, разработанные еще в годы Второй мировой войны, на более современные 30-мм Bushmaster, что позволит существенно улучшить кучность стрельбы и перейти к использованию более современных боеприпасов. Предполагается, что 30-мм калибр более эффективен, к тому же боеприпасы для разработанной более полувека назад 40-мм Vofors в XXI веке уже не так просто найти. Среди бое-

припасов для 30-мм Bushmaster имеются, в частности, высокоэффективные бронебойные.

Планируется также заменить 105-мм гаубичные орудия, установленные на C-130U Spooky, на орудия 120-мм калибра. По мнению командующего AFSOC генерал-лейтенанта Майка Вули (Mike Wooley), опыт применения C-130U Spooky в Афганистане показал, что артиллерийский самолет по-прежнему остается наиболее точной и прецизионной платформой на азиатском театре военных действий XXI века.

*источник: сайт «CNews»
14.05.07*

ЧЕХИЯ ЗАКУПИТ ВОЕННЫЕ САМОЛЕТЫ

Министерство обороны Чехии проведет тендер на закупку военно-транспортных самолетов. Об этом сообщает Czech Business.

Новые лайнеры заменят самолеты "Антонов". Правительство Чехии выделяет на закупку "несколько миллиардов крон". По неофициальной информации,

главными претендентами на поставку лайнеров выступают европейский концерн EADS и итальянская Alenia.

*источник: газета «Взгляд»
21.05.07*

ПАРЛАМЕНТ ИНДИИ ПРЕДЛОЖИЛ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

В целях преодоления трудностей в разработке первого национального авиадвигателя правительство Индии предложило разрешить государственной компании Hindustan Aeronautics Limited (HAL) подключить к проекту зарубежных партнеров.

Как сообщает India-defence.com, в соответствии с решением постоянного парламентского комитета по обороне HAL разрешено установить партнерские отношения с ведущими мировыми разработчиками авиадвигателей с целью дать начальный толчок развитию строительства авиадвигателей в Индии. Это предложение комитета позволит HAL осуществить данный проект и, с течением времени, разработать более сложные отечественные авиадвигатели. Правительство дало разрешение Организации оборонных исследований и разработок (DRDO) МО Индии обратиться за помощью к зарубежным странам для преодоления проблем с разработкой национального авиадвигателя "Кавери".

Министерство обороны сообщило комитету, что в целях развития отрасли двигателестроения были

рассмотрены предложения о совместной разработке двигателей F-125 с американской компании "Ханиуэлл", двигателей "Адур" Mk.821 и 250-C40B - с "Роллс-Ройс", FT4000 - с "Пратт энд Уитни".

Комитет по обороне призвал также ввести в совет директоров HAL экспертов из частных компаний и децентрализовать управление в пределах компании. Для этого потребуются назначить полномочную комиссию, задачей которой станет разработка плана изменения структуры HAL. Как часть реорганизации комитет предложил, чтобы Вооруженные силы Индии имели постоянное представительство в новой структуре компании.

Эти мероприятия, по убеждению парламентского комитета по обороне, позволят Индии после 20 лет разработок и больших затрат получить возможность проектировать и производить современные авиадвигатели.

*источник: АРМС-ТАСС
14.05.07*

ЛЕТАЮЩИЙ ЛАЗЕР ПРО США ПОДВЕРГСЯ НЕОЖИДАННОЙ АТАКЕ

Летающий лазер ПРО ABL (Airborne Laser), предназначенный для уничтожения вражеских баллистических ракет на активном участке траектории и на удалении в несколько сотен километров, подвергся неожиданной атаке. Как сообщает Space Daily, демократическое большинство в палате представителей США намерено покончить с амбициозным, но технически сомнительным и чрезвычайно дорогостоящим проектом.

Подкомитет по стратегическим силам комитета палаты представителей объявил, что намерен урезать финансирование ABL более чем на \$400 млн. из запрошенных \$517 млн. В этом случае на программе, полагают аналитики, можно будет поставить крест. Но разработчики ABL - компании Boeing, Northrop Grumman и Lockheed Martin - не собираются сидеть сложа руки.

"Лазерная система уже была испытана на полной мощности и штатной длительности импульса в 2005 году, - говорится в специальном заявлении, подготовленном экспертами компаний-разработчиков. - В 2007 году проведены летные испытания лазерной системы подсветки цели, начинается размещение на самолете основного лазера. В 2008 году начнутся лет-

ные испытания всей системы, кульминацией которых станет проведение в начале 2009 года летных испытаний с поражением реальной цели".

Переоборудованный самолет Boeing-747-400, на борту которого будет размещена противоракетная лазерная система, получил обозначение YAL-1. Поражать вражеские ракеты предполагается с помощью химического лазера COIL (chemical oxygen iodine laser) мегаваттной мощности, построенного компанией Northrop Grumman. В 2005 году в ходе летных испытаний самолета ABL испытывались вспомогательные лазерные системы целеуказания и наведения малой мощности излучения. В январе 2006 года компания Northrop Grumman объявила о проведении успешных лабораторных испытаний по быстрому включению и выведению лазера в боевые режимы.

Предполагается, что лазер ABL сможет поражать баллистические ракеты с двигателями на жидком топливе на удалении до 600 км. "Боезапас" самолета YAL-1 - 20 "выстрелов" без перезарядки.

*источник: сайт «CNews»
14.05.07*

ТУРЦИЯ ЗАКУПАЕТ КРУПНУЮ ПАРТИЮ F-16

Турция подписала соглашение с корпорацией Lockheed Martin на поставку истребителей F-16 модификации Block 50+. Как сообщает Southeast European Times, стоимость контракта Oease Onyx 4 составляет 1,8 млрд. евро.

Поставки боевых машин начнутся в 2011 году и завершатся до конца 2012 года.

В предстоящие 20 лет Турция планирует приобрести 100 истребителей пятого поколения F-35 Lightning

II на сумму почти \$10,7 млрд. Поставки F-35 в Турцию должны начаться в 2014 году. В 2006 году Турция и Lockheed Martin подписали соглашение о модернизации по крайней мере 117 из поставленных ранее F-16 с опционом на модернизацию еще 100 машин.

*источник: сайт «CNews»
21.05.07*

ОБЗОР ПРЕССЫ

О. Смирнов: российская авиация должна стать национальным проектом	43
SuperJet в пятом поколении	44
Алексей Федоров: российский авиапром стоит на пороге кризиса производственных мощностей и кадрового голода	45
Внешние управляющие САЗа надеются заинтересовать инвесторов	46
Сергей Иванов: в машиностроении важно определить точки роста	47
Модернизация МиГ-29: операция "Реинкарнация"	48
Истребитель взлетит в срок	49
Китай сложил российское оружие	50
Второй двигатель SuperJet	51
Борис Грызлов окрылил воронежских авиастроителей	52
В "русскую утку" иностранцы не верили	53
Новые "Ми" и "Ка" летят в прошлое	54
Сомнительная загрузка	56
Просто Супер	57
Су-27 - истребитель, опередивший время	58
В начале 2008 года КАПО планирует подготовить к продаже второй Ту-334	60
Индийцы сядут в SuperJet-100	61
Контракт не оживить авансом	62
Boeing дадут второй шанс	63
"ВСМПО-Ависма" лишнего не платит	64
История первого в мире самолета с треугольным крылом	65
Окулов пристроит SuperJet	68
Двигатели пятого поколения запустят на второй круг	68
Бурятские вертолеты получили китайский сертификат признания	69
Скинулись на ОАК	70
Стервятники НАТО XXI века	71
Первые пассажиры Уильяма Боинга	72
"Сатурн" пришел в движение	74
ВВС не спешат в пятое поколение	74
Омский Ан-3 дотянет до Монголии	75
Казанский "Ту-334" взял курс на Украину	76

ОБЗОР ПРЕССЫ

за май 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

О. СМИРНОВ: РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ ДОЛЖНА СТАТЬ НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТОМ

Коллегия авиационной общественности настаивает на принятии срочных мер по выводу авиапрома из кризиса.

Председатель Коллегии авиационной общественности, президент фонда "Партнер гражданской авиации" Олег Смирнов утвердил решение Коллегии КАО по вопросу "Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы" для принятия срочных антикризисных мер в гражданской авиации России. Итоговое решение от имени Коллегии КАО направлено в высшие органы государственной власти страны - председателю Правительства РФ Фрадкову М.Е., руководителю Администрации Президента РФ Собянину С.С., председателю Совета Федерации Миронову С.М., председателю Государственной думы Грызлову Б.В., секретарю Совета безопасности Иванову И.С., а также в соответствующие федеральные министерства и ведомства.

В нем, в частности, говорится, что, несмотря на наметившиеся позитивные тенденции, состояние дел с отечественным парком воздушных судов вызывает у авиационной общественности и граждан страны серьезную озабоченность, - констатируется в итоговом решении Коллегии КАО. - Отечественные самолеты могут и должны занять достойное место на российском авиационном рынке. Тем не менее, запретительные пошлины и повышенные налоговые ставки на импортируемые воздушные суда, запчасти и комплектующие детали - самый наихудший из возможных способов защиты отечественных производителей. Подобные методы никогда в истории и ни в одной стране не приводили к желаемому результату.

Представители авиационной общественности предупреждают, что это вопросы не только экономические, но в первую очередь - вопросы обеспечения безопасности полетов, безопасности пассажиров. Преимущества отечественного самолетостроения должны доказываться не с помощью таможенного и налогового протекционизма, а путем создания авиационной техники, способной конкурировать по надежности, экономичности, комфортности для пассажиров и экипажа и по стоимости с зарубежными аналогами.

Не выдерживает критики и существующая система таможенного оформления поступающей из-за рубежа продукции авиационного назначения. Таможенная "очистка" запчастей и комплектующих к зарубежным самолетам нередко затягивается на месяцы в связи с тем, что по Таможенному кодексу РФ они не подлежат процедуре ускоренного таможенного оформления. Подобная практика совер-

шенно недопустима, потому что самолеты должны летать сегодня.

Все вышеизложенное позволяет Коллегии КАО спрогнозировать два возможных сценария дальнейшего развития отечественного гражданского самолетостроения и гражданской авиации России.

СЦЕНАРИЙ ПЕРВЫЙ

В целях сохранения за Россией статуса мировой авиационной державы государство признает развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов, гармонизирует нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации, с документами международного авиационного сообщества.

На период развертывания производства отечественных самолетов нового поколения их дефицит временно восполняется новыми воздушными судами западного производства (при обязательном условии смягчения таможенной политики по отношению к ввозимой в Россию продукции авиационного назначения).

По мере выпуска отечественных воздушных судов они (при наличии у них конкурентных преимуществ) постепенно вытеснят западные аналоги с российского рынка. Одновременно принимается Федеральная целевая программа поддержания государством действующего парка воздушных судов российского производства. В результате реализации этого сценария решаются задачи сохранения гражданской авиации страны, роста объемов авиаперевозок, удовлетворения потребностей граждан России в воздушном сообщении.

Смягчение таможенной политики позволит снизить цены на авиабилеты и обеспечить рост ежегодных объемов перевозок на 10-15%. Прекратятся всяческие "спекуляции" на эти темы в обществе и СМИ, в сфере авиапрома и гражданской авиации. Каждый получит возможность спокойно делать свое дело.

СЦЕНАРИЙ ВТОРОЙ

Вследствие существующего дефицита отечественных воздушных судов рынок заполняется западными авиакомпаниями, а российские авиакомпании переходят к эксплуатации западных самолетов.

Результат второго сценария очевиден: отечественное самолетостроение окончательно сворачивается, гражданская авиация страны попадает в полную зависимость от зарубежных производителей воздушных судов, цены на перевозки неуклонно растут, образуется армия безработных из числа пилотов, инженеров и техников. В конечном итоге подры-

ваются основы экономической и национальной безопасности, а Россия безвозвратно теряет статус мировой авиационной державы".

"Авиационное сообщество выступает в поддержку сохранения, укрепления и развития гражданской авиации России и надеется, что мнение профессионалов, изложенное в итоговом решении Коллегии КАО, будет учтено регулирующими деятельность авиации государственными органами при внесении корректив в стратегию развития воздушного транспорта и самолетостроения в нашей стране. Так как совершенно очевидно, что без скорейшего рассмотрения и принятия неотложных антикризисных мер в области гражданской авиации на самом высоком государственном уровне, предлагаемых самыми авторитетными профессионалами отрасли, сегодня невозможно всерьез говорить о сохранении за Россией статуса великой авиационной державы в двадцать первом веке. Более того, уверен, что российская авиация должна стать еще одним национальным проектом и приоритетом в деятельности правительства РФ.

Со своей стороны, и КАО, и фонд "Партнер гражданской авиации" будут продолжать активную работу по привлечению внимания широкой авиационной общественности к этому принципиальному для деятельности всей отрасли вопросу", - заявил, комментируя утверждение решения Коллегии авиационной общественности, ее сопредседатель, президент фонда "Партнер гражданской авиации", заслуженный пилот СССР Олег Смирнов.

Коллегия авиационной общественности (КАО) объединяет все общественные и некоммерческие организации авиационной отрасли. В нее на добровольных началах вошли: Фонд развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер гражданской авиации", Международная ассоциация руководителей авиапредприятий (МАРАП), Ассоциация агентств воздушного транспорта (ААВТ), ассоциация "Аэропорт" ГА, ассоциация ремонтных предприятий воздушного транспорта России "Авиаремонт", объединение работодателей "Ассоциация аэронавигационного обслуживания" (ANSA), а также Межрегиональная общественная организация содействия защите прав граждан "Гражданский контроль".

Коллегия создана в целях объединения усилий и возможностей авиационной общественности, авиационного бизнеса и потребителей услуг гражданской авиации на решении актуальных авиационных проблем, усиления общественного влияния на решения органов власти и гражданского контроля, их деятельность в интересах отечественной гражданской авиации, экономики и граждан страны. Коллегия открыта для вступления в нее членов других общественных организаций.

*источник: организация «Партнер гражданской авиации»
23.05.07*

SUPERJET В ПЯТОМ ПОКОЛЕНИИ

Гендиректор "Сухого" рассказал Сергею Иванову про самолеты.

АХК "Сухой" отчиталась перед первым вице-премьером Сергеем Ивановым о проделанной работе. По словам гендиректора компании Михаила Погосяна, она успешно продолжает работу над истребителем пятого поколения, а спрос на SuperJet-100 (бывший RRJ) таков, что позволяет планировать увеличение его производства в полтора раза.

"Мы приближаемся к окончанию опытно-конструкторских работ (по истребителю пятого поколения. - "Газета"), - торжественно заявил вчера Сергей Иванов. - Михаил Асланович (Погосян. - "Газета") подтвердил обязательство, что первый самолет поднимется в воздух в конце 2008 года и мы приступим к летным испытаниям".

Пятое поколение вооружений - любимый конек экс-министра обороны. Так, в феврале Сергей Иванов дал задание ускорить разработку системы ПВО пятого поколения. Тем не менее до сих пор из всего поколения какие-то реальные сдвиги имеются только по линии истребителя. Поэтому обещание поднять в воздух экспериментальную машину до конца следующего года смотрится вполне осуществимым. "Первый полет единичного экземпляра - вполне достижимая вещь, - считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Это ведь не серия". Серийное производство машины начнется ближе к 2015 году. Правда, есть еще вопрос денег. "Все будет зависеть от бюджета и от цен на нефть и газ, они у нас - главные источники дохода", - говорит Константин

Макиенко. Создание истребителя пятого поколения оценивается в \$12-14 млрд. "Минимальные потребности наших ВВС в подобных самолетах составляют 200-250 штук, - продолжает эксперт. - В идеале, конечно, неплохо было бы довести их число до 500". Стоимость американского истребителя пятого поколения составляет минимум \$150 млн. Даже если российский выйдет на треть дешевле, то минимальная партия в 200 штук обойдется бюджету в \$20 млрд. Со стоимостью разработки получается \$35 млрд., то есть больше одной трети общего объема средств, выделенных на закупку новой техники. А ведь помимо самолетов будут разрабатываться и новая стратегическая ракета (\$12 млрд.), оперативно-тактический ракетный комплекс (\$6 млрд.), новый танк (\$3,5-4 млрд.) и другие виды вооружений.

При этом страна никак не может определиться, с чем она собирается бороться всем этим оружием. "Прежде чем вкладывать деньги, нужно понимать характер угроз, существующих для нашей страны, - считает директор ЦАСТ Руслан Пухов. - А их пока никто не определил и не объяснил". Пробел этот, правда, скоро может быть закрыт. 7 мая начальник Генштаба генерал армии Юрий Балувевский сообщил о начале разработки новой военной доктрины. "Общая координирующая работа возложена на Совет безопасности и его технические структуры, - сообщил генерал. - Министерством обороны предложения в этот документ уже внесены". После определения потенциального противника будет проще подсчитать количество единиц того или иного вида вооружений, необходимого для его

подавления, и соответствующим образом распределить финансирование. Если будущее военного проекта "Сухого" пока не слишком ясно, то гражданский - ближнемагистральный SuperJet-100, похоже, ждет успех. По словам Михаила Погосяна, рост числа заказов на новый самолет позволяет говорить о пересмотре производственных планов. Вместо ожидавшихся 750 машин "Сухой" рассчитывает на 1,2 тысячи. Правда, отметил гендиректор "Сухого", эта оценка является оптимистической. В то же время пресс-секретарь "Гражданских самолетов Сухого", производителя SuperJet-100, Ольга Каюкова заявила "Газете", что

бизнес-план по ним пока не изменился и предусматривает выпуск 800 самолетов. Возможно, надежды Михаила Погосяна связаны с Италией. Как сообщил во вторник гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов, в случае, если российская компания купит Alitalia, парк итальянского авиаперевозчика могут пополнить SuperJet-100. "Alitalia будет просто счастлива эксплуатировать этот самолет", - заявил Окулов. "Аэрофлот" намерен приобрести 45 самолетов SuperJet-100.

Владимир СТЕПАНОВ

*источник: газета «Газета»
23.05.07*

АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ: РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ СТОИТ НА ПОРОГЕ КРИЗИСА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ И КАДРОВОГО ГОЛОДА

Анализ сложившегося положения в авиационной промышленности показывает, что, преодолев кризис спроса на воздушные суда в гражданском секторе, отрасль оказалась на пороге нового кризиса - с производственными мощностями. Такое мнение высказал президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров, выступая на Учредительном съезде общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России".

"Самой серьезной проблемой отрасли является ее технологическое переоснащение, без проведения которого Россия потеряет конкурентоспособность на международном рынке, а затем по таким позициям, как гражданские самолеты, и на внутреннем рынке", - полагает он. А. Федоров коснулся вопроса защитных мер, предпринимаемых российским правительством. "Защита российского рынка, особенно на фоне перспектив вступления в ВТО, не может быть единственным решением, но может обеспечить нам некоторый резерв по времени, в течение которого мы должны внедрить технологии, соответствующие мировому уровню. Необходимо создать новую нормативную базу, освоить новые для нас стандарты, системы сертификации и контроля качества, обучить и подготовить персонал", - считает глава ОАК. В качестве примера сложности решения задач он привел следующий случай: в конце 2004 года корпорация "Иркут" заключила 10-летний контракт на поставку комплектующих с Airbus. Объем поставок относительно небольшой - порядка \$20 млн. в год. "Иркут" имел одни из самых современных в отрасли основных фондов и выпускал десятками истребители типа Су-27/30. Казалось, что завод готов выполнять заказ Airbus. Однако в процессе выполнения этого небольшого заказа пришлось освоить более тысячи новых стандартов, которыми сегодня оперируют в мировом авиастроении. Пришлось переучивать большое количество рабочих и инженеров. Только собственные инвестиции в техническое перевооружение

составили более \$100 млн. Окупаемость вложений произойдет примерно через 9-10 лет.

"Если мы не сделаем мощный скачок в переходе на современные стандарты и технологии и современное технологическое оборудование, то у нас нет никаких шансов обеспечить конкурентоспособность нашей продукции", - выразил обеспокоенность А. Федоров.

По его словам, есть большая опасность при том, что у государства появились серьезные финансовые ресурсы, превратить технологическое перевооружение в обычную кампанию, которых в нашей стране было много.

Авиационная промышленность по-настоящему может получить эффект от технического перевооружения, только создавая качественный конкурентоспособный продукт. Российский SuperJet-100 впервые в нашей стране в области гражданской авиации создается по современной технологии проектирования и производства, создана современная технология управления проектом, разработчик самолета (ЗАО "Гражданские самолеты Сухого") и авиазавод в Комсомольске-на-Амуре в проекте выступают как одна команда. Внедрение нового конкурентоспособного продукта тянет за собой и техническое перевооружение, как аппаратное в области разработки и применения новых цифровых технологий, так и технологическое - в части основного производства.

Далее А. Федоров отметил, что ОАК приступила к глубокому и внимательному изучению положения в авиапроме с кадрами. Надо создать стандарты подготовки и переподготовки кадров. К сожалению, вся система высшего и среднего специального технического образования базируется на старых технологиях, которые уходят в прошлое. Система подготовки кадров координируется министерством образования, но далеко не соответствует потребностям рынка, потребностям машиностроения. Надо формировать новые стандарты подготовки кадров, формировать собственные корпоративные университеты, формировать новую культуру работы на современных предприятиях по современным технологиям.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
02.05.07*

ВНЕШНИЕ УПРАВЛЯЮЩИЕ САЗА НАДЕЮТСЯ ЗАИНТЕРЕСОВАТЬ ИНВЕСТОРОВ

Саратовским журналистам показали авиационный завод, на котором с 13 марта по решению областного арбитражного суда была введена процедура внешнего управления. Генеральный директор предприятия Александр Ермишин пока отстранен от должности, и на его место по рекомендации внешнего управляющего Феликса Шепсписа назначен Олег Фомин.

Для прессы специально был выделен автобус, на котором представителей СМИ провезли по территории САЗа и показали производственные помещения. Во время всей экскурсии группу сопровождали сотрудники службы безопасности завода, остающегося режимным объектом.

Экскурсия началась с музея завода, где рассказали о славной истории предприятия, на котором, начиная с 1931 года, выпускали самолеты КБ "Яковлева", вертолеты МИ-4, истребители МИГ-15 и ракеты различного класса. Последний самолет, собранный саратовскими авиастроителями, покинул заводской ангар в 2003 году.

Часть из цехов оказалась заполнена станками 60-70-х годов выпуска, которые сейчас простаивают. Другие помещения находятся в заброшенном состоянии, некоторые полуразрушены и уже не пригодны для работы. В 2003 году из-за отключения газа вся система отопления предприятия была разморожена, поэтому до сих пор рабочие ютятся в специально сооруженных внутри цехов небольших помещениях, закрытых целлофановой пленкой и отапливаемых нагревательными приборами. Повсеместную разруху и запустение пытаются скрасить, как их назвало руководство, молодые кадры: у некоторых станки украшены фотографиями, другие повесили флаг "Единой России".

По словам главного технолога САЗа Владимира Юлина, на предприятии работают около 2 000 человек (до 1991 года - 15 000). Руководству предприятия удалось пока сохранить технологическую цепочку, которая, правда, в своих объемах была сокращена до минимума и рассчитана только на минимальные задачи - ремонт оборудования, самолетов и достройку остающихся с 2000 года в ангарах 6-ти ЯК-42. Так и не реализованный проект ЭКИП ("летающую тарелку") журналистам пообещали показать в другой раз.

Гости увидели также взлетную полосу длиной 1 800 м, летно-испытательную станцию и цех по окончательной сборке самолетов, которые находятся на ремонте. Эти помещения оказались, пожалуй, единственными на заводе, в которых сохраняется порядок и чистота, которая, по словам старожилов, была повсеместно. Посещение САЗа закончилось пресс-конференцией. На вопросы отвечали директор Олег Фомин, главный технолог Владимир Юлин, технический директор Леонид Кленов и директор по общим вопросам Владимир Храпунов.

Новый гендиректор сообщил, что кредиторская задолженность к моменту его назначения (основной кредитор, по чьей инициативе и было введено внешнее управление, - "дочка" "Газпрома") составляет 963,1 млн. руб., в том числе 19,4 млн. по зарплате (с декабря 2006

по февраль этого года) и 47,1 млн. по налогам. К этому, по мнению Фомина, привело то, что "вместо поиска заказчиков и активного лоббирования вхождения завода в учрежденную президентом России Объединенную авиационную корпорацию (ОАК) Ермишин занимался неэффективными проектами".

Сейчас долги по зарплате практически погашены, средняя зарплата составляет около 4 тыс. руб. За счет имеющихся заказов, в том числе оборонных, предприятию удается обеспечивать свою текущую платежеспособность. Ежемесячно предприятие выплачивает около 10 млн. руб. зарплат и 36% от этой суммы - налогов. Все имевшиеся при заводе дочерние фирмы взяты под контроль и работают в общую "копилку".

В момент введения внешнего управления у САЗа практически отсутствовала вся социальная инфраструктура, которая, по словам новых управленцев, была распродана за бесценок. По этим фактам прокуратура, как сообщил Фомин, проводит проверки.

Новый руководитель говорит, что сейчас перед ним и его командой стоит задача: за 18 месяцев управления восстановить платежеспособность предприятия, теплоэнергоснабжение и погасить долги. Для этого ведутся переговоры с предприятиями, входящими в ОАК. С Воронежским и Ульяновским авиационными заводами подписаны протоколы о намерениях. Фомин отметил, что в случае подписания конкретных контрактов завод сможет не только выйти из кризиса, но и под их выполнение придется вернуть около 500 когда-то работавших на САЗе специалистов. Он согласился, что при этом придется увеличить зарплату до 10 тыс. руб.

Сейчас достраиваются 2 самолета, в "заделе" находится 6 машин. Еще 5 стоят на ремонте, два из них во время экскурсии показали журналистам. Один из них когда-то был куплен Китаем, потом перекуплен Германией и далее - Грузией. Теперь он принадлежит частному лицу. Салон этого "42-го" будет полностью переделан - количество мест сократится, появится несколько санузлов. Пока предприятие не интересно для ОАК, но, как считает Фомин, у него есть все шансы заинтересовать корпорацию, а соответственно получить средства на развитие и новое производство, например учебно-тренировочного самолета ЯК-130 либо машины для региональных перевозок. Уже возобновлены и налажены отношения с КБ "Яковлева", которое готово помогать в техническом сопровождении 150-ти летающих "яков". Всего на восстановление и новые технологические цепочки необходимо 500-600 млн. руб., поэтому надежда, по словам Фомина, только на инвесторов.

Помимо шансов "подняться с колен", у САЗа есть другая перспектива - возврат на должность гендиректора Александра Ермишина, который является одним из основных акционеров завода. Об этом сообщил новый директор и высказал надежду на его благоразумие. Фомин сообщил также, что пытается убедить Ермишина в необходимости продажи контрольного пакета акций государству. Сейчас акционерами являются более 6 000 юридических и физических лиц.

*источник: ИА «СаратовБизнесКонсалтинг»
03.05.07*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ: В МАШИНОСТРОЕНИИ ВАЖНО ОПРЕДЕЛИТЬ ТОЧКИ РОСТА

Первый заместитель Председателя Правительства РФ Сергей Иванов выступил на Учредительном съезде общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России", который объединил сотни предприятий машиностроения и, прежде всего, оборонно-промышленного комплекса (ОПК), включая и предприятия авиастроения.

По мнению С. Иванова, сейчас важно оперативно определить точки роста, воздействие на которые запустило бы цепную реакцию многовекторного развития как отдельных предприятий и отраслей, так и всей отечественной экономики в целом. Курс на интеграцию НИИ и научных учреждений - верный источник и надежный путь конкурентоспособности.

"В ОПК сконцентрирована масса научных идей и технологий, трансферт которых в гражданские сектора экономики способен обеспечить настоящий производственный скачок для всей российской экономики", - отметил С. Иванов. В то же время, полагает вице-премьер, иногда быстрее и дешевле купить нужные технологии за рубежом. При этом речь не идет об "отверточной" технологии.

Остро стоит вопрос совершенствования организационной составляющей отечественной промышленности. "Есть предприятия, которые полностью адаптировались к рыночным отношениям, но есть и целые отрасли, которые еле-еле сводят концы с концами. Причин для этого много, и все они на поверхности", - считает первый зампред правительства.

Он подчеркнул, что сейчас стоит вопрос, что делать: будущее российского машиностроения - за крупными интегрированными структурами с полным производственным циклом, от изготовления ключевых комплектующих до выпуска готовой продукции. К таким интегрированным структурам относятся созданные государственные структуры в авиастроении и судостроении, но есть и такие же частные интегрированные структуры в машиностроении, действующие конкурентоспособно и успешно. В таких отраслях, как атомная и ракетно-космическая, контроль останется за государством.

По мнению С. Иванова, с созданием крупных научно-промышленных структур:

- повышается эффективность использования имеющихся отраслевых мощностей;
- появляется возможность концентрации финансовых потоков на решении приоритетных задач и унификации имеющихся технологий;
- решается проблема зависимости от поставщиков, которые зачастую монополизируют производство отдельных деталей, пытаются открыто диктовать свои условия сборочным предприятиям.

Особенно актуально, что при вступлении в ВТО сильным компаниям будет гораздо легче конкурировать с иностранными производителями. Причем

конкурентная борьба за рынки сбыта предъявляет повышенные требования не только к качеству поставляемого товара, но и к системе его реализации и сервисного обслуживания.

С. Иванов особо выделил следующую проблему: для закрепления на рынке необходимо сформировать собственную разветвленную сеть ремонта и технического обслуживания. Решение таких задач по плечу только крупным игрокам на поле производства наукоемкой продукции.

Необходимо обратить внимание и на кадровую проблему. Даже простой рабочий должен обладать такой профессиональной квалификацией, которая позволяла бы ему с максимальной эффективностью эксплуатировать сложнейшее оборудование, стоимость которого доходит до нескольких миллионов евро. Труд рабочего уже вплотную приблизился к труду ИТР. Сегодня надо говорить о создании полноценной инженерной среды, которая должна опираться на сбалансированную систему многоуровневого профессионального образования. Систему, в которой государство и предприятия совместно обеспечивают подготовку необходимого числа специалистов по конкретным специальностям.

"Важно создать условия, чтобы молодежь шла работать в промышленность. А для этого надо ее заинтересовать достойными зарплатами и социальными гарантиями, а также возможностью получения жилья", - отметил заместитель главы правительства.

Он подчеркнул, что государство не оставит машиностроение без своей поддержки. На сегодня принят или находится в стадии разработки ряд стратегий и программ, направленных на развитие ключевых отраслей обрабатывающей промышленности.

"Только консолидация всех сил, сумевших победить апатию, поверивших в успех, готовых усердно работать на благо страны, может стать надежным гарантом возрождения национального машиностроения", - сказал С. Иванов.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
02.05.07*

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги – Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.

Цена книги - 420 руб. (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, Бутырская улица, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

МОДЕРНИЗАЦИЯ МИГ-29: ОПЕРАЦИЯ "РЕИНКАРНАЦИЯ"

Гособоронзаказ на нынешний год "завис" на утверждении в Кабмине, из-за чего проект модернизации самолетов МиГ-29 снова отложен в долгий ящик.

Разговоры о модернизации парка истребителей МиГ-29 украинских ВС велись много лет. Впервые об этой необходимости заговорили в середине 90-х гг., затем эксперты не менее долго вели бурные дискуссии о возможных ее вариантах.

Планы по обновлению парка МиГ-29 могут получить практическое воплощение. Однако изрядная доля сомнений в осуществлении проекта обусловлена традиционно низким уровнем финансирования оборонных расходов вообще и науки вкупе с производством в частности. Бюджетные ресурсы на выполнение НИОКР в пределах \$5-10 млн. на год только подтверждали негативные перспективы как армии, так и военпрома.

Но с планами по модернизации МиГ-29 помог случай. В конце 2005 г. Украина заключила с Азербайджаном контракт на поставку 12 МиГ-29 и 2 МиГ-29УБ. При этом условием контракта была модернизация техники. Украинские предприятия получили возможность опробовать "на практике" теоретические наработки по программе "малой модернизации" "мигов" с финансированием не ситуативным, а вполне ритмичным. Ее результаты должны лечь в основу госиспытаний самолета для принятия на вооружение ВСУ. Затраты на создание опытного образца, естественно, будут значительно ниже, чем если бы Минобороны выступало единственным заказчиком работ.

Пока что украинские подрядчики по контракту участвуют в приемо-сдаточных испытаниях самолетов в Азербайджане. У модернизированного истребителя улучшена навигационная система, расширены параметры бортовой РЛС (увеличена дальность обнаружения и сопровождения цели, в т.ч. и за счет обновления элементной базы локатора), а также добавлена возможность применения ракет "воздух - земля" (выполнение огневых задач). Эти работы велись ЗАО "Фазотрон-Украина".

Главным исполнителем работ по самолету был назначен Львовский авиаремонтный завод Минобороны, который в дальнейшем и должен стать главной модернизационной базой МиГ-29. Тем более, что это предприятие разработало собственную программу малой модернизации МиГ-29, которая позволяла расширить боевые возможности истребителя при решении задач по поражению наземных и надводных целей за счет его оснащения управляемыми авиационными средствами поражения класса "воздух - поверхность" с телевизионными головокками самонаведения.

Судя по всему, сумма подписанного контракта оказалась достаточно солидной. Украинские предприятия получили на опытно-конструкторские работы, во всяком случае, достаточно средств для выпол-

нения контракта. Сроки его выполнения были сорваны, но это произошло не столько по вине украинских специалистов, сколько по причине общих кризисных явлений в отрасли. При отсутствии постоянной системной работы, без нормального планового финансирования трудно в сжатые сроки (а контракт первоначально предполагалось выполнить к концу прошлого года) успешно выполнить работы по модернизации самолета.

Оказалось, что "Фазотрон-Украина" так и не смог достичь заявленных показателей по увеличению дальности обнаружения целей. Для достижения необходимых характеристик все-таки необходимо создавать (или покупать у российского "Фазотрона") новую станцию. В России такая станция есть: это бортовая БРЛС "Жук М". В ее создании также участвовал украинский "Фазотрон", но в этом контракте был избран путь модернизации радара Н-019. Но стоит отметить, что за год фундаментальных результатов достичь сложно.

В ходе выполнения контракта была дипломатично решена проблема отсутствия российского разработчика - РСК "МиГ" - в модернизации "двадцать девярых". По утверждению представителей украинского Минобороны, при обсуждении проекта обновления парка самолетов на заседании подкомиссии по ВТС в рамках комиссии "Ющенко - Путин" российские разработчики подтвердили заинтересованность в участии в проекте "большой модернизации" МиГ-29 и, что примечательно, согласились на работу с украинским тактико-техническим заданием, а не предложили, как это было раньше, собственное видение модернизации отечественных истребителей.

Согласование позиций МОУ и российского разработчика стало одним из результатов мартовского заседания подкомиссии. Кроме того, отечественные предприятия, которые будут участвовать в кооперации по "большой модернизации", внесут свои наработки по азербайджанскому контракту и в этот проект. Но украинские бюджетные реалии отличаются от экспортных контрактов.

Сумма на проект модернизации в 2007 г. предусмотрена сравнительно небольшая, 7,7 млн. грн., однако из них 7 млн. будут финансироваться за счет поступлений из спецфонда Минобороны. Но гособоронзаказ на нынешний год "завис" на утверждении в Кабмине, что не может не повлиять на сроки реализации проекта. Поэтому проект модернизации истребителей может быть снова отложен в долгий ящик.

Наталья ПЕЧОРИНА

источник: сайт «ugmk.info»
08.05.07

ИСТРЕБИТЕЛЬ ВЗЛЕТИТ В СРОК

Боевой самолет пятого поколения должен стать базовой фронтовой машиной для ВВС России в XXI веке.

Новый российский истребитель пятого поколения поднимется в воздух в конце следующего года, пообещал первый вице-премьер РФ, бывший министр обороны Сергей Иванов. Пока самолет прошел этап эскизного и технического проектирования. Командование ВВС обещает, что первые авиационные полки, оснащенные новыми самолетами, встанут на защиту восточных и северокавказских рубежей родины. Затем истребители пятого поколения будут защищать небо всей России.

"Мы приближаемся к окончанию опытно-конструкторских разработок", - сказал Сергей Иванов на совещании Военно-промышленной комиссии по проблемам создания перспективного комплекса фронтовой авиации, которое прошло в штаб-квартире компании "Сухой".

По некоторым данным, новый истребитель будет несколько меньше, чем Су-27, но больше МиГ-29.

Первый вице-премьер отметил, что боевой самолет пятого поколения должен стать базовой фронтовой машиной для ВВС России в XXI веке.

По сообщению главнокомандующего Военно-воздушными силами России генерал-полковника Александра Зелина, уже определен авиационный завод, где будут серийно производить истребители пятого поколения. "Это авиационный завод в Комсомольске-на-Амуре. И, естественно, он будет работать в кооперации с другими предприятиями", - уточнил Зелин.

Главнокомандующий ВВС также отметил, что сначала ВВС России планируют заказать не более одной авиационной эскадрильи новых машин. По его словам, первые авиационные полки, оснащенные новыми самолетами, появятся на восточном и северокавказском, а затем и на других направлениях. Новые самолеты будут использоваться в системе противовоздушной обороны страны и для решения других задач.

В настоящее время самолет прошел этап эскизного и технического проектирования. Второй этап реализации программы, по словам Зелина, с началом летных испытаний потребует создания новой испытательной базы.

Работы по созданию "пятого поколения" начались в СССР еще в середине 80-х годов прошлого века. К 90-м годам конструкторские бюро, занимающиеся истребительной тематикой, создали два прототипа многофункционального истребителя - МиГ-1.44 от КБ Микояна и С-37 (Су-47) "Беркут" КБ Сухого.

Однако последовавший за развалом Союза экономический спад сделал продолжение работ по этим самолетам невозможным. Работы над перспективным истребителем, известным как И-21, "изделие 701" или Т-50, иначе - ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации), возобновились только на рубеже веков.

В настоящее время полноразмерный макет ПАК ФА прошел утверждение технической комиссией. По понятным причинам внешний облик машины еще долго останется в секрете, однако, по некоторым данным, он будет несколько меньше, чем Су-27, но больше МиГ-29. Таким образом, российский самолет будет ближе по массогабаритным характеристикам к американскому F-35A Lightning II.

Информация по летно-техническим характеристикам ПАК ФА практически отсутствует. Но из интервью с представителями ВВС известно, что самолет сможет развивать сверхзвуковую скорость без использования форсажа, на самолете будет применена технология "стелс", установлены ракеты нового поколения "воздух - воздух", "воздух - земля" и противокорабельные ракеты.

На самолете планируется устанавливать двигатели АЛ-41Ф или его модификации. Истребитель будет обладать всеми важнейшими свойствами, позволяющими отнести его к пятому поколению. Пожалуй, единственное, что может несколько затормозить работы по созданию ПАК ФА, - это отсутствие подходящего двигателя.

Впрочем, двигатель, получивший условное обозначение 117С, уже разрабатывается. Кооперация по разработке двигателя пятого поколения сформирована, в нее вошли НПО "Сатурн" (головное предприятие), Уфимское моторостроительное производственное объединение, а также компании "Мотор", "Авиадвигатель", "Климов", "Союз" и ряд других предприятий.

Главком Зелин отметил, что создание силовой установки для перспективного истребителя ведется в два этапа. Первый предусматривает модернизацию двигателя АЛ-31Ф с доведением его до уровня тяги около 15 тонн. И только на втором этапе речь идет о создании нового мотора, имеющего не только повышенную - до более чем 16 тонн - тягу, но и лучшие удельные параметры, соответствующие требованиям, предъявляемым к следующему поколению. По его мнению, работы в рамках второго этапа следует начинать только после завершения первого этапа.

*источник: газета «Взгляд»
24.05.07*



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

КИТАЙ СЛОЖИЛ РОССИЙСКОЕ ОРУЖИЕ

Военно-техническое сотрудничество замедляется.

Как стало известно Ъ, запланированное на май заседание российско-китайской комиссии по военно-техническому сотрудничеству (ВТС) в очередной раз перенесено - на сей раз на осень. В Москве объясняют это кадровыми перестановками в руководстве комиссии, в Пекине - необходимостью устранить замечания по текущим контрактам. На самом же деле причина, скорее всего, в другом: если не в полном свертывании, то по крайней мере в существенном сокращении ВТС между РФ и Китаем, которое в своем нынешнем виде исчерпало свой потенциал.

О переносе заседания межправительственной российско-китайской комиссии Ъ сообщили в Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС). "Причина чисто техническая - смена председателя комиссии", - пояснили в ФСВТС. В конце марта назначенного первым вице-премьером Сергея Иванова на этом посту сменил нынешний министр обороны Анатолий Сердюков.

Источники Ъ в российской оборонной промышленности называют иную причину переноса заседания комиссии. По их словам, это произошло по инициативе Пекина, который требует устранить замечания по текущим контрактам, выявленные в ходе испытаний российских вооружений. В частности, неудачно прошли контрольные стрельбы ракетой "Москит" эсминца проекта 956ЭМ, поставленного осенью прошлого года, были проблемы и при стрельбе комплекса Club-S с одной из лодок проекта БЗБ.

Впрочем, источник Ъ в правительстве РФ назвал претензии со стороны Минобороны Китая необоснованными. "Это был просто технический сбой, который китайцы используют для оказания на нас давления на переговорах по другим вопросам. Обе системы - и "Москит", и Club-S - серийные и "отстрелянные", - заявил источник Ъ.

Постоянное откладывание заседаний межправительственной комиссии вызвано, судя по всему, более серьезными причинами. Речь идет если не о свертывании, то по крайней мере о существенном сокращении ВТС между РФ и Китаем, которое в своем нынешнем виде исчерпало свой потенциал.

В 90-х годах многие российские оборонные предприятия выжили чуть ли не исключительно за счет китайских заказов. В период 1992-2006 годов при общем объеме российского оружейного экспорта в \$58,4 млрд. в Китай было поставлено военной техники и вооружений на сумму около \$26 млрд. Сегодня ситуация иная. "Россия значительно расширила географию своих оружейных поставок, поэтому критической потребности в китайских закупках больше нет", - считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. В прошлом году и в начале этого года крупные пакетные соглашения были подписаны с Алжиром (на \$7,5 млрд.), Венесуэлой (\$3 млрд.), Индией (\$2,6 млрд.), готовятся контракты с Ливией (до \$2,2 млрд.) и Сирией (\$2-3 млрд.).

Заметно снизился и интерес Китая к покупке российской военной техники. В 90-е годы у Пекина боль-

шого выбора не было: после введения Западом эмбарго на поставки оружия в Китай (из-за событий на площади Тяньаньмэнь в 1989 году. - Ъ) ему приходилось утолять "оружейный голод" покупкой российских вооружений. Приобретая в последние 15 лет большую партию российского оружия, Китай больше не нуждается в значительных закупках. Проявлением этой тенденции стала приостановка Пекином несколько месяцев назад переговоров о приобретении четырех десантных кораблей на воздушной подушке "Зубр" стоимостью \$210 млн. Замедлились и переговоры о поставке Китаю до 48 корабельных истребителей Су-33 стоимостью \$2,5 млрд. Поэтому если во второй половине 90-х годов на долю Китая приходилось до 70% российских экспортных поставок, то в 2006 году - уже около 40%, а в 2007 году китайская доля, по прогнозам, не превысит 17-20%.

"Российский ВПК в основном поставлял в КНР оружие, разработанное еще в советскую эпоху. Сейчас этот резерв исчерпан. Китайская сторона теперь хочет получать из России более современные системы. Но ракетные технологии в сферу сотрудничества Россия по понятным причинам включать не будет", - заявил Ъ заместитель директора Института стран Азии и Африки Андрей Карнеев. Причины подобной позиции Москвы Ъ пояснил директор Центра азиатских исследований и ШОС МГИМО МИД РФ Александр Лукин: "Мы уже не раз вооружали Китай, и в 60-е годы это оружие было использовано против наших пограничников. Это вовсе не означает, что нечто подобное повторится снова, но некая настороженность в отношении Китая остается, поэтому Россия не хочет продавать ему новейшее оружие".

Впрочем, до полного свертывания военно-технического сотрудничества между РФ и Китаем дело, похоже, не дойдет. "Мы наверняка еще долго будем поставлять комплектующие к ранее проданным в Китай системам", - считает Андрей Карнеев. Кроме того, к абсолютному свертыванию ВТС с Москвой не готов пока и Пекин. Ведь США и Евросоюз еще не сняли запрет на поставку ему вооружений. Да и Израиль под давлением Вашингтона отказался от поставок современного оружия в Китай.

КАК РОССИЯ ВООРУЖАЛА КИТАЙ

Основной статьей российского военно-технического сотрудничества с Китаем стал экспорт авиационной техники и вооружений. В 1992-2003 годах военно-воздушные силы КНР получили 36 истребителей Су-27СК, 76 многофункциональных истребителей Су-30МКК и 40 учебно-боевых истребителей Су-27УБК. Одновременно в 1998-2005 годах на заводе в Шеньяне по российской лицензии и в основном из российских комплектующих было собрано еще 105 Су-27СК. Кроме того, в 2003-2004 годах авиация военно-морских сил Китая получила из России 28 многофункциональных истребителей Су-30МК2. Сумму контрактов на поставки и лицензионную сборку "сушек" эксперты оценивают в \$9,3 млрд. Вместе с экспортируемыми самолетами в КНР поставлялись ракеты "воздух - поверхность" Х-35, противокорабельные Х-31А, противорадиолокацион-

ные X-31П. КНР также закупила в России четыре самолета-заправщика Ил-78МК, четыре самолета дальнего радиолокационного обнаружения А-50, крупные партии вертолетов типа Ми-8/Ми-17. В 2005 году были законтрактованы 34 военно-транспортных самолета Ил-76МД и еще 4 Ил-78МК. Китай также массово закупает в России авиационные двигатели.

Для своих военно-морских сил Пекин приобрел в России два эсминца проекта 956Э и два проекта 956-ЭМ, две дизель-электрические подлодки проекта 877-ЭКМ и десять проекта 636 и 636М. Китайские корабли оснащаются российскими комплексами ПВО С-300Ф "Риф" и "Штиль-1". Военно-морские поставки из России в 1994-2006 годах эксперты оценивают в \$7 млрд. Для

войск ПВО Пекин закупил 8 систем С-300ПМУ-1, 16 систем С-300ПМУ-2 и 27 комплексов малой дальности "Тор-М1" на общую сумму около \$4 млрд.

Экспорт оружия для китайских сухопутных сил из России был незначительным. Он свелся главным образом к поставкам 1 000 высокоточных артиллерийских снарядов "Краснополь-М", продаже лицензии на их производство в КНР, а также реактивных систем залпового огня "Смерч".

*Александра ГРИЦКОВА
Константин ЛАНТРАТОВ
Геннадий СЫСОВЕВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
07.05.07*

ВТОРОЙ ДВИГАТЕЛЬ SUPERJET

Российские двигателестроители придумали, как спасти производство мотора Д-436 на базе ММПП "Салют". Теперь его предлагают устанавливать не только на Ту-334 (судьба модели в руках ОАК), но и на Ан-148, Бе-200, а также на увеличенную версию перспективного SuperJet. К 2010 году на "Салюте" готовы собирать до 128 двигателей в год.

На сегодняшний день Д-436 для самолетов Ту-334 и Бе-200 собирается в кооперации тремя заводами: украинским "Мотор Сич" и российскими УМПО и ММПП "Салют". С учетом комплектующих и материалов двигатель производится в России на 80%. Начать серийное производство двигателей запланировано к запуску в серию новых самолетов: Ан-148 планируется начать производить в 2008 году, в стадии обсуждения производство Ту-334, но его не начнут ранее 2009 года (данный вопрос будет решаться в мае правлением ОАК). Производство третьей машины - Бе-200 - зависит от наличия подтвержденных заказов.

В соответствии с бизнес-планом, разработанным ММПП "Салют" и переданным в Объединенную авиационную корпорацию (его копия имеется в распоряжении РБК daily), для реализации проекта крупносерийного производства Д-436 потребуется 2,89 млрд. руб., двигателестроители планируют получить 916 млн. руб. из бюджета в 2008-2009 годах (по примеру разработки российско-французского двигателя SaM-146). Инвестиционные вложения должны составить 1,98 млрд. руб., из них собственные средства ФГУП "ММПП "Салют" составят всего 250 млн. руб. Оставшуюся сумму могут вложить привлеченные к проекту коммерческие банки. По бизнес-плану до 2021 года планируется произвести 1 430 таких двигателей. По самым скромным оценкам ОАК, к 2013 году объем производства региональных самолетов (Ан-148, Бе-200 и Ту-334) может суммарно достичь 53 машин в год. Поэтому объем производства двигателей к этому сроку должен вырасти до 128 штук в год (из расчета по 2,4 двигателя на самолет). Если правление ОАК не утвердит производство Ту-334, то производители предлагают устанавливать двигатель Д-436 на самолет SuperJet. По своим массогабаритным характеристикам двигатель подо-

дит для оснащения регионального самолета SuperJet. Д-436 на 350 кг легче и на 4-5% превосходит по топливной эффективности двигатель SaM-146. В случае задержки с сертификацией и доводкой SaM-146 его может заменить именно 436-й.

"Салют" указывает ОАК на то, что это единственный российский двигатель, который может устанавливаться на увеличенную по пассажироместности модель SuperJet. Дело в том, что из-за существующих обязательств перед компанией Snecma Moteurs тяга SaM-146 не может быть увеличена даже для 100-местного самолета, в то время как "Аэрофлот" хочет приобретать российские машины еще большей вместимости.

Представители "Гражданских самолетов Сухого" утверждают, что сейчас на самолет планируется устанавливать двигатель SaM-146. "В настоящий момент компания только рассматривает вопрос целесообразности разработки 110-местной версии самолета, соответственно, в текущий момент вопрос выбора поставщика силовой установки не рассматривается", - говорит РБК daily директор по связям с общественностью компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова.

"По нашим оценкам, в начале следующего года будет стабильный рост заказов, оснащаемых двигателями Д-436, поэтому "Салют" принял решение приступить к сборке и испытаниям двигателя на базе московского предприятия", - говорит РБК daily гендиректор ММПП "Салют" Юрий Елисеев. По его словам, "Салют" в первую очередь ожидает роста производства самолетов Ан-148. "Если бизнес-план будет принят, то поставки серийных двигателей могут начаться с конца 2008 года", - резюмирует он. Президент украинской компании "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев вчера был недоступен для комментариев.

Проект сборки может быть запущен только благодаря началу производства Ан-148, уверен замгендиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Бе-200 - единичный продукт, перспективы Ту-334 неочевидны, SuperJet пока не рассматривается, так как все ресурсы производителя направлены на создание 95-местной версии самолета", - уверен эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*Источники: газета «RBC Daily»
07.05.07*

БОРИС ГРЫЗЛОВ ОКРЫЛИЛ ВОРОНЕЖСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Спикер Госдумы РФ и лидер "Единой России" (ЕР) Борис Грызлов провел на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО) выездное совещание по партийному проекту "Авиапром". Мероприятие было приурочено к 75-летию предприятия. Самолетостроители призвали Госдуму в два раза увеличить расходы на отечественный авиапром в проекте трехлетнего госбюджета, но ответа не получили. Вопрос губернатора Владимира Кулакова о том, будут ли выделены 4 млрд. рублей на техпереворужение ВАСО, тоже остался открытым.

Самолет с Борисом Грызловым на борту приземлился на аэродроме ВАСО около часа дня. Лидера единороссов вместе с коллегами по Госдуме, а также руководителя ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексея Федорова, гендиректора АК им. Ильюшина Виктора Ливанова и гендиректора лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко." Александра Рубцова встретили губернатор Владимир Кулаков и гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов. Гости сразу же повели в сборочный цех на митинг по случаю 75-летия завода. На акцию собралось около 5 тыс. человек. Таким образом, спикер Госдумы, в отличие от господина Кулакова, приехавшего на предприятие наземным транспортом, не увидел пикет, организованный "Другой Россией". Около 50 участников акции собралось у центральной проходной с плакатами "Нет - наследникам, да - честным выборам", "Верните льготы ветеранам", "Единая Россия" - управляемые выборы".

На официальном митинге партию власти встречали куда более радушно. Первым взял слово Михаил Шушпанов. Поздравив коллектив с юбилеем, он представил гостей, а также отметил, что ВАСО наконец вышло из кризиса, поскольку уже утверждена производственная программа загрузки предприятия до 2015 года.

Господин Грызлов начал свою речь с поздравлений, а затем углубился в историю отечественного авиастроения. Пока он выступал, политическая элита, стоявшая на трибуне, немного расслабилась и Владимир Кулаков даже успел что-то обсудить с помощником спикера Госдумы. В финале своей речи Борис Грызлов вручил Михаилу Шушпанову грамоту "За большой вклад ВАСО в развитие отечественного самолетостроения".

Губернатор Кулаков, выступая, отметил, что областные власти уже предоставили ряд преференций ВАСО, в частности освободили на пять лет от уплаты налогов на землю и имущество, а также субсидировали кредит на закупку оборудования. Затем делегация направилась осматривать внутренности Ил-96-300, сборка которого находится в завершающей стадии. Борис Грызлов деловито поднялся по трапу, а депутат Госдумы от Воронежской области

Сергей Чижов приостановился, чтобы пропустить вперед господина Кулакова, и, как заботливый сын, подержал его за локоть. Видимо, таким образом господин Чижов отплатил губернатору за то, что тот недавно обещал ему поддержку на любых выборах. Судя по лицам гостей, все остались довольны увиденным.

Совещание по проекту ЕР "Авиапром" проходило в кабинете гендиректора ВАСО. Как заметил Борис Грызлов, отечественный авиапром может занять передовые рубежи в мире. "Задача сегодняшнего дня - третье место России в области самолетостроения", - заявил он. Как объяснил господин Грызлов, второе место занимает объединенная Европа, а первое - США, с которыми "пока конкурировать сложно". Он, правда, не уточнил, претендует ли ЕР на то же место в Госдуме следующего созыва, что и российский авиапром в мире.

В дальнейшем спикер обратил внимание на то, что в ближайшее время в Госдуме состоится первое чтение проекта бюджета на 2008-2010 годы, в котором заложены "определенные приоритеты для отрасли". В частности, пояснил он, речь идет о поддержке ОАК, для которой планируется выделять по 6 млрд. рублей в год, а также специализированных авиализинговых компаний.

На совещании выяснилось, что в проект бюджета внесены далеко не все статьи расходов, необходимые для успешного развития авиапрома. Как признался руководитель ОАК Алексей Федоров, корпорация явно поскромничала при подсчете финансирования федеральной целевой программы (ФЦП), пояснив, что его необходимо увеличить в два раза. "Нехватка средств на реализацию ФЦП составит 50 млрд. рублей", - отметил он, добавив, что наиболее перспективным направлением в развитии авиапрома должно стать производство широкофюзеляжных самолетов, а ВАСО является ключевым предприятием, поскольку выпускает лайнеры семейства Ил-96.

Владимир Кулаков заметил, что на авиазаводе наиболее остра кадровая проблема. Он заверил, что администрация готова бесплатно предоставить земельные участки под жилье новых работников предприятия, а также за свой счет провести инженерную инфраструктуру. "Жилье будет стоить 10 тыс. рублей за кв. м", - пообещал он. По его информации, на техпереворужение завода, в результате которого мощность ВАСО должна увеличиться более чем в три раза, потребуется около 5,5 млрд. рублей, из них 4 млрд. нужны в нынешнем году. Но к обсуждению вопроса о том, где взять средства, рабочая группа ЕР так и не приступила, переключившись на другие темы.

Уже во время брифинга губернатор Кулаков снова заговорил о 4 млрд. рублей, на что Борис Грызлов словами не отреагировал. Таким образом, наиболее острый вопрос остался открытым. Вечером самолет со спикером Госдумы на борту вылетел в Москву.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

источник: газета «Коммерсантъ-Воронеж»
25.05.07

В "РУССКУЮ УТКУ" ИНОСТРАНЦЫ НЕ ВЕРИЛИ

94 года назад началась эра многомоторных самолетов.

Это событие стало важной вехой в истории авиации. 26 мая 1913 года в Петербурге в воздух впервые поднялся экспериментальный четырехмоторный аэроплан "Русский витязь". Скептики полагали, что ничем хорошим этот полет не кончится - "самолет разбился бы в тот момент, как только один из его двигателей остановится". Мало того, что гигантский по тем временам 4-тонный самолет был принципиальным новшеством, так еще и конструктором его был не профессор, не дипломированный инженер, а всего-навсего студент.

Но пессимисты были посрамлены - "Русский витязь" (у этой машины было еще одно название - "Гранд") поднялся в воздух, набрал высоту и, сделав несколько кругов над аэродромом, мягко приземлился неподалеку от своего ангара, вызвав шквал аплодисментов со стороны собравшихся зрителей. Конструктор, принимавший поздравления после посадки его самолета, - Игорь Иванович Сикорский - родился в 1889 году и вырос в Киеве, где его отец был профессором психологии университета Святого Владимира.

Молодой Сикорский получил среднее образование в одной из классических гимназий Киева и позднее был принят в Морской кадетский корпус. После его окончания он поступил в Киевский политехнический институт, откуда перевелся в Санкт-Петербургский политехнический институт.

Авиацией он "заболел" еще в Киеве. В Петербурге студент задался целью создать летающую машину еще в 1908 году, когда он впервые попытался построить вертолет - вертолет.

Работа над этим вертолетом представляет собой исторический интерес как основа для последующей работы Сикорского с вертолетами. К 1910 году он построил свой второй вертолет, который имел два пропеллера, вращавшихся в противоположных направлениях. Затем Сикорский спроектировал и построил "Русского витязя" на авиационной фабрике, принадлежащей Русско-Балтийскому вагоностроительному заводу. После своего первого полета молодой пилот-конструктор начал летать на "Гранде" над Санкт-Петербургом и его пригородами почти каждый день...

Через 2,5 месяца самолет установил мировой рекорд, продержавшись в воздухе 1 час 54 минуты с семью пассажирами на борту. Председатель Русско-Балтийского вагоностроительного завода Михаил Владимирович Шидловский был столь уверен в безопасности "Русского витязя", что совершил полет на самолете Игоря Сикорского со всей своей семьей. Иностранцы долго не хотели верить в успешные полеты русского колосса и именовали его "русской уткой". Но в конце концов пришлось признать очевидное...

Летом 1913 император Николай II выразил свое желание увидеть "Русского витязя" и его создателя. Сикорский прилетел на своем воздушном судне в Царское Село и приземлился на военном аэродроме рядом со штаб-квартирой императора. Государь внимательно осмотрел воздушное судно, дружески побеседовал с Сикорским и вручил ему на память часы.

Сикорский приступил к созданию своего второго воздушного судна, большего по размерам, которое он назвал "Илья Муромец". "Илья Муромец" также был оснащен 100-сильными двигателями "Аргус". Размеры этого нового варианта были такими: он весил почти 5000 кг, имел крылья размахом в 31 метр и с общей площадью 150 кв. метров.

Но мировую славу русские многомоторные воздушные машины завоевали в годы Первой мировой войны. К счастью для России и ее союзников, немцы неправильно определили приоритеты грядущих воздушных сражений.

В германской армии был сформулирован такой постулат: "Аппараты Райта (т.е. аэропланы. - А. Т.) всегда будут значительно менее эффективными в военном деле, чем дирижабли". Но все получилось с точностью до наоборот.

Сикорский позже писал: "Первое время воевавшие государства пользовались аэропланами и управляемыми аэростатами (дирижаблями. - А. Т.). Однако вскоре от этих последних пришлось отказаться. В самом деле, управляемый аэростат с его огромной оболочкой, наполненной горючим газом, и сравнительно медленными и плавными движениями представлял из себя огромную, хорошо видимую цель, в которую легко было попасть из пушки. Этому помогало еще и то, что управляемые аэростаты не могли подниматься на большую высоту и обычно летали в то время на 1-2 версты над землей. Этого было совершенно достаточно для мирных полетов, но для военных требовалась большая высота. Все это выяснилось в течение первых месяцев войны, и все государства, кроме Германии, перестали пользоваться аэростатами и применяли только аэропланы. Несколько позже и немцы были вынуждены отказаться от своих Цеппелинов, так как их слишком часто сбивали огнем из пушек... Гораздо более серьезной была боевая работа аэропланов, которые оказались действительно важным и очень сильным оружием".

А "Илья Муромец" оказался самым мощным воздушным оружием России. Задуманный как транспортный, самолет был переоснащен: теперь он мог нести до 780 кг бомб, 8 пулеметов "Максим" и экипаж до 10 человек. Немецким истребителям сильно доставалось от суммированного огня пулеметов "Муромца"...

Революцию Сикорский не принял и эмигрировал в США. Здесь он помимо конструирования самолетов сумел реализовать свое увлечение молодости и создать вертолет, успевший принять участие во Второй мировой войне. А в Советской России, по какому-то странному совпадению, ровно через 11 лет после взлета "Русского витязя", 26 мая 1924 года, поднялся в небо другой первый советский металлический самолет - АНТ-2, конструктора Андрея Николаевича Туполева. Туполев словно принял у Сикорского эстафету по созданию самых мощных самолетов в мире...

Анна ТОЛЧИНСКАЯ

источник: сайт «Столетие»
28.05.07

НОВЫЕ "МИ" И "КА" ЛЕТЯТ В ПРОШЛОЕ

Отечественное вертолетостроение выживает за счет Венесуэлы.

Российские вертолетостроители, которые доселе не особенно активно любезничали с журналистами, вдруг сообщают - и милевцы, и камовцы - вышли на информационную площадку. Поводов, как оказалось, более чем достаточно. 2007 год - особенный для всех создателей вертолетов. Они собираются широко отметить 100-летие со дня первого полета человека на винтокрылой машине - это произошло 24 августа 1907 года в окрестностях Парижа.

В рамках авиасалона МАКС, который пройдет в этом же месяце в подмосковном Жуковском, планируется вертолетное шоу, которое должно весьма впечатлить зрителей. В России, к тому же, несколько "собственных" юбилеев: 75-летие полета первого советского вертолета ЦАГИ 1-ЭА на рекордную для своего времени высоту; полвека, как поднялся в небо вертолет Ми-6; 40 лет назад взлетели Ми-12 и Ми-14; в 1977 году (30-летие) впервые оторвался от земли самый грузоподъемный в мире винтокрылый транспортник Ми-26. Наконец, самому предприятию им. М.Л. Миля 12 декабря этого года исполняется 60 лет.

ВЫЖИЛИ ЗА СЧЕТ ВЕНЕСУЭЛЫ

Но главное все же в другом. Руководители вертолетных производств сетуют, что российские чиновники, депутаты Государственной думы мало интересуются проблемами, которые стоят ныне перед отечественной вертолетной отраслью. По словам заместителя гендиректора по организации ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" Михаила Короткевича, "эти проблемы остаются внутри наших предприятий и не реализуются в конкретных программах и проектах".

"В итоге, - отметил милевец, - такое отношение привело сегодня к полному прекращению государственного финансирования новых разработок, фактически наши предприятия существуют на том заделе техники, которая была спроектирована и выпущена много лет назад и успешно продается до сих пор". Короткевич напомнил, что в "доперестроечные времена каждое серийное предприятие, которое выпускало летательные аппараты марки "Ми", - а это Ростовский, Казанский, Улан-Удэнский и Арсеньевский вертолетные заводы - ежедневно давало по одному готовому вертолету. Они приобретались как военным ведомством Советского Союза (главным образом), так и гражданскими потребителями. Это было время, когда госзаказ составлял от 70 до 90% загрузки этих предприятий".

Послеперестроечный кризис привел к изношенности активной части основных производственных фондов (до 85% оборудования) и низкому уровню использования информационных технологий. Но главное - произошел обвал в кадрах, от хронического безденежья специалисты просто разбежались с предприятий. Сегодня квалифицированных рабочих на производствах менее 10%, а средний возраст сотрудников ОКБ - 58-60 лет. Нет надобности подробно пояснять, чем это чревато уже в самом ближайшем будущем.

В то же время за последние два-три года в области отечественной вертолетной индустрии произошли заметные перемены. Напомним, в 2004 году по указу президента был создан вертолетный холдинг ОАО "ОПК Оборонпром", объединивший в себе обе ведущие фирмы - "Миль" и "Камов". Предполагалось, что мощный холдинг сможет эффективно конкурировать на мировых рынках и даст возможность привлечь инвестиции в новые разработки.

Ныне в "Оборонпроме" полагают, что одной из системных проблем вертолетостроительной отрасли остается несоответствие научно-технического и производственного потенциала объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли внутри страны. Вертолетный синдикат и был создан для того, чтобы в определенной степени преодолеть это. Консолидация финансовых усилий холдинга позволила продолжить научные разработки. Были созданы новые модели вертолетов: Ми-34С, Ми-38, Ми-28Н, "Актай", "Ансат", Ка-226 и Ка-62. Удалось также произвести модернизацию вертолетов Ми-8 и Ми-24 (и их экспортных аналогов Ми-17 и Ми-35). Осваиваются программы модернизации Ми-2 и Ми-26. Если бы ОАО создано не было, то, как отмечают создатели вертолетов, о возрождении былой славы отечественного вертолетостроения через 3-5 лет можно было бы забыть.

Кроме того, в декабре 2006 года по инициативе снизу была образована Ассоциация вертолетной индустрии (АВИ) - первая в стране некоммерческая организация, главной задачей которой, по словам председателя правления АВИ Михаила Казачкова, является координация усилий государства, профессиональной общественности и предпринимательства в развитии рынка вертолетных услуг России. Началась подготовка к инициированной АВИ первой в России международной вертолетной выставке HeliRussia-2008 (она пройдет в Москве через год с 15 по 17 мая). А пока впереди - участие в МАКСе и в ряде международных воздушных соревнований.

А КТО ПРОТИВ ВЕТРА?!

Однако независимый эксперт, член Российского вертолетного общества Евгений Матвеев называет все эти выкладки оборонпромщиков "чистым враньем". Он без обиняков заявил "НВО", что вертолетный "холдинг" был создан главным образом благодаря непомерным амбициям одного известного и очень влиятельного чиновника (не буду называть его имя, оно достаточно известно), а против ветра, как известно, не поперешь; этот человек и взял все в свои руки". По мнению Матвеева, сейчас наблюдается следующее: "Оборонпром" бросает огромные деньги на пиар компании, но преимущественно не с целью продвижения продукции на рынке - глупо рекламировать старое, - а для восхваления пришедшей в холдинг команды, в том числе и отдельных личностей, чуть ли не в духе брежневских времен. На самом же деле реально ничего за эти три года не изменилось, все как было, так и осталось. Хотя за этот пусть и небольшой срок должны были хотя бы обозначиться какие-либо позитивные тенденции".

Эксперт также отметил, что ситуация с "Оборонпромом" тем более понятна, что его "окупировала" команда из Ростова-на-Дону. "За это время "ростовским" удалось продвинуть в серию вертолет Ми-28 "Ночной охотник", - сказал он. - Серия предполагает выпуск 300 машин, что дает весьма неплохой заработок". Поэтому, по мнению Матвеева, и "ситуация на информационном поле разыгрывается для того, чтобы "Росвертол" сделал еще больше для продвижения на внутреннем и внешнем рынках своей продукции".

"Если же всю эту пиаровскую мишуру отбросить, - делает вывод эксперт, - то на поверку выяснится, что все программы, заявленные "Оборонпромом", идут очень тяжело. Ибо очевидно, что начинали разрабатывать одни машины, а реально получили другие. Более того, все условия сегодняшнего применения как боевых, так и гражданских вертолетов сегодня сильно изменились, да и сами условия в настоящее время никто не может четко сформулировать. Тем более Министерство обороны, потому что в последние годы оно больше занималось рекламой фирм, которым удавалось выцыганить у военного ведомства финансовые ресурсы. Достаточно привести пример с Центром боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации в Торжке. Его представители до недавнего времени разъезжали по выставкам, рекламировали различные марки боевых машин, в частности, в течение ряда лет "Черную акулу", крутили абсолютно ненужный пилотаж, в результате чего в 1990-х годах убили начальника этого центра в звании генерал-майора..."

В свою очередь, гендиректор ООО "Камов" Игорь Пшеничный рассказал, что за последние годы вертолеты марки "Ка" завоевали рынки Канады, Португалии и Японии. Российский же рынок, по его словам, увы, куда менее активен: эксплуатанты в силу многих причин используют ту технику, которая производилась еще в 1980-е годы.

Замгендиректора завода им. М.Л. Миля Михаил Короткевич ностальгирует по советским временам. Понять его можно: в те годы из примерно 12 тыс. выпущенных фирмой вертолетов около 4 тыс. машин было поставлено на экспорт. После 1991 года, по словам Короткевича, "пришлось завоевывать новые рынки, ориентироваться на работы, связанные с модернизацией машин под требования конкретных заказчиков, в то

время как наше государство, наше Министерство обороны практически бросило этот вид продукции на самопроизвольное выживание". Выжили за счет того, что прорвались на рынок Венесуэлы, куда только "в прошлом году было поставлено небывалое количество вертолетов Ми-8, Ми-26, Ми-35М". И не дали зачахнуть традиционным африканскому, мексиканскому и колумбийскому рынкам, очень широко развили поставки в Китай и Индию.

Однако, по его словам, за прошедшие полтора десятилетия "весь мир ушел вперед в технологии разработки авиационной техники". И случилось то, что случилось: в то время как в России сроки разработки сегодня составляют от 10 до 15 лет, в мире за счет новейших компьютерных технологий они сократились до 4-5 лет с момента начала работы над новым вертолетом до выхода первого серийного образца...

Но, как бы там ни было, напомнил Короткевич, "основу вертолетного парка Вооруженных сил России по-прежнему составляют как раз вертолеты марки "Ми" - процентов 90". "По оценкам экспертов, - отметил он, - вероятность полномасштабного вооруженного конфликта в настоящее время сведена практически к нулю. Все, что происходит в мире, связано либо с пограничными конфликтами, либо с противодействием терроризму. И анализ этих боевых действий показывает, что 70-90% задач, возлагаемых на авиацию, решаются вертолетами". Милевца удивляет, что "в такой ситуации по принятой программе развития вооружений до 2015 года Минобороны намерено сделать лишь незначительные закупки новых вертолетов (новых с точки зрения постановки в серию, но не с точки зрения разработки), число их ограничивается единицами". Получается, что цифра 300 (причем это только "Ночные охотники"), муссируемая вот уже год рядом СМИ со ссылкой на упомянутую программу вооружений и экс-главкома ВВС Владимира Михайлова, взята с потолка. Новый же авиаглавком генерал-полковник Александр Зелин никаких уточнений на этот счет пока не сделал.

Игорь ПЛУГАТАРЕВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
25.05.07*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

СОМНИТЕЛЬНАЯ ЗАГРУЗКА

ВАСО раскрыло предварительную программу развития до 2012 года.

Гендиректор ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) Михаил Шушпанов озвучил программу загрузки предприятия до 2012 года, включающую пять проектов по строительству 23 лайнеров типа Ил-96, 96 Ан-148, 74 Ил-112, а также изготовлению комплектующих для Sukhoi SuperJet-100 (SSJ-100) и Ил-476. Как отметил господин Шушпанов, объем вложений пока согласовывается. Аналитики тоже затрудняются оценить стоимость программы, поскольку она может существенно измениться ввиду сомнительности ряда проектов.

Как рассказал гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, "шлифовка" программы ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) по загрузке ВАСО пройдет в конце мая, но, по предварительным данным, до 2012 года авиазавод будет загружен пятью проектами по заказу лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК). Завод намерен построить 23 самолета типа Ил-96, в том числе пассажирские для ФГУП "ГТК "Россия". Грузовые Ил-96-400Т предназначены, в частности, для авиакомпаний "Аэрофлот-Карго" и "Атлант-Союз".

"Мы заканчиваем подготовку производства агрегатов для SSJ-100. Предполагается, что к 2012 году ВАСО поставит 236 самолетокомплектов, а также 25 комплектов для Ил-76, выпускаемых "Авиастаром-СП", - пояснил господин Шушпанов. По его словам, на правлении ОАК утвержден бизнес-план по выпуску 74 грузовых лайнеров Ил-112. Заказчиком выступает Минобороны, возможно подписание соглашений с частными грузоперевозчиками. "В целом рынок оценивается в 250-300 Ил-112", - заметил гендиректор. По его данным, сейчас ведется разработка бизнес-плана по региональному пассажирскому самолету Ан-148 для "Пулково", воронежской авиакомпании "Полет", "Домодедовских авиалиний". Впрочем, Михаил Шушпанов опасается, что с реализацией проекта возникнут сложности из-за нестабильной ситуации на Украине, где находится партнер ВАСО по Ан-148 - киевский госзавод "Авиант". По его словам, стоимость программы предприятия сейчас уточняется и будет зависеть от того, какой объем средств на поддержку отечественного авиапрома будет заложен в госбюджете в 2008-2010 годах.

Основные акционеры ВАСО - ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (30% акций) и ОАО "АК им. Ильюшина" (26,25%). Убытки в первом квартале 2007 года - 51,14 млн. рублей. По данным предприятия, объем реализации в 2006 году составил 3,5 млрд., в 2007-м его планируется увеличить до 4,5 млрд. рублей.

Как уточнил пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий, твердые договоры на поставку двух Ил-96-400 подписаны с "Атлант-Союзом", для ГТК "Россия" завершается строительство одного Ил-96-300, заключен договор с Зимбабве на пять машин, с Китаем -

опционный контракт на четыре лайнера. По словам господина Липовецкого, подписаны основные условия сделки с "Аэрофлотом-Карго" на шесть грузовых самолетов. Он сообщил, что Ан-148, согласно твердым договорам, намерены приобрести "ЭйрЮнион" (15), "Полет" (10) и "Пулково" (18). "Опционы подписаны с кубинской госкомпанией Cubana de Aviacion и украинской "Аэросвит" на 13 машин", - добавил пресс-секретарь.

Как подчеркнул Михаил Шушпанов, программа требует увеличения мощности производства в 3,5 раза в течение 2007-2009 годов. Инвестиции в техперевооружение и подготовку персонала предприятий в составе ОАК составят 8,5 млрд. рублей. Межведомственная рабочая группа во главе с первым вице-премьером Сергеем Ивановым уже приняла решение о государственном субсидировании процентной ставки займов на техперевооружение. Кредитоваться ВАСО намерено в Сбербанке, ВТБ и Внешэкономбанке.

В ОАК не стали уточнять стоимость инвестиционной программы ВАСО, заметив, что Минфин РФ готов направить на обсуждение Госдумой трехлетнего бюджета следующие цифры: 387 млн. рублей в качестве госсубсидии 100-процентной ставки по кредитам на техперевооружение и 1,6 млрд. госсубсидий процентной ставки займов под лизинговые продажи на 2008 год. "От того, какая статья расходов будет внесена в будущий бюджет, зависит и стоимость программ авиазаводов в Воронеже, Ульяновске и Казани. В любом случае госфинансирование техперевооружения начнется не раньше, чем в 2008 году", - сказали в ОАК.

Глава аналитической службы агентства "Авиа-Порт" Олег Пантелеев заметил, что о конкретной сумме финансирования говорить рано, поскольку производственная программа будет неоднократно пересматриваться. "Многое зависит от заказчиков, в частности, пока не известно, на каком количестве Ил-96 остановится "Аэрофлот-Карго". Из заявленных Ан-148 реальные договоренности есть только по 53-м", - отметил аналитик. С ним согласен эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Он считает, что основная сложность, с которой столкнутся ВАСО и "Авиастар-СП", - задержка федеральных денег на модернизацию. Как полагает господин Макиенко, проект по 23 Ил-96 за четыре года может оказаться невыполнимым по тем же причинам. Эксперт назвал сомнительным заказ Минобороны на Ил-112. "Ведомство не любит платить, возможны задержки с финансированием", - заявил он, добавив, что наиболее перспективным ему кажется проект Ан-148 и планы по выпуску 96 машин.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

источник: газета «Коммерсантъ-Воронеж»
16.05.07

ПРОСТО СУПЕР

Военная авиация поднимает на крыло гражданскую.

Боевое авиастроение в России как было, так и осталось на достаточно высоком уровне.

Помимо истребителя пятого поколения, работы над которым идут очень активно, за последние годы у нас созданы две новые, можно сказать, супермашины - МиГ-35 и Су-35. По мнению ведущих авиационных специалистов, противостоять им могут только машины того самого пятого поколения.

Не менее интересный проект рождается в гражданском секторе - региональный пассажирский самолет SuperJet-100. При проектировании авиалайнера были выбраны абсолютно новые подходы буквально во всем. Сформировали предприятие "Гражданские Самолеты Сухого", которое взяло на себя функцию и управляющей компании, и конструкторского бюро. Новая машина сразу стала создаваться в цифровом формате. Вокруг проекта сформировалась сильная международной кооперация. Уже на стадии проектирования удалось провести серьезную маркетинговую работу и заключить контракты на продажу десятков будущих машин. И это, пожалуй, самое главное. Раньше у нас сначала машину строили, а потом думали, кому ее продать.

Генконструктор и гендиректор холдинга "Сухой" Михаил Погосян рассказал корреспонденту "РГ", как он оценивает возможности продвижения своего мирного детища: "По нашим прогнозам, есть хорошие перспективы продвижения на рынок, в том числе международный, регионального самолета SuperJet-100. Программа создания пассажирского самолета реализуется успешно, в этом году начнутся летные испытания лайнера".

Однако, по мнению правительства, одно КБ и завязанные на него серийные заводы накопившие проблемы всего российского авиастроения не решат. Поэтому-то и было принято решение о создании ОАК.

План корпорации по выпуску гражданских лайнеров на ближайшие годы впечатляет. В период с 2008 по 2012 год предстоит поставить на крыло 15 самолетов Ил-96, 84 Ту-204/214. Самые масштабные перспективы - у самолетов SuperJet-100 и Ту-334 (еще одной новинки авиапрома): построят 236 таких машин. Кроме того, будет выпущено 96 российско-украинских Ан-148.

План производства новейших боевых машин носит закрытый характер. Однако известно, что упор будет сделан на истребительную авиацию. Производство Су-35 в ближайшее время начнется в Комсомольске-на-Амуре. ВВС сейчас выбирают оптимальный облик нового МиГ-35, который станет лучшим в мире легким истребителем.

Мы привыкли считать, что отечественный авиапром - в каком-то безнадежном упадке, а ведь желающих разрабатывать совместные с российскими конструкторами и промышленниками проекты более чем достаточно.

Как сказал в своем послании Владимир Путин, руководству ОАК "необходимо уже в этом году определиться с выбором международного партнера для взаимовыгодной кооперации".

Президент ОАК Алексей Федоров так прокомментировал "РГ" перспективы этого партнерства:

- Мы планируем поддерживать сотрудничество и с EADS, и с Boeing. Сотрудничество с EADS логично, так как Россия, хотя и не входит в Евросоюз, является частью Европы. EADS, кстати, давно заявляла о планах иметь долю в капитале ОАК. Думаю, что с зарубежными партнерами Объединенной авиастроительной корпорации мы определимся в ближайшие месяцы.

ДОСЬЕ "РГ"

Семейство SuperJet-100

Вместимость - 60-110 пассажиров.

Двигатели - российско-французский SaM146 тягой 7 945 кгс.

Дальность полета - 4 500 км.

Отличительная черта конструкции самолета - защита кабины экипажа бронированной переборкой. Она выдержит удар пулевой пули самого крупного калибра и взрыв ручной гранаты.

Истребитель Су-35

Отличительные черты:

атака целей без входа в зону ПВО;
маловысотный полет с огибанием рельефа местности;
противодействие радиоэлектронным и оптико-электронным средствам обнаружения;
автоматизация всех этапов полета и боевого применения.

Истребитель МиГ-35

На истребителе может устанавливаться двигатель с управляемым вектором тяги.

Характеристики самолета сравнимы с характеристиками Су-35. Однако значительно меньший вес обеспечивает большую маневренность и дальность полета.

Сергей ПТИЧКИН

*источник:
газета «Российская газета»
03.05.07*

СУ-27 – ИСТРЕБИТЕЛЬ, ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ

20 мая 1977 года летчик-испытатель Владимир Ильюшин поднял в небо Т-10. С этого полета началась летная биография новой машины, которая и по сей день считается лучшим истребителем мира.

На сегодня информация о Су-27 и о семействе самолетов, созданных на его базе, напоминает айсберг, большая часть которого по-прежнему скрыта от посторонних взглядов. Генеральный конструктор Опытного конструкторского бюро П.О. Сухого Михаил Симонов в преддверии юбилея встретился с нашим корреспондентом и рассказал о некоторых страницах истории этого легендарного самолета.

РОЖДЕНИЕ НЕ ТЕРПИТ СУЕТЫ

В 1971 году ВВС РФ сформулировали задание по перспективному фронтовому истребителю (ПФИ). Он должен был превзойти зарубежного конкурента F-15 по большинству параметров на 20-30 процентов. Требовалась специальная подготовка для выполнения работ. Без кооперации конструкторских бюро с высоким технологическим уровнем реализовать требования заказчика по ПФИ было невозможно. ОКБ Сухого поручили разработку аэродинамической компоновки, конструкции планера и координацию всех работ по теме нового самолета, получившей условное наименование Т-10. Работы по двигателю были поручены генеральному конструктору ОКБ "Сатурн" А. Люльке, по радиолокационному прицельному комплексу и системам вооружения - первому заместителю генерального конструктора Научно-конструкторского объединения "Фазотрон" В. Гришину, тему ракетного вооружения на московском заводе "Молния" вел Г. Хохлов и т.д.

Самолет создавался нелегко, трудностей и проблем хватало. Нередко "знатоки" заявляют о затянувшейся разработке Т-10 по вине той или иной фирмы, участвовавшей в проекте. Эти мифы, как правило, далеки от реальности. Создание каждой системы требует определенного времени. Здесь не имеют значения чьи-либо желания. Преждевременные роды - это тоже плохо.

Например, в свое время мы договорились с Архимом Люлькой о времени, необходимом для разработки двигателя. На это мы ответили два года. ОКБ Сухого первые экземпляры разрабатываемого истребителя "обкатывало" на двигателе АЛ-21Ф-3 и ожидало окончания работ по АЛ-31. В итоге сегодня на истребителях семейства Су-27 стоит силовая установка высокого класса. Более того, двигателестроительная фирма НПО "Сатурн" совместно с ОКБ Сухого разработала в дальнейшем систему управления изменяемым вектором тяги, не имеющую аналогов за рубежом.

ДОРОГА ПО ТОНКОМУ ЛЬДУ

Откуда появились характеристики разрабатывавшегося F-15? Существует миф, что к ним приложила руку отечественная разведка. Ее заслуг в обеспечении

оборонспособности страны не умаляю, но в данном случае конструкторы ОКБ Сухого просто не могли сформулировать свои вопросы по ТТХ американского истребителя. Задание могло звучать только так: "пойди туда - не знаю куда, принеси то - не знаю что", при этом, сами того не желая, могли выдать временное отставание в каком-то направлении работ. Мы не сомневались в своих силах и возможностях, хотя и предостало, образно говоря, идти непроторенной тропой.

В работе исходили из того, что система обучения в институтах СССР превосходила зарубежные школы. База получаемых знаний позволяла выпускникам высших учебных заведений уже с первых самостоятельных шагов действовать и видеть перспективу не только в узких рамках поставленной задачи, но и проекта в целом. Благодаря этому зачастую находились новые оригинальные решения.

Казалось бы, для будущего конструктора лекции по экономике социализма не имеют значения. На практике же они сыграли неожиданную роль. Нас учили, что капитализм построен на конкурентной системе рынка. Значит, компании должны рекламировать свои достижения. Для сравнения: они, как правило, используют результаты, которые больше всего интересуют государство в военных проектах и на которые тратятся большие деньги. Оттолкнувшись от этого постулата, ОКБ Сухого создало информационный отдел. Главной его задачей стал сбор материала и другой сопутствующей информации о F-15, опубликованной в открытой печати. Как обрабатывались и анализировались получаемые данные, история долгая, но в итоге мы получили модель американского самолета в электронном виде. Как видите, всю информацию мы получили законным образом. Аналогичная работа по созданию электронной модели Су-27 потребовала от нас меньших усилий. Мы сравнивали машины, критически их изучали. Если в проекте конкурента находили слабинку, то рассматривали и свой истребитель с этой точки зрения. Большая заслуга здесь принадлежит доктору технических наук Александру Исаеву, руководителю общих расчетов по эффективности истребителя. Благодаря ему удалось избежать многих ошибок.

В самолете ведущая роль отводится планеру, но не меньшее значение имеют и другие системы. Когда мы вышли на рубеж запуска истребителя в серию, то, скажем так, получили настораживающие результаты. Прежде всего наш самолет не превосходил конкурента. Более того, напрашивался вывод, что американцы намеренно занижали некоторые из его параметров.

Дело в том, что соблюдение взлетной массы самолета требует строгого выдерживания весовых характеристик всеми участниками проекта. В противном случае надо увеличивать прочность планера, что еще больше увеличивает вес истребителя. Например, прибавка в массе БРЭО (бортовое радиоэлектронное оборудование) на один килограмм ведет к увеличению всей массы самолета на 9 кг. Один кг массы двигателя или самолетных систем увеличивает массу машины соответственно на 3 или 4 кг.

НОВОСИБИРСКАЯ "ССЫЛКА"

Проанализировав результаты моделирования, ОКБ Сухого оказалось на распутье. Су-27 создавался для противоборства с американским истребителем F-15, но мы хотели, чтобы он был способен противостоять в маневренном бою любому иностранному самолету, в том числе и F-16. Нужна была машина, способная превзойти в маневренном бою и тяжелый, и легкий истребители. Ведь воздушная схватка не предполагает, что противники будут выставляться на бой равную по классу технику.

В итоге же получалось, что F-15 по своим параметрам на 30 процентов превосходит нашу разработку... Выбор у нас был небольшим. Можно было оставить все как есть и в дальнейшем пытаться путем модернизации что-то улучшить. Не секрет, что так мы ранее уже поступали. Некоторые руководители с незамысловатой логикой в данном случае предлагали "не дергаться". Серьезная война между СССР и США перерастет в ядерную, а в ней победителей не будет, да и роль авиации вряд ли будет решающей. Без войны о наших трудностях никто не узнает, ведь они понятны только узкому кругу специалистов.

Второй путь - признать неудачу и сделать новый самолет. Но главный аэродинамик ОКБ Сухого даже разговаривать на эту тему отказывался: были проанализированы все возможные варианты, и существенно прорыва в аэродинамике добиться было невозможно. Перечеркнуть труд нескольких лет, когда практически все готово для запуска истребителя в серию, - решение не из легких. Список необходимых изменений состоял из 21 пункта. С ним я приехал к заместителю министра авиационной промышленности Ивану Силеву. Он не стал устраивать разнос, но заметил, что в 1937 году моя участь была бы незавидной, несмотря на всю сложность конструирования. Замминистра одобрил мои решения, позвонил в ЦАГИ, попросил помочь в решении данной проблемы, просчитать новые аэродинамические варианты проекта и выдать рекомендации. Приехав на прием в ЦАГИ, я понял, что институту не нужна "дохлая кошка", надо найти в кратчайшие сроки принципиально новое решение. Вот тогда-то и вспомнил о СибНИА, где вопросами аэродинамики занимался Станислав Кашафутдинов.

...Новосибирск встретил меня морозами и надписью на заиндевавшем стекле трамвая: "Терпите, люди, скоро лето". Станислав Тиморкаевич рассмотрел предложения и варианты. Они ему понравились, и у меня появился еще один единомышленник. Мы активно работали над новыми вариантами аэродинамической компоновки, которые шли наперекор существующей теории и практике.

Полгода пролетели очень быстро, настало лето. Из пяти вариантов успели исследовать в аэродинамической трубе только четыре. Последний из них, по нашей оценке, мог обеспечить решение всех вопросов, но тучи над моей головой стали сгущаться, под ногами уже горела земля.

Производственники ждали разрешения на запуск подготовленных линий. Вернувшись в Москву, я отправил четвертый вариант самолета для исследования в ЦАГИ. Здесь надо пояснить, что из ОКБ в институт передается множество вариантов компоновок самолетов. Шифр им присваивают люди, не знакомые с тематикой наших работ. В институте не могут определить, для

какого проекта представляется вариант. Все работы выполняются быстро, первые результаты объявляются уже через неделю.

А тут прошли все сроки, а из ЦАГИ ни ответа, ни привета. ОКБ Сухого напомнило о модели с определенным шифром. Последовало невнятное объяснение: дескать, есть "выбросы", надо еще раз все перепроверить. Вскоре пришел ответ, что получены великолепные результаты. Обрадованный, я приехал к министру В.А. Казакову, доложил о необходимости перекомпоновки, изменений и предлагаемых решениях. Министр внимательно выслушал меня, позвонил в ЦАГИ и объяснил, что Симонов... развалил истребитель. Все надо срочно менять, переделывать, выработать предложения по аэродинамике и выдать рекомендации в ОКБ Сухого.

После столь "холодного душа", вернувшись в свой кабинет, я старался собраться с мыслями. В это время заходит ведущий сотрудник ЦАГИ Якимов и сообщает, что хочет в качестве рекомендации предложить нашу модель. Дальнейший ход работ доказал: мы приняли правильное решение. Страна получила отличный истребитель, превосходящий зарубежных конкурентов, с высоким потенциалом для модернизации.

КУРСОМ НА ГАНГ

К истребителю Су-27 проявила интерес Индия. Однако ее специалисты по ряду причин, в том числе из-за тенденциозных статей в зарубежной прессе, были невысокого мнения о российских самолетах. Нашу страну посетил вице-маршал индийских ВВС С. Кришнасвами. Представив ему главного конструктора самолета А. Барковского, я предложил гостю ознакомиться с машиной. Когда у него будет полное представление о самолете, тогда и обсудим вопросы сотрудничества. Надо отметить, что к тому времени уже были подписаны крупные контракты на поставку истребителей в Китай и Вьетнам.

Через неделю Александр Барковский передал мне приглашение на прием, который состоится на квартире военно-воздушного атташе Индии. В таких домах двери открывает прислуга, но здесь это сделал сам Сринивасапурам Кришнасвами, продемонстрировав особое уважение к гостям. С первых секунд встреча приобрела дружеский характер. Состоялся непродолжительный, деловой разговор. Мы обсудили многие вопросы о контракте по истребителю для индийских ВВС. Именно индийская сторона впервые выдвинула условие - разработать двигатели с управляемым вектором тяги, который позволял бы истребителю, находящемуся в любой точке пространства, повернуть на цель и поразить ее. Были названы и другие принципиальные условия, среди которых было и создание новой БРЛС.

Анализ набора требований показывал, что мы не сможем поставить Индии Су-27 с минимальной модернизацией, предстоит кропотливая и длительная работа. Она оказалась нам по плечу. Истребитель Су-30МКИ, разработанный по заказу Индии, служит подтверждением того, что для успешного продвижения отечественной продукции на мировом авиационном рынке необходимо иметь высокую конструкторскую и производственную базу. Без этого невозможно создавать конкурентоспособную технику, иметь хорошие результаты в бизнесе - прибыль, дивиденды.

ДУЭЛИ САМОЛЕТОВ И МИФОВ

В истории сопоставления американского F-15 и Су-27 немало страниц. На различных выставках мы неоднократно предлагали американским коллегам провести учебный воздушный бой на ближних дистанциях. Для посетителей любой выставки он станет поистине уникальным зрелищем. Но раз за разом получали отрицательный ответ. Более того, как-то американские летчики заявили, что их не интересуют "акробатические" истребители. По-видимому, они забыли или не знали об уже состоявшихся учебных боях между нашими и американскими строевыми летчиками на одном из воздушных полигонов США.

В 1992 году во время визита в США полковник Александр Харчевский и майор Георгий Карабасов провели такие учебные воздушные бои. В ходе одного из них Карабасов на Су-27УБ, увлекшись поединком, в запале условно сбил не только своего условного противника на F-15D, но и F-15C, с которого выполнялись видеосъемки схватки. Американские военные оказались людьми "скромными" и не стали рассказывать журналистам о поражениях, а заявили, что своей техникой довольны. Противоборство же на информационном поле никогда не даст результата, позволяющего выявить слабые и сильные стороны машины, а уж тем более ее преимущества перед конкурентом. Поэтому индийская сторона вышла с предложением к США провести совместное учение. Желание Индии проверить возможности приобретенной техники понятно. Американские же военные не могли отказаться от такого предложения - авиастроители США тоже привлекает индийский рынок. Очевидно, здесь сказались и недооценка уровня подготовки индийских летчиков, и желание использовать уникальную возможность как хороший повод для популяризации своей техники.

Не буду скрывать, что некоторых наших чиновников пугал такой ход индийской стороны. По моему же личному мнению, заказчик имел на это все права. Конечно же, по большому счету, Су-30 можно считать одним из вариантов учебно-боевого Су-27. Однако учебный самолет значительно проще созданного на его базе авиационного комплекса Су-30МКИ, предназначенного для решения широкого круга специфических боевых задач. Индия полностью оплатила разработку этого проекта, поставки машин, и теперь эти самолеты принадлежат ей.

Получив согласие американцев принять участие в совместном учении, индийцы договорились опубликовать соответствующие итоговые материалы. Забегая вперед, отмечу, что чиновники США выполнили взятое на себя обязательство, но через три дня засекретили документацию. Теперь рождается миф, что американские военные для получения денег на новые разработки заведомо пошли на проигрыш схваток. Лучше бы такие "специалисты" объяснили, зачем США нужно показывать потенциальным покупателям слабость своей техники и нести убытки на рынке вооружений. На выставках американские специалисты по-прежнему уклоняются от предложенной провести воздушный бой на глазах у тысяч зрителей. Теперь они якобы озабочены безопасностью полетов и заявляют, что полностью использовать возможности наших истребителей - удел немногих летчиков. В индийских же ВВС другое мнение, и точка в этой истории поставлена подписанием контракта о дополнительной поставке в Индию большой партии Су-30МКИ. В Индии ценят дела, а не слова.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»
16.05.07

В НАЧАЛЕ 2008 ГОДА КАПО ПЛАНИРУЕТ ПОДГОТОВИТЬ К ПРОДАЖЕ ВТОРОЙ ТУ-334

В первом полугодии 2008 года Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) планирует достроить и подготовить к продаже второй пассажирский ближнемагистральный 102-местный самолет Ту-334. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Он напомнил, что речь идет о достройке одного из Ту-334 опытной партии (№003, "тройка"), который так и не был достроен для участия в проведении сертификационных испытаний. Построенный фюзеляж самолета был перевезен с Таганрогского авиазавода на завод Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ") в Луховицы, а в начале текущего года отправлен в Казань. Правительственные решения о месте развертывания серийного производства Ту-334 менялись три раза. Самолет Ту-334, построенный в 1995 году и обогнавший в то время ближайших зарубежных конкурентов (Boeing 717 и Airbus A318) на 5-7 лет, "гонялся" чиновниками с места на место производства и, несмотря на то, что он был сертифицирован в

декабре 2003 года, до сих пор не является серийным образцом. По словам собеседника, на достройку самолета на КАПО потребуется примерно \$17 млн., но деньги будут найдены, и самолет будет достроен. На сегодня планируется достроить самолет в первом квартале следующего года. Определенное время займет его подготовка к продаже.

"В связи с частой сменой места серийного производства и с подключением к внедрению в серию нескольких заводов, каждый из которых произвел определенный объем работ за собственный счет по программе, в настоящее время надо разбираться с правами на собственность в программе Ту-334", - отметил собеседник.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о результатах маркетинговых исследований по самолету Ту-334 и заявкам авиакомпаний на его приобретение, собеседник сказал, что если ранее все заявки авиакомпаний аккумулировались в Министерстве гражданской авиации и после проведения серьезного анализа заявок выдавался производственный заказ авиапрому, то сейчас нет такой же стройной и строгой системы заказов пассажирских машин. Результаты маркетинга и количества заявок, публикуемые в прессе, бывают просто пугающими по своему диапазону разброса оценок.

Во время выдачи задания на самолет и во время его создания оценки потребностей в Ту-334 были более 1000 машин. В последние годы ориентировочный спрос на Ту-334 оценивался в 127-180 самолетов. И, как бы "вдруг", при оценке рынка и потребностей авиакомпаний в перспективных самолетах, проведенной недавно ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), одним из лидеров спроса стал самолет Ту-334, о котором практически звучали "погребальные" речи. По последним оценкам министерства транспорта, потребность авиакомпаний оценивается на период до 2021 года, как уже сообщалось, в объеме около 400 самолетов - только для российского рынка, не считая зарубежного, а руководители "высшего звена" озвучивали и более высокие оценки - до 1 100 и 1 600 самолетов. Даже из оценки "около 400 самолето-

тов" следует, что речь идет о потребностях в пассажирских самолетах, из которых "обязательно пять самолетов будут изготовлены в модификации с VIP-салонem, а всего таких машин может быть до 80 самолетов", - полагает собеседник.

Он утверждает, что в последнее время Ту-334 интересуются такие страны, как Казахстан и Китай. "Нет сомнения, что в случае поступления Ту-334 в состав самолетного парка российских авиакомпаний появятся сразу же и зарубежные контракты на поставку этих машин", - уверен специалист.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
03.05.07*

ИНДИЙЦЫ СЯДУТ В SUPERJET-100

Первым иностранным покупателем SuperJet-100 может стать Индия. Местные авиаперевозчики заинтересованы в покупке региональных лайнеров.

Индийские авиаперевозчики могут стать первыми иностранными заказчиками нового российского среднемагистрального лайнера SuperJet-100. Концерн "Сухой" близок к заключению контракта на поставки самолетов в Индию, утверждают осведомленные источники. Шесть местных авиакомпаний могут заказать лайнеры в мае. Цена SuperJet-100 для индийских перевозчиков на 25% меньше цен конкурентов - самолетов Embraer и Bombardier.

Первым иностранным покупателем SuperJet-100 может стать Индия. Местные авиаперевозчики - Jet Airways, Air Deccan, Kingfisher Airlines и Indian Airlines - заинтересованы в приобретении региональных авиалайнеров и ведут переговоры с "Гражданскими самолетами Сухого".

Переговоры находятся на продвинутой стадии", - утверждают источники индийских СМИ. Кроме перечисленных авиалиний, к проекту проявляют интерес компании Paramount Airways и MDLR Airways. В российской компании не подтверждают, но и не опровергают данную информацию. В "Рособоронэкспорте", по каналам которого идут переговоры о зарубежных поставках SuperJet-100, затруднились оперативно прокомментировать ситуацию.

Участники переговоров надеются, что соответствующие договоры будут заключены уже в конце мая, а первый самолет будет доставлен заказчиком в 2008 году. "Сухой" предлагает выгодные условия местным перевозчикам: стоимость SuperJet-100 на 25% ниже стоимости аналогичных лайнеров у конкурентов - бразильского Embraer и канадского Bombardier. Плюс к этому российская компания предлагает бесплатный тренинг для пилотов и снабжение запчастями. Стоимость Embraer составляет 40 млн. долларов, а Bombardier - 35 млн. долларов. SuperJet-100 будет продаваться за 25 млн. долларов.

В четверг президент "Гражданских самолетов Сухого" Виктор Субботин сообщил, что компания готовит ряд контрактов на поставку отечественным и зару-

бежным заказчикам региональных самолетов SuperJet-100. В этом году компания рассчитывает продать минимум 40 самолетов SuperJet-100. Пока в портфеле компании 61 твердый заказ от российских авиаперевозчиков. Виктор Субботин не назвал конкретную страну, которая готова заказать самолет.

Ведущий эксперт НИИ экономики авиационной промышленности Олег Пантелеев отмечает, что изначально предполагалось, что SuperJet-100 будет превосходить конкурентов в ценовом отношении на 15-20%. "Оценки Центрального аэрогидродинамического института имени Жуковского оказались еще интереснее - 30%. Но в любом случае, когда продукт только начинают продвигать на рынок, первые сделки заключаются с дисконтом от каталожной цены. Так авиакомпания-заказчик частично компенсирует риски от эксплуатации новой техники", - отмечает аналитик.

Индийский рынок очень привлекателен для авиастроителей. Сейчас на нем доминирует французская компания ATR с долей 80%. Bombardier и Embraer также предпринимают агрессивные шаги с целью увеличить свою долю. На данный момент 20% индийского гражданского авиационного флота составляют самолеты на 100 и меньше посадочных мест. К 2020 году их число планируется увеличить почти вдвое - до 200 судов.

Однако у "Сухого" могут возникнуть проблемы с укреплением позиций на индийском рынке, потому что максимальный взлетный вес модели на 95 мест превышает 40 тонн, что выводит самолет из-под действия льготных таможенных условий на ввоз авиационного топлива, действующих в Индии. Embraer и Bombardier выигрывают от этого, поскольку экономят почти 30% благодаря льготным ценам на авиатопливо.

"Опасения по поводу веса SuperJet-100 были, однако пока это только расчеты, - замечает Олег Пантелеев. - О параметрах самолета можно будет говорить только после его сертификации".

Дмитрий МУРАВЬЕВ

*источник: газета «Взгляд»
21.05.07*

КОНТРАКТ НЕ ОЖИВИТЬ АВАНСОМ

"Ильюшин Финанс" не хочет возвращаться к старой схеме продажи Ил-96.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) вчера пресекла попытку "Аэрофлота" заплатить ей почти миллион безналичных долларов. Полученные деньги были немедленно отправлены обратно на счет "Аэрофлота". Обмен банковскими переводами состоялся в развитие давнего конфликта между двумя фирмами по поводу заключенного ими в 2005 году контракта на шесть лайнеров Ил-96-300. К концу дня обе стороны остались при своих деньгах и позициях. ИФК считает, что контракт утратил силу и условия сделки надо обсуждать заново. "Аэрофлот" настаивает на исполнении старого соглашения. Параллельно две фирмы ведут переговоры о поставке шести грузовых Ил-96-400 для дочерней компании "Аэрофлота". Вчера генеральный директор ИФК Александр Рубцов заявил "Времени новостей", что сборочные мощности Воронежского авиазавода, где выпускают обе модификации Ил-96, не позволяют изготовить две партии самолетов одновременно. "Если "Аэрофлот" действительно заинтересован в приобретении этих самолетов, он должен выбрать один из двух контрактов", - сказал г-н Рубцов.

Пресс-службы "Аэрофлота" и ИФК вчера освещали "перепасовку" платежа почти в режиме реального времени. В начале одиннадцати утра "Аэрофлот" распространил заявление, что он в этот день "перечислил ОАО "Ильюшин Финанс Ко." денежные средства в размере 900 тыс. долл. в счет исполнения обязательств по договору займа, заключенному между сторонами 10 июня 2005 года и связанному с поставкой на условиях финансового лизинга шести воздушных судов Ил-96-300". "Данный платеж является первой частью займа в отношении первого самолета Ил-96-300. Оплату оставшихся частей займа за первый самолет, как и оплату займов за последующие лайнеры, намечено осуществлять в соответствии с условиями договоров", - пояснила пресс-служба авиакомпании.

Коллеги из ИФК отозвались около четырех часов дня, сообщив, что "компания осуществила возврат ошибочно зачисленных денежных средств, поступивших на счет ИФК от "Аэрофлота". Пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий заявил: "Информация, распространяемая авиакомпанией "Аэрофлот", может расцениваться не иначе, как сознательное введение в заблуждение общественности либо как профессиональная несостоятельность юридических консультантов авиакомпании".

Контракт на лизинг шести Ил-96-300 для "Аэрофлота", обсуждавшийся с конца 90-х годов и заключенный в 2005-м, оброс с тех пор длинным шлейфом исков, судебных решений и апелляций. ИФК обвиняет "Аэрофлот" в том, что в течение года после подписания контракта авиакомпания не приступила к выполнению своих финансовых обязательств по сделке, сделав таким образом соглашение недействительным. Ссылаясь на изменившуюся конъюнктуру рынка комплектующих и усовершенствования, внесенные за это время в конструкцию лайнера, ИФК настаивает на заключении нового контракта. "Аэрофлот" отстаивает в судах свое право приобрести самолеты по ценам и на условиях,

которые зафиксированы в документах 2005 года. Одним из последних в череде судебных решений по этому делу стало постановление федерального арбитражного суда Московского округа (ФАС МО) от 12 апреля 2007 года, признавшего действующим договор займа от 10 июня 2005 года между "Аэрофлотом" и ИФК. Ссылаясь на него, "Аэрофлот" и попытался вчера перечислить 900 тыс. долл. аванса. В ответ, по мнению авиакомпании, ИФК должна была бы приступить к финансированию производства партии лайнеров на Воронежском авиазаводе.

ИФК в свою очередь напоминает, что 12 апреля ФАС МО рассматривал апелляции "Аэрофлота" на решения двух предыдущих арбитражных инстанций, ранее признавших право ИФК не исполнять контракт 2005 года. ФАС МО отменил эти решения в части, касающейся договора займа, однако во всем остальном оставил их в силе, то есть, по мнению ИФК, подтвердил, что лизинговая сделка двухлетней давности в целом не подлежит исполнению.

"Попытки "Аэрофлота" реанимировать тот контракт путем внесения авансовых платежей сейчас несостоятельны, - заявил вчера "Времени новостей" Александр Рубцов. - Мы готовы удовлетворить потребность "Аэрофлота" в новых самолетах по текущим рыночным ценам, для чего надо провести новые переговоры и заключить новый контракт".

Сейчас переговоры по Ил-96 между ИФК и "Аэрофлотом" имеют место, но речь на них идет о другой модификации самолета - Ил-96-400Т (то есть в грузовом исполнении).

30 марта этого года гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов подписал с Алексеем Федоровым, президентом, председателем правления незадолго до этого сформированной Объединенной авиастроительной корпорации, протокол о намерениях приобрести на условиях финансового лизинга шесть самолетов Ил-96-400Т. Они должны были пополнить парк "дочки" "Аэрофлота" - "Аэрофлота-Карго". Согласно протоколу подготовить лизинговый контракт на эту партию самолетов предполагалось очень быстро - за месяц. "Первоначально мы планировали подписать его в конце апреля - начале мая, но переговоры с ИФК еще не завершены, - сообщила вчера "Времени новостей" начальник пресс-службы "Аэрофлота-Карго" Наталия Русакова. - Переговоры идут очень интенсивно, но я не могу сказать, насколько они близки к завершению".

Г-н Рубцов подтвердил, что контракт по Ил-96-400Т обсуждается, но подчеркнул, что одновременно изготовить шесть Ил-96-300 и еще столько же Ил-96-400 для "Аэрофлота" невозможно. "Воронежский авиазавод способен собирать по три-четыре самолета в год, - сказал он вчера "Времени новостей". - Чтобы освободить сборочные слоты для "Аэрофлота", мы должны "подвинуть" других заказчиков, и консультации на эту тему мы уже ведем. Однако в любом случае "Аэрофлот" должен будет выбрать, что ему нужнее: пассажирские самолеты или грузовые".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
18.05.07

BOEING ДАДУТ ВТОРОЙ ШАНС

"Аэрофлот" может вернуться к переговорам с американским авиапроизводителем.

Если Европа не пойдет навстречу пожеланиям России увеличить свою долю в европейском авиакосмическом концерне EADS, роль стратегического партнера в развитии российского авиастроения может быть отдана американской Boeing. Таков смысл слов начальника экспертного управления президента Аркадия Дворковича, сказанных вчера в Казани, где проходит экономический форум ЕБРР. В высказываниях Дворковича отражается неудовлетворенность России нынешним уровнем сотрудничества с европейцами и отсутствием положительных результатов на саммите РФ - ЕС в Самаре.

"Аэрофлот" не отказывается от покупки дальнемагистральных самолетов Boeing и от партнерства с американским авиаконцерном, - заявил журналистам Аркадий Дворкович. - Покупка Airbus - это сигнал к партнерству, но это не значит, что мы отказываемся от покупки Boeing". Мнение, высказанное Аркадием Дворковичем, представляется вполне ожидаемым и логичным. На согласие главного российского государственного авиаперевозчика - "Аэрофлота" - приобрести за \$3 млрд. 22 пока несуществующих самолета A350XWB и перепрофилировать авиакомпанию исключительно на самолеты Airbus западный концерн EADS и его 100-процентная "дочка" Airbus ответили довольно сдержанно. России было предложено 5% в проекте A350, сыром и не слишком масштабном (всего до 400 самолетов начиная с 2010 года) проекте переделки пассажирских самолетов A320 в грузовые. Кроме того, EADS обещала поработать над "изучением российского рынка с точки зрения перспектив сотрудничества в сфере грузовой авиации".

Еще до подписания контракта было очевидно, что Россия с подобными предложениями EADS и Airbus согласиться не захочет. И дело не в том, что российский авиапром по своему потенциалу, уровню развития и техническому оснащению достоин большего, а в том, что у России есть деньги, чтобы оказать небескорыстную помощь тонущему EADS (убытки Airbus от задержек с поставками лайнера A380 оцениваются в \$6 млрд. минимум). Россия хотела бы воспользоваться сложившейся в концерне плачевной ситуацией и купить минимум 20% его акций, чтобы получить доступ к западным технологиям, закрепиться в Европе и войти в органы управления одного из главных европейских производителей самолетов.

Не менее очевидно, с другой стороны, и то, что европейцам куда спокойнее привлечь деньги, скажем, ни на что не претендующих арабов (в феврале подконтрольный государству катарский инвестфонд Qatar Investment Authority заявил о готовности купить до 10% акций EADS), чем амбициозных русских, которым на Западе и так не доверяют из-за склонности к "энергетическому шантажу". Так что при наличии спроса на акции EADS со стороны нейтральных поку-

пателей высказывания Аркадия Дворковича рискуют остаться риторикой.

"Если мы заинтересованы в плодотворном сотрудничестве с EADS, то сначала должны быть достигнуты соответствующие договоренности на высшем уровне, и лишь потом можно говорить о покупке пакетов акций, - говорит ведущий аналитик агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - Вообще, эффективность сотрудничества с Boeing нельзя увязывать с Airbus, нельзя сталкивать их лбами, нельзя все сводить к политике, хлопать дверьми и угрожать: так мы точно ничего не добьемся".

Это в идеале. А в реальной жизни все выходит с точностью до наоборот: решение об отказе "Аэрофлота" от более перспективного Boeing 787 Dreamliner было принято исключительно в ответ на санкции США против АХК "Сухой" и "Рособоронэкспорта", которые в свою очередь были введены в ответ на поставки Россией крупной партии автоматов и вертолетов Венесуэле. Скорее всего, намеки Дворковича европейские авиаторы проигнорируют. "Я лично не вижу, куда мы денемся, - говорит замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Поставки Boeing Dreamliner расписаны уже до 2014 года, тогда же подойдут и первые A350. Кроме того, контракт "Аэрофлота" с EADS уже подписан". Можно, конечно, разорвать контракт, заплатить штрафные санкции и окончательно рассориться с европейцами. Очевидно, однако, что Россия на это не пойдет. "Нам нужно определиться: либо мы хотим шантажировать Европу для достижения невнятных результатов, либо мы хотим выстроить полноценные отношения, - продолжает Олег Пантелеев. - В любом случае громкие заявления и угрозы не будут восприниматься позитивно ни в Европе, ни в США".

Владимир СТЕПАНОВ

источник: газета «Газета»
22.05.07



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного вам номера Бюллетеня можно в Интернете по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

"ВСМПО-АВИСМА" ЛИШНЕГО НЕ ПЛАТИТ

Совет директоров корпорации "ВСМПО-Ависма" рекомендовал акционерам выплатить дивиденды за 2006 год по нижней границе, предусмотренной новой дивидендной политикой компании. Согласно рекомендации выплаты могут составить 50,83 руб. на акцию, или в общей сложности 586 млн. руб., что соответствует уровню 10% от чистой прибыли по РСБУ. Аналитики считают, что это очень мало, но результат называют ожидаемым, учитывая приход в компанию государства в качестве основного собственника.

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана. На долю компании приходится около 40% его поставок для Boeing, около 80% - для Airbus (включая их субподрядчиков). Выручка в 2006 году по РСБУ выросла на 69%, до 28,36 млрд. руб., чистая прибыль - на 84,6%, до 5,86 млрд. руб. Выручка корпорации в 2005 году по US GAAP, по предварительным данным, составила 746,4 млн. долл., чистая прибыль - 228,5 млн. долл. В 2006 году корпорация произвела 34 тыс. т титановой губки, 23,9 тыс. т титанового проката. Основные акционеры: ФГУП "Рособоронэкспорт" - 66%, генеральный директор "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин - 3,88%, физические лица - 7%. Free-float составляет около 19%.

В апреле "ВСМПО-Ависма" объявила об изменении дивидендной политики. Теперь на дивиденды акционерам она обязана тратить не менее 10% чистой прибыли, рассчитанной по стандартам РСБУ, тогда как ранее предполагалось направлять на эти цели не менее 10% от чистой прибыли по US GAAP. Как показывает практика, основные финансовые показатели, рассчитанные по РСБУ, значительно меньше цифр, озвученных по международным стандартам.

В "Ависме" уже работают по новым правилам. Несмотря на хороший доход, дивиденды будут скромными: в 2006 году чистая прибыль увеличилась на 84,6% и достигла 5,86 млрд. руб., однако дивиденды вырастут лишь на 34% (в 2005 году - 37,66 руб. на акцию) и составят как раз 10% от чистой прибыли.

Как заявил РБК daily директор по правовым вопросам и связям с общественностью корпорации Артем Кисличенко, у компании большие инвестиционные планы, поэтому основная часть прибыли будет направлена на развитие корпорации. По его словам, в начале июня "ВСМПО-Ависма" обнародует подробную информацию, на какие цели и какой объем средств она планирует потратить. Ранее корпорация сообщила, что в 2007 году намерена израсходовать на развитие производства до 270 млн. долл., что в 2,5 раза выше уровня прошлого года.

Аналитики сетуют, что оценивать "ВСМПО-Ависму" становится все сложнее: компания до сих пор не представила финансовую отчетность по US GAAP за 2005 год, не говоря о показателях за 2006 год. "Корпорация стала еще более непрозрачной, получив в лице основного акционера компанию, связанную с военно-промышленным комплексом", - поделился своими опасениями один из них. Впрочем, г-н Кисличенко заверил, что финансовая отчетность за 2005 год будет обнародована на следующей неделе.

Старший аналитик ИК "Ак Барс Финанс" Владимир Рожанковский подсчитал, что при таких выплатах (1,97 долл. на акцию) дивидендная доходность составит всего 0,65% при нынешней цене бумаги 300 долл., "это очень мало, компания могла бы выплатить значительно больше". Впрочем, он напоминает, что "ВСМПО-Ависма" никогда не отличалась большими дивидендами, а с приходом государства в корпорацию мотивация таких выплат вообще пропала. "Государству сейчас нужно стабильное предприятие, а не доходы от "ВСМПО", поэтому и в ближайшие годы не стоит ждать больших дивидендов", - заявил один из собеседников РБК daily.

Александр ТРУШИНА
источник: газета «RBC Daily»
23.05.07

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

ИСТОРИЯ ПЕРВОГО В МИРЕ САМОЛЕТА С ТРЕУГОЛЬНЫМ КРЫЛОМ

Теплым летним днем 28 августа 1937 года на Тушинском аэродроме Центрального аэроклуба, несмотря на выходной, было много народу. Жужжание очередного самолета, заходящего на посадку, звучало вполне обычно. Тем не менее этот аппарат привлек внимание всех присутствующих. Еще бы – ведь на аэродром садился не учебный тряпочный биплан, а фантастический ярко-красный треугольный самолет.

В 1933 году авиаинженер Александр Сергеевич Москалев, изучая результаты отстрела снарядов различной формы, проведенные немецкой фирмой "Крупп", пришел к выводу, что при приближении скорости самолета к скорости снаряда и форма их должна быть сходной. Эксперименты, проведенные в аэродинамической лаборатории Ленинградского государственного университета, окончательно укрепили Москалева во мнении, что для сверхзвукового полета оптимальным будет стреловидное крыло малого удлинения.

"НЕСУСВЕТНАЯ ЭКЗОТИКА"

Свой проект перспективного сверхзвукового истребителя-перехватчика Москалев назвал "Сигма" (индекс САМ-4, Самолет Александра Москалева-4). Летящее крыло малого удлинения с большой стреловидностью и двухкилевым вертикальным оперением на законцовках хорошо сочеталось бы с реактивным двигателем. Но реактивные двигатели тогда делали свои первые шаги, так что пришлось довольствоваться двумя Hispano-Suiza 12YBrs. Двигательный блок размещался в крыле, рядом находилась кабина пилота, который должен был управлять самолетом лежа.

Длинные соосные валы вращали винты в разные стороны с помощью специального редуктора. Для повышения КПД винтов была разработана особая "сверхзвуковая" серповидная форма лопастей. По предварительным расчетам, максимальная скорость чудо-аппарата составляла фантастические для 1934 года 1000 км/ч (в 1935-м гоночный самолет И-17 разработки ОКБ Поликарпова с трудом развивал 490 км/ч).

У начальника опытного отдела Народного комиссариата авиационной промышленности (-НКАП) Иосифа Иосифовича Машкевича САМ-4 не вызвал восторга. Он раскритиковал Москалева за "несусветную экзотику". Инженер пояснил, что проект не предусматривает немедленной реализации, а претендует на приоритет в открытии новой перспективной компоновки самолета. Проект поме-

стили в архив до лучших времен. Но долго ждать не пришлось.

Первыми американскими истребителями с треугольным крылом стали в 1950-х F7U Cutlass и F4D Skyraider. Их форма берет начало от немецкого проекта P13 1944 года. Первым советским истребителем с треугольным крылом стал в начале 1960-х МиГ-21, прозванный в ВВС за свою форму "балалайкой". Между тем приоритет в данном вопросе принадлежит советскому авиаинженеру Александру Москалеву - его проект самолета "Сигма" с треугольным крылом датируется 1933 годом.

В 1937 году советская разведка сообщила, что в США, в фирме Сикорского, русский эмигрант Михаил Глухарев начал разработку "треуголки" с толкающим винтом. Наркоминдел Молотов приказал разобраться в значимости и возможной полезности проведения подобных работ в СССР. Запрос в Главк ЦАГИ ничего не дал - там не занимались необычными компоновками самолетов. Но спустя полгода вопросом заинтересовался лично товарищ Сталин, который полагал, что речь идет о чем-то новом и важном.

Тянуть с ответом было нельзя, и Машкевич вспомнил о "Сигме", форма которой напомнила ему наброски, приведенные в докладе разведки. Москалева срочно вызвали в Москву. После обсуждения вопроса о "Сигме" на совещании в присутствии представителей ЦАГИ начальник Глававиапрома Каганович доложил Сталину, и тот приказал срочно разработать проект аналога самолета "Сигма", осуществить его строительство и провести программу летных испытаний. ЦАГИ было поручено исследование модели самолета в аэродинамической трубе.

КРАСНАЯ "СТРЕЛА"

Самолет напоминал в плане наконечник стрелы, телеграфный адрес ОКБ-31, где он строился, имел шифр "стрела", - словом, с названием для самолета проблемы не возникло и прототип вошел в историю под названием САМ-9 "Стрела". На разработку проекта и постройку самолета Иосиф Виссарионович дал всего два с половиной месяца.

Эскизный проект был выполнен за три дня. Треугольное крыло из фанеры необычно малого удлинения и сравнительно толстого профиля служило обтекателем двигателя и закрытой кабины летчика. Плотные рули высоты занимали заднюю часть крыла и выполняли также функции элеронов. Горизонтальное оперение отсутствовало, шасси и хвостовой костыль не убирались. В качестве двигателя решили использовать 140-сильный лицензионный мотор "Рено" МВ-4.

Все работы ОКБ, кроме "Стрелы", были временно приостановлены. Пробные продувки в ЦАГИ доказали полную правильность расчетов Москалева. Поэтому летный прототип самолета был построен в удивительные сроки - всего за 70 дней.

Испытания проводились на аэродроме тяжелых бомбардировщиков под Воронежем. Летчик-испытатель Алексей Гусаров, обкатывавший "Стрелу" на земле, уверял, что машина "просится в воздух". Государственная комиссия дала добро на летные испытания. Предполагалось, что их будет проводить известный летчик-испытатель Борис Кудрин, специалист по самолетам необычной компоновки.

"Он долго ходил вокруг "Стрелы", присматривался, говорил с Гусаровым, смотрел продувки, расчеты, думал, - вспоминал Москалев, - и наконец решительно заявил комиссии, что он не только летать, но и подлетывать на подобной странной машине, не имеющей, по его мнению, не только хвоста, но и крыльев, не собирается".

Вероятно, и комиссия во главе с председателем - начальником ЦАГИ Проценко - охотно бросила бы это "подозрительное дело", если бы не личный интерес Сталина.

МЕД И БРИТВА

После бурных дебатов испытания самолета поручили Гусарову. Первый полет был совершен 7 августа 1937 года. В 10:30 утра самолет начал разбег, быстро набирая скорость. Подняв хвост самолета, летчик задержал отрыв и, набрав 150 км/ч, потянул ручку на себя. На глазах оторопевших членов комиссии, находившихся в 15 м от самолета, машина взмыла в воздух на высоту около 15 м и стала крениться влево, пока ее плоскости не оказались перпендикулярны земле. Все замерли, ожидая катастрофы. Прошло мгновение, показавшееся вечностью, а затем крен был ликвидирован и самолет, нормально пролетев до конца большого аэродрома, плавно и легко опустился на землю на три точки. Летчик развернул машину и порулил к вытравившей холодный пот комиссии.

Выйдя из машины, Гусаров доложил Проценко о благополучном испытании. По впечатлению самого Гусарова полет прошел абсолютно нормально: "После отрыва сказалась реакция винта, самолет получил значительный крен. Я убрал газ, исправил крен, потянул ручку на себя, и самолет нормально приземлился".

Однако для большей части членов комиссии, наблюдавшей полет со стороны, все выглядело по-другому. Не оказавшись элероны достаточно эффективными, а летчик опытным, чуть опоздай он погасить реакцию на крен, полет и в самом деле мог закончиться катастрофой. По выражению Кудрина, полет на "Стреле" был "настолько же безопасен, как слизывание меда с бритвы".

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Продолжили испытания уже в Москве, на Центральном аэродроме им. Фрунзе. После серии рулежек Гусаров со второй попытки оторвал самолет от полосы почти на метр. После этого самолет взялся испытать молодой, но очень способный летчик-испытатель ЦАГИ Николай Рыбко, которого необычный самолет очень заинтересовал.

Его и утвердили основным летчиком-испытателем "Стрелы". Начав с небольших полетов, Рыбко постепенно усложнял программу, оценивая поведение самолета. 27 августа 1937 года летчик заявил, что

готов к полноценному полету.

На следующий день самолет взлетел с Ходынки в направлении Тушинского аэродрома Центрального аэроклуба, где при необходимости можно было бы произвести аварийную посадку.

"После короткого разбега самолет легко оторвался от земли и набрал высоту около 20 метров. Затем подъем почти прекратился. Едва не задев высокие сосны и пятиэтажки, самолет исчез из поля зрения, - вспоминал Москалев. - Стало ясно, что летчик не собирается возвращаться на аэродром. Некоторое время стояла гнетущая тишина, все чего-то ждали. Потом вдруг стали действовать. Кто-то бежал к самолету Р-5 и пытался запустить мотор, кто-то садился в санитарную машину, кто-то бежал к телефону и пытался куда-то звонить. Воображение рисовало всякие ужасы. Но через несколько минут из аэроклуба в Тушино раздался телефонный звонок - Рыбко докладывал о благополучной посадке".

ПОСАДКА В ТУШИНО

Комиссия выслушала рассказ летчика на аэродроме в Тушино. После отрыва, выправив крен от реакции винта, так напугавший комиссию в Воронеже, летчик попытался набрать высоту, но обнаружил, что выше 30 м подняться не может. Увеличить угол атаки на столь малой высоте или разворачиваться для посадки Рыбко не решился и летел без разворотов до Тушино, где и произвел посадку.

Александр Москалев родился в 1904 году в городе Валуйки. Осенью 1922 года поступил на математическое отделение физмата Воронежского университета, через год перевелся на физмат Казанского университета, а в 1925 году - в Ленинградский госуниверситет. В 1928-м Москалев начинает работу на авиационном заводе "Красный летчик".

В 1931 году его направляют в Воронеж, на строящийся авиазавод №18, в качестве заместителя начальника серийного конструкторского отдела. Он проектирует около тридцати машин собственной конструкции (САМ-5 и его серийный деревянный аналог САМ-5бис, перспективный истребитель-бесхвостка САМ-7, САМ-4 "Сигма", САМ-9 "Стрела" и двухбалочный САМ-13 с тандемным расположением двигателей).

После войны Москалев проектирует сверхзвуковой истребитель РМ-1, а в 1948 году становится старшим преподавателем Ленинградской краснознаменной военно-воздушной академии (ЛКВВИА) им. Можайского. С 1952 года он был призван в армию в звании инженера-подполковника и занимался исследованием стратегических перспектив развития военной авиации. Умер Александр Москалев 3 января 1982 года.

Красный треугольник гордо продефилировал над Тушинским аэроклубом, а затем приземлился, после чего Рыбко на остатках скорости зарулил прямо в один из ангаров, выпрыгнул из самолета и закрыл ангар. Это было сделано им очень своевременно: люди, никакого отношения к "Стреле" не имевшие, кинулись к ангару посмотреть на диковинку. Сообщение летчика озадачило комиссию.

Сразу же появились попытки дать научное объяснение странному явлению. Высказывались мнения, что отрываться и набирать небольшую высоту "Стреле" помогает экранный эффект, а подняться выше она

не способна. Но ведь расчетный потолок самолета был достаточно высок, так в чем же дело? Профессор Горский из ЦАГИ стал спрашивать Рыбко о деталях полета. Выяснилось следующее: набрав высоту 20 м и ликвидировав крен, летчик установил привычный по другим самолетам угол атаки (в пределах 7-90) для набора высоты. Однако расчеты ЦАГИ утверждали, что для "Стрелы" наивыгоднейший угол почти в два раза больше!

Пока Москалев разбирался с аэродинамикой "Стрелы", кто-то из комиссии сообщил в Москву, что самолет больше 30 м высоты не набирает, да и летает только за счет экранного эффекта. На "вредителя" Москалева начали смотреть косо.

УСПЕХ

Несмотря на общую атмосферу резкой недоброжелательности, Рыбко верил в новый самолет. После установки в кабине самолета прибора, определяющего угол набора высоты, летчик заявил, что готов еще раз попробовать самолет в воздухе.

Стояла ранняя осень - сентябрь 1937 года. Погода была отличная, над аэродромом летала паутина. Разбег, отрыв, Рыбко постепенно начал увеличивать угол атаки. Непривычно задрал нос, самолет послушно полез вверх. Набрал высоту 1 200 м, летчик начал разворот. Он делал виражи, горки и другие маневры и не спешил садиться. Затем "бросил" управление и самолет уверенно продолжал полет по прямой, покачиваясь на 5-7 градусов вокруг продольной оси (это хорошо было видно по солнечным бликам).

Имея хороший запас скорости, самолет легко приземлился на три точки. Так закончился второй, полностью успешный полет "Стрелы" - первого в мире самолета с треугольным крылом малого удлинения. Единственным замечанием комиссии были небольшие поперечные колебания самолета с брошенным управлением. Подобные колебания (так называемый "голландский шаг") легко излечимы и являются следствием малых размеров хвостового оперения.

В августе 1938 года "Стрелу" возвратили в ОКБ. Для устранения поперечных колебаний команда Москалева увеличила вертикальный киль на 30% и установила на законцовках крыла шайбы по типу самолета "Сигма".

После установки винта Ратье (металлический двухлопастной винт с изменяемым шагом) была получена скорость полета, равная 343 км/ч. По окончании всех испытаний в конце 1938 года "Стрелу", полностью выполнившую свою миссию, по приказу из Москвы сожгли.

Во время войны ОКБ Москалева эвакуировали из Воронежа в Сибирь, а после победы - под Ленинград. Москалев продолжал проработку "Сигмы". Результатом стал проект сверхзвукового реактивного истребителя РМ-1 (Ракетный Москалева-1), выполненный на основе аэродинамической компоновки "Стрелы" и оснащенный двухкамерным азотно-керосиновым ракетным двигателем Душкина РД-2М-3В тягой 1459 кгс.

Эскизный проект РМ-1 (САМ-29) был направлен в Министерство авиапромышленности (МАП). Москалев лично доложил замначальника Опытного Главка реактивных самолетов Жемчужину о преимуществах компоновки РМ-1.

Треугольное крыло планера Р-13 - далеко не главное достижение немецкого авиастроителя Александра Липпиша. Он известен как яркий сторонник схемы "летающее крыло", а также как один из пионеров реактивной авиации. Именно он сконструировал один из самых быстрых самолетов Второй мировой войны - ракетный истребитель Messerschmitt Me-163 Komet, поздние модификации которого развивали скорость более 900 км/ч и имели потолок 16 000 метров.

Заключение ЦАГИ было положительным, и РМ-1 был включен в план строительства МАП на 1946 год. Но пока согласовывались планы, Яковлев, отстраненный от работ над реактивными самолетами из-за того, что "проглядел" появление реактивной авиации у немцев в конце войны, решил взять реванш и доложил Сталину о серьезных нарушениях в МАП. Была сформирована госкомиссия под председательством Маленкова, его заместителем назначили Яковлева. В январе 1946 года министр авиапрома А. Шахурин был репрессирован, были сняты все его заместители и большинство начальников главков. Новым министром стал Хруничев, его первым заместителем - Яковлев. О строительстве РМ-1 уже никто не вспоминал.

БЕССЛАВНЫЙ КОНЕЦ

Москалев пытался бороться. Он направил председателю Госплана Вознесенскому письмо, в котором писал о необоснованности исключения РМ-1 из плана опытных работ. Яковлев назначил новую комиссию ЦАГИ, которая дала уклончивое заключение о том, что строительство самолета до завершения исследований нельзя считать целесообразным. Положительное заключение ученых ЛКВВИА, которое Москалев направил главному ВВС маршалу Вершинину, уже не могло сыграть никакой роли.

В США Липпиш продолжил свои эксперименты с треугольным крылом и в 1946 году начал проектирование самолета Convair Model 7002. Первый полет этого самолета, получившего индекс XF-92 (он должен был стать прототипом серийного истребителя F-92), состоялся в 1948 году. Данные, полученные в ходе испытательных полетов, пригодились при создании сверхзвуковых перехватчиков F-102 и F-106.

Так закончилась история треугольного крыла Москалева. Между тем практически все современные сверхзвуковые самолеты летают на треугольном крыле. На Западе считают, что такую форму придумал немецкий конструктор Александр Липпиш, чей недоделанный планер в 1945 году обнаружили американские войска. Американцы по сей день называют подобную форму крыла "готической". А ведь первый моторный полет, и не планера, а полноценного самолета с треугольным крылом, состоялся не в Германии, а в СССР и не в 1945, а в 1937 году.

Сергей ТОЛМАЧЕВ

*источник: газета «Известия - Наука»
02.05.07*

ОКУЛОВ ПРИСТРОИТ SUPERJET

Гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов заявил журналистам, что итальянскому авиаперевозчику в ближайшее время понадобятся самолеты российского производства. И в случае победы России в конкурсе за часть государственного пакета Alitalia иностранный перевозчик сделает заказ на большое количество российских региональных самолетов. Напомним, ранее подобными планами делился менеджмент AiRUnion перед покупкой авиакомпании Malev.

На сегодняшний день семейство региональных самолетов Sukhoi SuperJet-100 представлено моделями вместимостью 60, 75 и 95 мест с обычной и увеличенной дальностью полета. Производство первых самолетов запланировано на начало 2007 года, к концу их будет уже шесть. Сейчас из всего семейства Sukhoi SuperJet наиболее востребован 95-местный вариант самолета. Самолет, имеющий 60 кресел для пассажиров, на рынке остался невостребованным, и возможность его производства была сокращена.

В случае приобретения итальянского авиаперевозчика Alitalia "Аэрофлотом" его парк могут пополнить российские самолеты Sukhoi SuperJet. "Alitalia будет просто счастлива эксплуатировать этот самолет. Мы видим его очевидные конкурентные преимущества по сравнению с Fokker, которые сейчас эксплуатирует Alitalia", - заявил вчера гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов.

Осенью 2006 года российский перевозчик приобрел 30, а вчера подписал предварительное соглашение на приобретение еще 15 машин Sukhoi SuperJet. Поставка первого самолета "Аэрофлоту" по прошлогоднему контракту запланирована на конец 2008 года, поставка первого самолета по второму контракту - на 2011 год. "Мы уверены, что заказчикам самолеты будут поставлены в срок и никакие проблемы с поставщиками не сдвинут сроков ввода в эксплуатацию", - сказал РБК daily гендиректор ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Виктор Субботин.

На сегодняшний день правительству Италии принадлежит в Alitalia 49,9% акций. Вчера стало известно, что оно готово продать все свои акции, а не 39,9%. В шорт-лист претендентов на покупку этих акций входят три консорциума: американские MatlinPatterson Global Advisors LLC и TPG Partners V.L.P. вместе с итальянским банком Mediobanca S.p.A., AP Holding S.p.A. (представляет интересы Air One) и "Аэрофлот" в партнерстве с Unicredit S.p.A. В консорциуме перевозчику будет принадлежать 95%. Для покупки акций "Аэрофлот" получил принципиальное согласие от банков на финансирование этой сделки, сообщил вчера Валерий Окулов. По его словам, в течение ближайших двух недель стороны оговорят условия кредитования на сумму от 500 млн. до 900 млн. евро.

Сделка с Alitalia, если она состоится, будет не первым примером, когда западный перевозчик становится собственностью российского, который объявляет о необходимости эксплуатации SuperJet. 30 марта этого года венгерская авиакомпания Malev заинтересовалась использованием в своей европейской маршрутной сети самолетов Sukhoi SuperJet, о чем был подписан соответствующий протокол, в соответствии с которым Malev планирует приобрести 30 самолетов.

Обновление парка и покупка долей в европейских перевозчиках друг другу не противоречат, считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Это два разных процесса. Для европейских авиакомпаний это хороший самолет, который прекрасно вписывается в маршруты из регионов России в те же Будапешт и Париж", - говорит он. "Ряду европейских авиакомпаний нужны новые региональные самолеты, но некорректно утверждать, что им нужен именно SuperJet, однако если именно эти самолеты приобретает будущий совладелец для себя, то оправданно их использовать и в интересах дочерней компании, это сокращение издержек", - уверен руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета «RBC Daily»
23.05.07*

ДВИГАТЕЛИ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ЗАПУСТЯТ НА ВТОРОЙ КРУГ

"Сатурн" и "Салют" поборются за \$2-3 млрд. госсредств.

Первый вице-премьер Сергей Иванов вчера потребовал ускорить работу над созданием нового двигателя для истребителя пятого поколения. Новый главноком ВВС Александр Зелин в ответ впервые подтвердил, что первые машины будут укомплектованы моторами производства НПО "Сатурн". Но основной конкурент НПО, ФГУП "Салют", вскоре получит возможность взять реванш: летом Минобороны проведет

тендер на разработку двигателя для полностью доведенного самолета. Стоимость программы в несколько раз больше, чем то госфинансирование, которое положено "Сатурну".

Вчера Военно-промышленная комиссия во главе с первым вице-премьером Сергеем Ивановым провела заседание по созданию перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА, истребитель пятого поколения). По словам участников заседания, которое проходило в закрытом режиме, господин Ива-

нов потребовал ускорить заключение контракта на разработку авиадвигателя для ПАК ФА, поскольку "его отсутствие тормозит весь проект". Новый главком ВВС Александр Зелин (о его назначении стало известно 10 мая) в перерыве заседания уточнил, что на первые образцы истребителя пятого поколения будет ставиться двигатель проекта 117 НПО "Сатурн". Таким образом, господин Зелин впервые публично высказал, чью сторону принимает в длящейся уже несколько лет борьбе "Сатурна" и ФГУП "Салют" за право разработки этих двигателей.

В 2005 году главный разработчик истребителя, АХК "Сухой", выбрал партнером "Сатурн". Но бывший главком ВВС Владимир Михайлов продолжал лоббировать разработку "Салюта". В декабре 2006 года ВВС приняли на вооружение переходный к пятому поколению двигатель АЛ-31Ф-М1 "Салюта", но только для модернизированных Су-27. Варианты АЛ-31Ф-М2 и АЛ-31Ф-М3 "Салют" предлагает для ПАК ФА. Но вчера Александр Зелин заверил, что КБ "Сухого" создавало истребитель пятого поколения первого этапа именно под разработку "Сатурна".

Президент ОАО "Объединенная авиастроительная компания" Алексей Федоров пояснил, что первый истребитель ПАК ФА должен подняться в воздух до конца 2009 года. При этом в "Сатурне" признают, что первый этап проекта предполагает модернизацию существующей модели двигателя, а не создание принципиально новой конструкции. Поэтому финансируемый государством бюджет проекта невелик, по неофициальной информации (проект засекречен), около \$500 млн.

Гораздо большие средства будут направлены на второй этап проекта - разработку нового двигателя, с более мощными тягой и ресурсом. По словам заместителя главы Военно-промышленной комиссии Владислава Путилина, тендер по второму этапу проекта Минобороны проведет уже летом и на нем снова будут конкурировать НПО "Сатурн" и ФГУП "Салют". Второй этап ПАК ФА планируется завершить к 2015 году. Закупки ПАК ФА начнутся с 2010 года, в первую очередь будет закуплено по одной эскадрилье для регионов Дальнего Востока и Кавказа. Финансовые параметры проекта господин Путилин сообщить отказался. Ряд вошедших в программу участников отрасли уточнил, что стоимость создания и подготовки производства ПАК ФА составит около \$10 млрд, из них на двигатель уйдет \$2-3 млрд. То есть основная борьба за бюджетные средства у "Сатурна" и "Салюта" впереди.

Как сообщил источник в правительстве РФ, итоги тендера планируется подвести до конца года, но все будет зависеть от степени проработанности проектов, которые представят участники. "Оба проекта находятся на бумаге, даже не в экспериментальной отработке", - утверждает собеседник. Представители "Сатурна" и "Салюта" подтверждают, что ведут работу над новым проектом и рассчитывают, что госфинансирование для победителя тендера откроют уже в следующем году, поскольку к моменту сертификации ПАК ФА второго этапа двигатель должен быть готов.

Константин ЛАНТРАТОВ
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета «Коммерсантъ»
23.05.07

БУРЯТСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ПОЛУЧИЛИ КИТАЙСКИЙ СЕРТИФИКАТ ПРИЗНАНИЯ

УУАЗ может рассчитывать еще на один контракт.

Вчера Улан-Удэнский авиационный завод (УУАЗ) сообщил о завершении поставок в Китай 24 гражданских вертолетов Ми-171 в рамках прошлогоднего госконтракта на сумму \$200 млн. По подсчетам отраслевых аналитиков, доля контракта в объеме производства УУАЗа составляла около 30%. По словам экспертов, у УУАЗа неплохие шансы заключить новый контракт с КНР на поставку Ми-171: вертолеты такого класса сейчас наиболее востребованы в Китае.

Улан-Удэнский авиационный завод поставил КНР все 24 вертолета Ми-171, предусмотренные контрактом, на сумму \$200 млн. Напомним, он был заключен в начале 2006 года акционером УУАЗа "Оборонпром". Тогда предполагалось, что выполнять его будет Казанский вертолетный завод, также входящий в состав госхолдинга. Однако для рациональной загрузки производственных мощностей вертолетного холдинга производство впоследствии передали УУАЗу. Как сообщили в пресс-службе предприятия, 22 поставленных в Китай вертолета были исполнены в транспортном варианте, еще два - в варианте пассажирского люкса.

Основная продукция ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" - вертолеты Ми-171 различных модификаций гражданского и военного назначения. Ми-171 представляет собой глубокую модернизацию вертоле-

та Ми-8. Способен перевозить до 37 пассажиров, практическая дальность полета Ми-171 с основными топливными баками - 610 км, скорость - 250 км/ч, грузоподъемность - 4 т. Выручка УУАЗа за девять месяцев 2006 года составила 2,29 млрд. руб., чистая прибыль - 16,5 млн. руб. Акционерами завода являются ОАО "ОПК "Оборонпром" (63,18% акций), "Абилис холдингс Лимитед" (8,91%), ЗАО "Лидер" Д.У. НФП "Газфонд" (5,25%).

На предприятии вчера не сообщили, выполнением каких контрактов сейчас занят УУАЗ. По словам представителя завода, эта информация является коммерческой либо государственной тайной. Между тем, по данным аналитика ИК "Ренессанс Капитал" Марины Алексеевской, сейчас УУАЗ занят выполнением контракта с Малайзией на поставку 10 транспортно-боевых Ми-171Ш (стоимость заказа - около \$120 млн.), а также собирает вертолеты для Чехии (16 машин), Эквадора (18 машин) и Хорватии (10 машин). Стоимость последних трех контрактов не раскрывается, однако, исходя из стоимости одного Ми-171 в \$8-10 млн., можно предположить, что объем экспортных заказов по этим странам приближается к \$350-450 млн. Крайний срок поставки по всем текущим контрактам - 2009 год. Таким образом, до завершения китайского контракта его доля в объеме производства УУАЗа составляла около 30%. О новых предложениях по производству Ми-171 на заводе не сообщили.

Между тем УУАЗ развивает еще одно направление вертолетостроения: вчера в пресс-службе завода сообщили, что на предприятии готова линия по производству многоцелевого вертолета Ка-62, разработанного ОКБ "Камова" еще в конце прошлого века. Ка-62, который предполагается собирать параллельно с Ми-171, может использоваться как патрульный, транспортный или медицинский вертолет. Его грузоподъемность составляет 2,5 т, или 16 пассажиров, радиус действия - 720 км, скорость 260 км/ч. Как уже сообщал "Ъ", к 2010 году УУАЗ собирается выпускать не менее 30 вертолетов этого типа в год. Однако, признался вчера представитель пресс-службы, на завод пока не поступила необходимая для производства Ка-62 проектно-конструкторская документация от ОКБ "Камова". Поэтому когда именно начнется сборка Ка-62, на заводе не знают.

По данным отраслевых аналитиков, стоимость одного Ка-62 составляет около \$4-6 млн. Таким образом, если УУАЗ начнет выпуск этих вертолетов, то его

выручка от их реализации к 2010 году составит примерно \$170 млн. в год. Эксперты вчера затруднились назвать потенциальные рынки сбыта вертолетов "Камова", так как контрактов на их поставку пока не заключено. "Сейчас завод может выпускать не только вертолеты, но и самолеты Су-25 и Су-39. Однако производство самолетов является непрофильным для завода. Вероятно, этот бизнес отойдет Объединенной авиастроительной корпорации. Поэтому диверсификация производства с помощью Ка-62 снижает зависимость УУАЗа от одного проекта, Ми-171", - отметила Марина Алексеенкова. По ее мнению, у УУАЗа неплохие шансы заключить новый контракт с КНР на поставку Ми-171: "Китайский рынок быстро растет, авиакомпании нуждаются в новых вертолетах среднего класса. А Ми-171 получил от китайских властей сертификат признания, что позволило начать его эксплуатацию в гражданском секторе".

Алексей КОПЫЛОВ

*источник: газета «Коммерсантъ-Хабаровск»
04.05.07*

СКИНУЛИСЬ НА ОАК

Как стало известно РБК daily, авиационные предприятия закончили сделки по предоставлению созданной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) беспроцентных кредитов. По данным нескольких источников в отрасли, всего до конца 2007 года на содержание корпорации потребуется 35 млн. долл. Планируется, что деньги она сможет вернуть к ноябрю этого года, но, как говорят директора предприятий, реально это может произойти не ранее первого квартала 2008 года, когда ОАК будут финансировать из госбюджета.

Государство уже внесло в уставный капитал ОАК 100% акций АХК "Сухой", а также активы внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт" (15%), ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (38%), ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина" (25,5%), межгосударственной авиастроительной компании "Ильюшин" (86%), нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (38%), Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова (25,5%), ОАО "Туполев" (90,8%), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (58%). Уставный капитал ОАК составляет 96,72 млрд. руб. Государству принадлежит более 90%.

Как объясняют представители отрасли, на данный момент ОАК не ведет никакой финансовой деятельности, однако для ее существования средства уже необходимы. Поэтому все предприятия, которые вошли по указу президента в ОАК, дали беспроцентные кредиты сроком до ноября 2007 года. Сумма кредита зависит от капитализации компании. В итоге получилось, что до конца 2007 года на содержание корпорации с учетом обслуживания кредитов потребуется порядка 35 млн. долл. С 1 января 2008 года компании начнет финансировать государственный бюджет и потребность в таких ресурсах упадет.

По данным РБК daily, АХК "Сухой" вложила в ОАК 120 млн. руб. Корпорация "Иркут", капитализация которой в соответствии с проведенной оценкой была меньше, - в два раза меньше, около 67 млн. руб. Правда, президент "Иркута" Олег Демченко не уверен, что ОАК рассчитается по кредиту в срок. "Скорее всего, это произойдет не ранее первого квартала 2008 года, естественно, за счет пролонгации, - заявил он РБК daily. - Возможно, долг будет возвращен путем уплаты дивидендов, которые будут начислены ОАК за 38%".

"Если не планировать никаких капитальных вложений, то эта сумма (35 млн. долл.) - слишком большая", - отмечает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "В эту сумму включены операционные расходы компании: аренда офиса, заработная плата персонала. У нас на сегодняшний день нет средств к существованию", - парирует ему представитель пресс-службы ОАК.

Участники рынка полагают, что вернуть одолженные у авиапредприятий деньги ОАК сможет после эмиссии акций. Глава корпорации Алексей Федоров уже говорил о планах провести IPO в 2007-2008 годах. "В ходе размещения планируется привлечь как портфельных, так и стратегических инвесторов", - отмечал он. Значительные пакеты акций ОАК с большой вероятностью выкупят структуры ВТБ или Сбербанка.

Вчера глава ОАК Алексей Федоров высказался за удвоение господдержки отечественного самолетостроения. "В программе господдержки не нашел отражения ряд направлений: двигателестроение, авионика, выпуск комплектующих материалов. В проекте бюджета на 2008-2010 годы предусматриваются прямые инвестиции на развитие авиапрома в размере 6 млрд. руб. ежегодно. Требуется найти еще примерно 50 млрд. руб. на указанные цели", - отметил он на совещании по проблемам развития авиапрома.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета «RBC Daily»
25.05.07*

СТЕРВЯТНИКИ НАТО ХХІ ВЕКА

Запад усердно готовится к новым войнам нового столетия, тратя десятки миллиардов на обновление своего истребительного авиапарка. На смену знаменитым, но уже названным устаревшими F-16 и Harrier придут машины нового поколения...

Арсенал времен холодной войны постепенно заменяется. Что-то пытаются модернизировать, что-то отправить в резерв, а что-то умудряются продать в другие страны. Так, в 2006 году США милостиво согласились продать Тайваню 66 истребителей F-16 за 3 миллиарда долларов. Поскольку на вооружении этого упрямого кусочка некоммунистического Китая в настоящее время стоят истребители F-5, созданные еще в 50-х годах прошлого века.

Помимо этого, США активно распродают F-16 и в другие страны. Их с готовностью "уступили" новым членам НАТО, Пакистану, Греции. А вот Индия гордо отказалась от предложения, отдав предпочтение российским "мигам".

Такая щедрость Пентагона поясняется просто: американцы уже нашли замену F-16, и его закупки для американской армии были остановлены в 2005 году. Теперь американцы торопятся распродать его по пока еще выгодной цене в страны т. н. "второй категории".

Поясним. Государства планеты, по их степени возможности приобретать для своих армий вооружение, условно разделены на три категории. Первая - развитые экономически и технологически державы, которые лидируют в области разработок новых вооружений и которые в состоянии регулярно обновлять свой арсенал самой современной техникой. При этом новинки обычно не продают "посторонним" - только союзникам.

Вторая - страны - импортеры оружия, которые имеют достаточно средств, чтобы приобретать относительно современную боевую технику. Относительно - потому что эта техника уже производится несколько лет и не является секретной. Как правило, это модели, разработанные в 1970-80-е годы, и их модернизированные образцы.

К ним же относятся "сателлиты", которых сильные мира сего вооружают (часто за свой счет или в кредит) для войны с противником или его "сателлитами". Такая практика была распространена в годы холодной войны.

И третья категория - бедные покупатели оружейного "секонд-хенда", которые все еще ездят на Т-55 и летают на МиГ-21. В их положении также могут оказаться "опальные" государства, которым санкции запрещают приобретать не только новейшее, но даже поддержанное оружие.

Специфика оружейного рынка такова, что вначале новая модель становится на вооружение стран первой категории (исключение - Россия, которая вынуждена больше продавать своих новинок, чем пополнять ими свою армию). Через несколько лет они про-

даются странам второй категории. И только по прошествии лет этак 30-40 устаревшее оружие сбывают "убогим".

Разумеется, это только общая, относительная схема, поскольку в каждом случае есть своя специфика. К тому же немногие страны могут быть передовыми в производстве всех классов вооружения. Есть государства, преуспевшие только в бронетехнике, или в кораблестроении, или в области электроники. Кроме того, на Западе распространены "кооперативы" - когда несколько государств совместными усилиями разрабатывают новую модель.

Одним из таких "кооперативов" является совместный проект многоцелевого истребителя EF-2000 Турпооп, идея которого возникла в 1980-е годы как альтернатива американскому F-16. Альтернатива экономическая: обеспокоенные экспансией американских самолетостроителей в Старый Свет, лоббировавших свое новое детище, Британия, Италия, Франция и Германия решили создать своей собственный "европейский истребитель". Специально для этого был создан концерн Eurofighter.

Однако окончание холодной войны привело к тому, что работы над самолетом, предназначенным для войны против СССР, затормозились по причине исчезновения противника. Первый EF-2000 поднялся в воздух 29 марта 1994 года, однако интерес к нему к тому времени уже пропал.

К тому же машина, которая создавалась как ответ F-16 (и несколько неудачный), на пороге XXI века оказалась несколько устаревшей. За то, что она, по сути, является модернизированным самолетом 1980-90-х годов, ее называют истребителем "четвертого с плюсом поколения".

Она несколько уступает даже МиГ-29М, и уж подавно - новому российскому истребителю МиГ-35. При этом стоимость одного самолета достигает 140 миллионов долларов, хотя, по заверению создателей, он может преследовать до 20 целей одновременно и начинать борьбу с противником на дистанции в 130 километров. А также выполнять до 200 устных команд пилота.

Принятие на вооружение EF-2000 долго откладывалось, но все же с начала века он начал поступать в армии европейских стран. Интерес к нему проявили и другие государства. В частности, Саудовская Аравия желает приобрести 72 машины, выложив за них около 10 миллиардов.

Однако сейчас многие европейские страны более увлечены участием в другом проекте - американском F-35 JSF, который более соответствует титулу "самолета XXI века" и который как раз и станет заменой F-16. Работы над ним начались в 1996 году, и уже 24 октября 2000 года его прототип X-35 совершил свой первый полет. Главный его создатель - американская Lockheed Martin, также в проекте участвовала британская BAE Systems. Постепенно изъявили свое желание присоединиться к проекту Италия, Канада, Дания, Голландия и Норвегия.

Это самый дорогой военный проект в истории человечества - расходы на разработку и производство самолета достигают 276,5 миллиардов долларов!

Однако цена машины начинается от 45 миллионов за штуку (другие модификации - дороже), что делает его очень привлекательным в экономическом плане - в отличие от многострадального и дорогого EF-2000. Уже поступили заявки на более чем 4,5 тысячи F-35 для армий стран - членов НАТО (из них около 1 800 - для США), а также Израиля и Австралии. Причем Турция ради этого отказалась от покупки дорожущих EF-2000.

А вот Саудовскую Аравию в проект не пустили. Что и следовало ожидать - новинка не будет пока что продаваться странам "второй категории".

F-35 как самолет пятого поколения во многом опережает его по своим техническим характеристикам. Машина будет производиться в трех вариантах: наземного базирования, палубный истребитель (для ВМС США) и самолет вертикального взлета (для замены британских Harrier).

Особое внимание при создании F-35 уделялось его возможностям быстро находить и уничтожать наземные цели с помощью высокоточного оружия, а также защите от ПВО противника. Так что не зря его называют "самолетом первого дня войны", а оппоненты - "боевой машиной агрессора".

Вместе с этим США собираются таки довести до конца свой старый проект - истребитель F/A-22 Raptor, который стали разрабатывать в начале 1980-х, для борьбы с советскими "покрышкиными". Но вот с кем именно "рапторы" должны будут сойтись в схватке в новом столетии, Пентагон пока что скромно умалчивает.

Сергей КУТОВОЙ

источник: сайт «From-ua.com»
16.05.07

ПЕРВЫЕ ПАССАЖИРЫ УИЛЬЯМА БОИНГА

Самолеты Boeing сегодня, наверное, самые распространенные и популярные в мире. Они летают на всех континентах планеты и имеются в парке практически каждой крупной авиакомпании.

Необычайно широк и модельный ряд этих лайнеров, не говоря уже о различных модификациях. Сейчас трудно себе представить, что так было не всегда и что все великое начиналось, как водится, с малого. Как и история знаменитой авиастроительной корпорации Boeing, поднявшей в воздух в начале прошлого века свой первый пассажирский самолет.

КОМФОРТ И ТРИ МОТОРА

Первым авиалайнером фирмы принято считать созданный в далекие 20-е годы прошлого столетия Boeing 40. Это был деревянный одномоторный биплан с жидкостным двигателем Liberty 12, передним расположением почтового отсека и задним - пилотской кабины. Это было обусловлено тем, что Boeing Model 40 создавался прежде всего как почтовый самолет.

Машина оказалась очень удачной, и на нее тут же посыпались заказы от различных авиакомпаний, совершавших перевозки между городами Соединенных Штатов. Всего было построено 25 машин этой модификации. Однако в эти годы все больше и больше возрастал спрос на пассажирские перевозки, а для этого был необходим более мощный самолет, оснащенный к тому же пассажирским салоном.

И тогда Уильям Боинг решил потягаться с компанией Генри Форда на рынке многомоторных пассажирских самолетов. С этой целью в 1928 году был разработан Boeing 80, трехмоторный 12-местный авиа-

лайнер. Перед конструкторами поставили задачу: создать более комфортабельный самолет, чем у конкурента. Так появился на свет первый трехмоторный биплан классической схемы смешанной конструкции фирмы Boeing. На новый самолет установили три поршневых двигателя Pratt & Whitney: один - в моторном отсеке в носовой части фюзеляжа, два других - на стойках между крыльями в гондолах.

Фюзеляж самолета был прямоугольного сечения, с металлическим каркасом и полотняной обшивкой. В носовой части располагался моторный отсек, за ним - закрытая двухместная пилотская кабина. Позади салона установили туалет с умывальником. Конструктивно Boeing 80 был архаичнее Ford 4-AT и Ford 5-AT, но по уровню комфорта явно их превосходил. Он стал первым американским авиалайнером, где стояло по три кресла в ряд.

Интерьер был прямо-таки роскошным. Каждое кожаное кресло было снабжено индивидуальным светильником. Салон имел систему принудительной вентиляции, в туалете была холодная и горячая вода. Правда, шум и вибрация были не меньше, чем у "тримоторов". Теплоизоляция тоже оставляла желать лучшего. Хотя салон отапливался, в зимнюю погоду пассажиры мерзли. Летом же спасались от жары, открывая окна.

НА СЛУЖБЕ АМЕРИКЕ

Первый полет Boeing 80 состоялся 27 июля 1928 года. А всего через две недели он уже был передан для эксплуатации в авиакомпанию Boeing Air Transport - рекорд для лайнеров такого класса.

Самолет вышел на главную линию компании из Сан-Франциско в Чикаго. Рейс продолжался 28 часов. Пассажиры платили Boeing Air Transport за это удовольствие 260 долларов. По пути самолеты соверша-

ли посадки в Сакраменто (Калифорния), Рено, Элко (Невада), Солт-Лейк-Сити (Юта), Чейенне (Вайоминг), Линкольне, Омахе и Де-Мойне (Небраска). Рейсы выполнялись ежедневно кроме понедельника. В Сан-Франциско была стыковка с рейсами в другие города тихоокеанского побережья США.

Спрос на путешествия по данному маршруту рос, поэтому была создана увеличенная версия Boeing 80A на 18 пассажиров (первый полет - 12 сентября 1929 года). Самолет имел улучшенную аэродинамику, был более удобным в производстве и эксплуатации. За высокий комфорт эта версия получила прозвище "Pullman of the Air" ("воздушный пульман-вагон").

Позже у Boeing 80A увеличили площадь вертикального оперения - поставили на стабилизаторах два дополнительных кия с рулями направления. После такой доработки самолеты получили обозначение Model 80A-1. Был построен также один Boeing 80B-1 с открытой пилотской кабиной (закрытая пилотом не нравилась). После создания в 1931 году холдинга United Airlines самолеты летали на линиях под его флагом. А в 1934-м они были проданы различным туроператорам и в частные руки. Кроме того, в 1930 году появился и комфортабельный корпоративный самолет Boeing 226 (фактически модификация Boeing 80A) для нефтяной компании Standard Oil of California.

Один подержанный Boeing 80A купила компания Reeve Airways. С началом войны США против Японии его стали использовать для доставки грузов на военные базы, расположенные на Алеутских островах. С этой целью в левом борту вырезали большой грузовой люк.

НЕБЕСНЫЕ ДЕВУШКИ

История Boeing 80 знаменательна еще и тем, что на борту именно этого авиалайнера впервые появились стюардессы. Правда, сначала Boeing Air Transport собиралась обслуживать пассажиров с помощью официантов-мужчин, как это делали европейские авиакомпании или американская Stout Airlines.

Однако, как известно, женщины всегда добиваются того, чего захотят. Так случилось и в этот раз. А благодарить за это всем современным стюардессам нужно медсестру Элен Черч (Ellen Church), которая сумела уговорить руководство Boeing Air Transport воспользоваться услугами женщин ее профессии. В те времена, когда полет на пассажирском самолете можно было охарактеризовать пословицей "один ведет, а всех тошнит", присутствие медработника на борту было весьма кстати. В компании подумали и в 1930 году решили попробовать, отобрав для полетов 8 медсестер. Элен Черч вышла в рейс первой из них - 15 мая 1930 года.

Впрочем, легкой жизни "слабому полу" никто не обещал. Стюардессы, которых тогда называли Sky Girls - "небесные девушки", должны были не только оказывать первую медицинскую помощь или, мило улыбаясь, подавать кофе, но и выполнять ряд других обязанностей, непростых и для мужчин. В должностной инструкции (разработанной, конечно, мужчинами) было сказано, что стюардессы должны были приветливо встречать пассажиров, компостировать их билеты, взвешивать самих пассажиров и их багаж, заниматься погрузкой и разгрузкой этого багажа. Перед

вылетом стюардессы должны были прибраться в салоне и пилотской кабине, проверить, надежно ли пассажирские кресла прикреплены к полу, а при необходимости... перебить мух.

В полете тоже хватало работы. В обязанности Sky Girls вменялось раздавать жевательную резинку, одеяла, шлепанцы, чистить ботинки пассажирам, следить за тем, чтобы они не бросали окурки за борт или по ошибке не открыли выходную дверь вместо туалетной. Убирать туалет после посещения его пассажирами тоже было обязанностью "небесных золушек". Ну а в местах промежуточных посадок они занимались совсем уж неженским делом - таскали ведра с топливом для заправки авиалайнера. А когда самолет прибывал на конечный пункт, наравне с наземным персоналом закатывали его в ангар. Девушки работали по 100 часов в месяц, получая 125 долларов. Это была очень достойная зарплата для того времени, особенно для женщин.

Даже с таким перечнем должностных обязанностей Boeing Air Transport принял стюардесс на работу с трехмесячным испытательным сроком скрепя сердце. Однако практика оказалась настолько удачной, что их не только зачислили в штат, но и решили в дальнейшем принимать на должность бортпроводников в основном женщин.

За Boeing Air Transport последовали другие авиакомпании. Результат известен - сегодня пассажиров авиалиний всего мира обслуживают женщины, а мужчина в роли бортпроводника скорее вызывает удивление.

Так начиналась славная история компании Boeing. С тех пор много воды утекло... Первый многомоторный авиалайнер Уильяма Боинга давно уже не летает. Но до наших дней сохранился один Boeing 80A. Этот экземпляр восстановлен и ныне находится в Museum of Flight (авиационном музее) в Сиэтле.

Дмитрий ГНАТЕНКО

источник: сайт «Luxury Info»
16.05.07

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>

"САТУРН" ПРИШЕЛ В ДВИЖЕНИЕ

НПО возобновило борьбу с "Салютом" за крупный госзаказ.

Борьба за право разработки авиадвигателя для российского истребителя пятого поколения разгорается с новой силой. Вчера руководство научно-производственного объединения "Сатурн" заявило, что по вине Минобороны работы по созданию двигателя остановлены, и выразило надежду на изменение ситуации в связи с недавней сменой командования ВВС России. Препжний главком Владимир Михайлов поддерживал разработку конкурента "Сатурна" - ФГУП "ММПП "Салют". По экспертным оценкам, стоимость создания двигателя -- \$2-3 млрд.

Как заявил вчера технический директор, генеральный конструктор научно-производственного объединения "Сатурн" (НПО, Рыбинск) Михаил Кузменко, работы по созданию двигателя для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА, истребитель пятого поколения) "фактически заморожены". "Министерство обороны объявило конкурс на создание двигателя пятого поколения, мы в нем участвовали, но до сегодняшнего дня никаких договоров не заключено", - заявил господин Кузменко.

При этом топ-менеджер уточнил, что он "внутренне недоволен ходом работ, который у нас был с ВВС".

"Произошедшие изменения (в командовании ВВС РФ. - Ъ) воодушевляют нас", - добавил Михаил Кузменко. Он также выразил надежду, что Военно-промышленная комиссия при Правительстве РФ в ближайшее время рассмотрит этот вопрос и примет соответствующее решение. "Мы все, что можем, делаем и будем делать. Но при всем желании только за счет собственных средств такой двигатель создать невозможно", - сказал господин Кузменко.

Причиной оптимизма руководства НПО "Сатурн", очевидно, стала отставка на прошлой неделе главкома ВВС Владимира Михайлова (его сменил генерал-полковник Александр Зелин, бывший замглавкома по авиации, см. Ъ от 11 мая). Господин Михайлов лоббировал для ПАК ФА проект двигателя, предлагаемого

конкурентом "Сатурна" - ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют". В декабре 2006 года ВВС приняли на вооружение переходный к пятому поколению двигатель АЛ-31Ф-М1, сделанный "Салютом". Варианты АЛ-31Ф-М2 и АЛ-31Ф-М3 "Салют" предлагает для ПАК ФА.

Гендиректор "Салюта" Юрий Елисеев сообщил вчера Ъ, что работа возглавляемого им предприятия над двигателем пятого поколения "идет строго по графику". "Заявление господина Кузьменко касается только "Сатурна", - уточнил он. - У нас уже готов и испытан ряд элементов двигателя, в том числе сопло пятого поколения, на прошлой неделе мы достигли тяги 15,3 тонны, при том, что рыбинский двигатель 117 рассчитан только на тягу 14,5 тонны. Итоги же конкурса на двигатель для истребителя пятого поколения должны подвдаться на стадии готового демонстратора: чей двигатель окажется лучше, тот и должен стоять на самолете". Впрочем, в 2006 году гендиректор "Сатурна" Юрий Ласточкин рассказывал Ъ, что двигатель 117 - это только первый этап создания двигателя пятого поколения. Сейчас же, по его словам, в разработке "Сатурна" находится новый двигатель с "принципиальным увеличением тяги и ресурса, не имеющий ничего общего" с АЛ-31 и его модификациями.

Таким образом, борьба за право поставки двигателей на истребитель пятого поколения активизировалась с новой силой. По экспертным оценкам, стоимость создания и подготовки производства ПАК ФА составит около \$10 млрд, при этом на сам двигатель уйдет \$2-3 млрд. В компании "Сухой", головном разработчике ПАК ФА, и главкомате ВВС вчера отказались от комментариев. "Новому руководству ВВС надо отойти от прежней практики поддержки как различных коммерческих клонов на базе АЛ-31, предлагаемых "Салютом", так и проекта 117 "Сатурна", а создавать двигатель действительно пятого поколения", - резюмирует глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев

источник: AVIAPORT.RU
17.05.07

ВВС НЕ СПЕШАТ В ПЯТОЕ ПОКОЛЕНИЕ

Создание двигателя для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации не вышло из первого этапа.

Первый опытный самолет, создаваемый по программе ПАК ФА, взлетит в 2008 году. Об этом во вступительном слове к состоявшемуся сегодня в ОАО "ОКБ Сухого" совещанию Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ заявил первый вице-премьер Сергей Иванов. Выдерживание сроков создания истребителя пятого поколения отрадно, однако вопрос оснащения нового самолета двигателем остается открытым. Сегодняшняя встреча генерального директора НПО

"Сатурн" Юрия Ласточкина с главнокомандующим ВВС России Александром Зелиным и президентом ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексеем Федоровым лишь отчасти прояснила ситуацию.

Так, главком А. Зелин отметил, что создание силовой установки для перспективного истребителя ведется в два этапа. Первый предусматривает модернизацию двигателя АЛ-31Ф с доведением его до уровня тяги около 15 тонн. И только на втором этапе речь идет о создании нового мотора, имеющего не только повышенную до более чем 16 тонн тягу, но и имеющего лучшие удельные параметры, соответствующее требованиям, предъявляемым к следующему поколению.

По его мнению, работы в рамках второго этапа следует начинать только после завершения первого этапа. Это объясняет причины появления информации о том, что финансирование работ на НПО "Сатурн" не ведется, а НИОКР по пятому поколению, по словам генконструктора "Сатурна" Михаила Кузьменко, прекращены.

Конечно, решение главного заказчика является законом. Однако задержка с созданием двигателя пятого поколения (по второму этапу) - это не только потеря темпа, это и тактическая ошибка. Двигатели на основе АЛ-31Ф, форсированные по тяге, вряд ли понадобятся отечественным ВВС в ближайшие годы в значительных количествах. Близость первого вылета истребителя пятого поколения ставит под вопрос целесообразность массовой модернизации строевых Су-27 с заменой двигателей. Справедливости ради, такая ремоторизация и не рассматривалась всерьез. Более "тяговитые" моторы нужны для истребителя-бомбардировщика Су-34, а также для вновь создаваемого Су-35. Но если сколь либо масштабные закупки для отечественных ВВС Су-34 прогнозировать можно, то Су-35 остается скорее экспортно ориентированным продуктом. Безусловно, экспорт важен... но НИОКР за счет ВВС вести для таких машин нецелесообразно. Да и перспективы Су-34, на протяжении десятилетия остающегося "современным и востребованным", в нынешнем виде не очевидны отчасти и из-за того, что истребитель пятого поколения, кстати, многоцелевую машину, нужно будет вводить в строй весьма интенсивно. Может быть, стоит начать привязку к этому самолету еще более современного двигателя, как раз пятого поколения?

Не стоит забывать, что ВВС США уже получили истребитель и мотор пятого поколения - F-22. До стадии испытаний дошел и F-35, оснащенный весьма совершенным по достигнутым параметрам двигателем Pratt & Whitney. Напомним также, что первый полет F-35 совершил на штатном моторе.

Главнокомандующий ВВС согласен, что финансирование работ по следующим этапам необходимо предусмотреть на перспективу, чтобы "прогнозировать работу на много лет вперед". Поэтому можно надеяться, что кооперация моторостроителей, созданная под пятое поколение, не будет топтаться на месте.

Параллельно следует решить вопрос о возможности унификации двигателя для нового истребителя и перспективного ударного комплекса дальней авиации. По сути, есть два пути развития проекта. Первый связан с коренной модернизацией существующего НК-32, стоящего на стратегических Ту-160, с созданием нового вентилятора, возможно - камеры сгорания, внедрением новой системы управления силовой установкой. Второй - форсирование по тяге будущего двигателя пятого поколения, в том числе за счет некоторого увеличения степени двухконтурности. Если второй вариант будет признан целесообразным, то базовый уровень тяги 16 тонн для "стратега" будет явно недостаточен, желательнее стартовать с отметки 18-20 тонн для истребителя и примерно 22-24 тонны - для бомбардировщика.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

*источник: AVIAPORT.RU
22.05.07*

ОМСКИЙ АН-3 ДОТЯНЕТ ДО МОНГОЛИИ

Как стало известно "Ъ", омская группа компаний "Юсон" поставит крупнейшему авиаперевозчику Монголии MONNIS International, Inc. до пяти самолетов Ан-3Т производства омского ПО "Полет". Сумма сделки составит около 200 млн. руб. В перспективе руководство "Юсона" рассчитывает заменить весь парк самолетов внутренней авиации Монголии. По мнению участников рынка, монгольский проект "Юсона" станет "крупным успехом для всей линейки антоновских самолетов".

О подписании протокола о намерениях с монгольским авиаперевозчиком MONNIS International, Inc. вчера сообщил генеральный директор ООО "Юсон-Сибирь" (занимается продвижением продукции омского ПО "Полет" - "Ъ") Василий Цой. По его словам, монгольская сторона рассчитывает заменить парк своих устаревших бипланов Ан-2 на Ан-3Т омского производства. "Пока речь идет о модернизации от двух до пяти самолетов. А в перспективе - о замене всего парка внутренней гражданской авиации Монголии, который состоит из 30 самолетов", - рассказал господин Цой. Сумму предстоящей сделки он уточнить отказался, сославшись на коммерческую тайну. По сведениям "Ъ",

модернизация одного биплана на "Полете" обходится заказчиком в 35-40 млн. руб. и на модернизации пяти машин омское предприятие заработает до 200 млн. руб. "Наличие средств у наших партнеров сомнений не вызывает. Для нас это будет прямая сделка, которую оплатит либо Банк Монголии, либо монгольская лизинговая компания", - подчеркнул Василий Цой.

Легкий биплан Ан-3Т является модификацией самолета Ан-2, которая была выполнена киевским конструкторским бюро имени Антонова. Ан-3Т способен взлетать с грунтовых площадок длиной до 100 м, брать на борт до 12 пассажиров, либо до 1,8 т груза. Самолет оснащается турбовинтовым двигателем ТВД-20 производства Омского моторостроительного объединения имени Петра Баранова. К настоящему времени в Омске модернизировано около 40 самолетов в интересах российских авиакомпаний.

Конкуренты "Юсона" к известию о готовящейся сделке с монгольскими перевозчиками отнеслись спокойно. В ООО "Ист Юнион" (Москва), продвигающем в России американские самолеты Cessna класса Ан-3Т, отметили, что "Монголия их в принципе не интересует в качестве рынка сбыта". "Их аэропорты не смогут принимать и обслуживать Cessna 680 и однотипные машины. Так что наши неприхотливые российские самолеты - для Монголии самый подходящий выбор", - отметил коммерческий директор "Ист Юнион" Сергей Храмов.

В Новосибирском авиационном производственном объединении имени Валерия Чкалова (выпускает двухмоторный Ан-38. - "Ъ") подчеркнули, что крупная сделка с Монголией может стать "крупным успехом для всей линейки антоновских самолетов". "Обострения конкуренции между нами и омичами не будет: у нас совершенно разные машины с разным назначением. Но каждая такая сделка показывает, что антоновская тема развивается", - заметил заместитель генерального директора новосибирского объединения Евгений Елгав. Он, впрочем, не слишком уверен в лояльности мон-

гольских партнеров "Юсона". "В прошлом году мы тоже вели переговоры в Монголии, но они так ничем и не закончились", - посетовал господин Елгав.

Ожидается, что контракт на поставку омских Ан-3Т для нужд MONNIS International, Inc. будет подписан до конца текущего года.

Анатолий ШЕСТАКОВ

*источник: газета «Коммерсантъ-
Новосибирск»
22.05.07*

КАЗАНСКИЙ "ТУ-334" ВЗЯЛ КУРС НА УКРАИНУ

Презентация ближнемагистрального самолета "Ту-334" прошла в КАПО имени Горбунова четыре месяца назад, а уже выстроилась очередь из российских и зарубежных авиаперевозчиков, желающих летать на казанских лайнерах.

В объединение поступили заказы на выпуск 114 "тушек" от таких крупных компаний, как "Мотор сич", "Кавминводоавиа", "Татарстан", "Иран Эйр".

Но авиастроители еще и не приступали к серийному производству, ведь чтобы поставить "Ту-334" на крыло, нужно не менее пяти миллиардов рублей.

Источники финансирования производства должны быть указаны в бизнес-проекте, подготовленном совместной компанией по продвижению самолета, которую предложил создать глава Роспрома Борис Алешин. В начале этого года он побывал в КАПО, где ему и сообщили о туманном будущем "тушки", производство которой давно переведено из Украины в Казань. Тогда Борис Алешин сделал официальное заявление о востребованности казанского лайнера и сказал, что совместную компанию по налаживанию серийного выпуска учредят Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), ОАО "Туполев" и КАПО.

В правительстве республики рассчитывали не только на то, что лайнер, разработанный в конце 80-х годов ОАО "Туполев", останется в модельном ряду авиакорпорации, но и на помощь федерального центра. Однако совместная компания до сих пор не создана и разработкой бизнес-проекта приходится заниматься КАПО и Министерству экономики и промышленности РТ. Положение усугубляется еще и тем, что из федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиатехники до 2010 года", принятой Минпромэнерго и Роспромом, наш самолет взяли да исключили. В результате казанское авиапредприятие лишилось государственной поддержки.

- Исключили в 2005 году, да так и не включили в федеральную целевую программу, - говорит советник премьер-министра РТ по вопросам машиностроения, оборонной промышленности и конверсии Назир Киреев. - Большого желания у федерального центра продвигать самолет не видно: Объединенная авиастроительная корпорация формально участвует в разработке бизнес-проекта. Между тем на первоначальном этапе серийного производства понадобится 100 миллионов рублей, и правительство республики готово вложить

50 миллионов рублей. Но из федерального бюджета КАПО пока не выделены средства.

Как сообщил "БК" информированный источник, в последнее время федеральным центром вообще ставится под сомнение целесообразность выпуска казанского лайнера - спрос на него, дескать, небольшой, а у тех авиакомпаний, которые хотели бы купить казанские "тушки", нет денег. Федеральное правительство сейчас делает ставку на серийное производство другого ближнемагистрального самолета - RRJ, в бизнес-проекте которого участвуют ОАО "ОКБ "Сухой", американская корпорация "Боинг" и французская компания. К 2020 году ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" намерены собрать 800 RRJ: 300 - для российских заказчиков и 500 - для зарубежных. О готовности закупить их заявили акционеры таких известных компаний, как "Аэрофлот" и "КрасЭйр".

- Но предпочтение этими крупными компаниями RRJ еще не свидетельствует о том, что казанский самолет хуже. "Ту-334" - такого же класса, - утверждает советник премьер-министра Назир Киреев. - И это не только мое мнение. У нас есть заключение ЦАГИ о том, что RRJ не имеет явных преимуществ перед "Ту-334".

Впрочем, на каких самолетах лучше летать, решают сами авиакомпании. Ну а то, что в отечественном авиастроении наконец-то появилась конкуренция и авиаперевозчики хотя бы покупают не только американские "боинги" и европейские "аэробусы", но и российские лайнеры, надо только приветствовать.

Почувствовав жесткую конкуренцию, в правительстве республики засуетились - стали подыскивать инвесторов. Фирм и банков, желающих вложить средства в строительство самолета, нашлось немало. А на днях министр экономики и промышленности РТ Борис Павлов с главным конструктором ОАО "Туполев" Игорем Калыгиным и исполняющим обязанности гендиректора КАПО Валерием Воробьевым провели переговоры в Киеве с руководством ГУП "Киевский авиационный завод "АВИАНТ" по вопросам организации совместного серийного производства "Ту-334". В ходе переговоров был подписан лишь протокол о намерениях. Конкретные объемы участия заводов Украины и Татарстана в кооперации по выпуску лайнеров планируется согласовать до конца мая. Но уже известно, что авиаперевозчики смогут покупать у КАПО "тушки" в лизинг.

Валентина ПАХОМОВА

*источник: «Вечерняя Казань»
16.05.07*

РЕАЛЬНЫЙ КОНКУРЕНТ "БОИНГУ"

При определении судьбы Ту-334 не следует идти на поводу у лоббистов иностранных производителей.

В Россию хлынул поток заграничного "авиахлама". Самыми популярными "поддержанными иномарками" стали "короткофюзеляжные" 737-300 и 737-500 семейства Boeing 737 Classics. По размерности и совокупности технических характеристик из отечественных разработок к ним наиболее близок "Туполев-334". Но не всем по душе перспектива постепенного замещения импорта высокотехнологичной отечественной продукцией. По этой причине тормозится исполнение Постановления правительства РФ №215 от 15.04.2005 г. "Об организации серийного производства самолетов Ту-334 на ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова" и поручения первого вице-преьера Сергея Иванова №СИ-П7-6009 от 15 декабря 2006 г.

В начале прошлого года российские авиаперевозчики располагали сотней самолетов зарубежного производства. В нынешнем мае количество "иномарок" вплотную подошло к отметке 200. Машины с заводской линии к нам идут неохотно - в последние четыре года таковыми были только "аэробусы" семейства А320, которые закупает "Аэрофлот - Российские авиалинии". В основном "пришельцы" представлены "сильно поношенными" "боингами". Больше половины составляют самолеты семейства 737 Classics.

"Классики" сегодня эксплуатируются в компаниях "Трансаэро", AirUnion, S7 ("Сибирь"), "Пулково" (сливается с ГТК "Россия"), "КД авиа" (бывшая "Калининград Авиа"), "Авиапрад", "Оренбургские авиалинии" (Open Air), "Атлант-Союз" и Sky Express (всего около 50 единиц). В 2005-2006 гг. в Россию попадало по 30-40 "боингов" ежегодно. Такой темп сохранится и в 2007 году, - сообщил корреспонденту "ВПК" вице-президент "Боинг - Гражданские самолеты" по продажам в России и СНГ Крейг Джонс. - Причем наиболее популярным у авиакомпаний остается Boeing 737.

Обратим внимание на то, что поставки серийных самолетов модификаций 737-100 и 737-200 начались еще в 1968 г. Эти машины известны авиационному сообществу под общим названием "737 Initial" ("Ранний 737"). Их выпустили в количестве 1 144 единиц. Пять 737-200 эксплуатировала компания "Трансаэро", еще два - "Сахалинские авиатрассы". "Ранние 737" сменили на конвейере усовершенствованные самолеты 737 Classics ("Классика 737"). В 1984-м поступил на службу 737-300, затем появился "удлиненный" 737-400 и "укороченный" 737-500. У модели 737-300 фюзеляж был длиннее 737-200 на 2,6 метра и вмещал 140 пассажиров (в компоновке с шагом кресел 813 мм). Фюзеляж 737-500 практически повторял 737-200. В салоне двух классов размещались 108 пассажиров, при одноклассной компоновке - 122 (шаг кресел 813 мм). Первый серийный 737-500 поступил в эксплуатацию в 1990 г. Заказчикам предлагалось два варианта исполнения самолета - стандартный (std.) с взлетным весом 52,3 т и увеличенного взлетного веса High Gross Weight (HGW) до 60,6 т. В конце девяностых годов - после выпуска 1 988 машин (1 114 - "300", 486 - "400" и 389 - "500") - "классики" уступили место семейству 737NG (Next Gen-

eration - "Следующее поколение 737"). Оно отличается новым крылом со сверхкритическими профилями увеличенной площади (125 кв. м) и размаха (34,3 м). Аэродинамика существенно улучшилась, а объем топливных баков увеличился с 20 до 26 тыс. литров. Усовершенствованные двигатели CFM56-7 разместили в мотогондолах "облагороженных" форм. Самый "короткий" - 737-600 может перевозить 110 пассажиров в салоне двух классов на дальность до 5 640 км. Компоновка повышенной емкости предлагает 132 места (шаг кресел 762 мм). Однако на эту модель поступило всего лишь 69 заказов. Большое и тяжелое крыло оправдывает себя только в случае более вместительных 737-700 и 737-800, их заказано более 3 300 единиц.

Несмотря на появление машин "следующего поколения 737", популярность "классики" сохранилась. По данным лондонского издания Airline Fleet & Network Management, при полете на типичном маршруте дальностью 550 км самолет 737-700 имеет расход топлива всего на 6-7% меньше, чем машина 737-300, а лизинговые платежи за новый самолет в 2-3 раза выше. Поэтому 737-300 считается "более чем конкурентоспособным" на маршрутах с дальностью до 900-1000 км. В сегменте 100-местных машин легкий 737-500 смотрится лучше утяжеленного 737-600. Это отчасти и объясняет то обстоятельство, что российские авиаперевозчики не эксплуатируют ни одной машины "следующего поколения 737", а предпочитают дешевую "классику".

По оценке корпорации Boeing (сделанной в 2001 г.), на протяжении 20 лет авиаперевозчики мира приобрели 3 тыс. стоместных самолетов. Представляется, что на этом сегменте рынка и должно присутствовать со своим продуктом ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Тем более что Ту-334 обладает рядом преимуществ перед самолетами семейства 737. Туполевская машина более современная, ее проектирование началось в девяностые годы. Самолет поднялся в воздух в 1999 г. и получил сертификат типа в 2004-м (Boeing 737 впервые взлетел в 1967 г., а сертификат типа получил в 1968-м). Между "тушкой" и "боингом" - почти 40 лет разрыва в области технологий. Ту-334 использует крыло, набранное из суперкритических профилей. Во времена создания 737 американские инженеры еще не знали этого. В конструкции Ту-334 широко применяются композиционные материалы, которых не было у разработчиков 737. Запорожский двигатель Д-436Т1, если сравнивать его с простым двухвальным CFM56, имеет более "продвинутой" трехвальной схему, меньший удельный вес и расход топлива. "Триста тридцать четверка" получилась легче и "летучее" "боинга"; она потребляет меньше топлива при одинаковой коммерческой нагрузке. И еще. Салон Ту-334 немного короче 737-500, но разница (102 пассажира против 108 в стандартной "заводской" конфигурации салона) незаметна при практической эксплуатации. Дальность полета с полной кабиной у "Туполева" на четыре сотни километров больше (3 150 против 2 744). Больше скорость крейсерского полета (820 против 795 км/ч), а часовые расходы топлива ниже (1,8 т против 2 т).

После отказа нынешнего руководства РСК "МиГ" от ранее провозглашенных планов строительства Ту-334 на заводе в Луховицах роль лидера проекта перешла к

КАПО им. С.П. Горбунова. Разработан инвестиционный проект, обосновывающий бюджетную заявку на постановку производства Ту-334. Правительство Республики Татарстан готово выделить треть необходимой суммы на запуск проекта. В марте с. г. в Казани прошло совещание по вопросам производственной кооперации и запуску серийного производства Ту-334. В нем приняли участие представители Роспрома, Минпромэнерго, правительства Татарии и ОАК. Собравшиеся констатировали, что пройден большой путь по освоению технологий изготовления деталей Ту-334 в рамках строительства пяти опытных самолетов на ряде ведущих предприятий отрасли - КиГАЗ "Авиант", "Тавиа", РСК "МиГ" и "Гидромаш". Высокая степень унификации по планеру и оборудованию с Ту-204 позволяет задействовать в проекте КАПО, "Авиастар" и их смежников. Эффективной реализации программы Ту-334 поможет вовлечение в производственную кооперацию "Авиакопра", ААК "Прогресс" и ВАСО.

Ту-334 получил наибольшее количество заявок от российских авиакомпаний в ходе проведенной ОАК и "Ильюшин Финанс" кампании по определению наиболее востребованных рынком моделей отечественных самолетов. По данным фирмы "Туполев", 20 российских структур готовы приобрести на условиях финансового лизинга 151 самолет Ту-334-100. Еще 61 машину просят иранские авиаперевозчики. Вместе получается 212. Это дает возможность поддержки производства порядка 30 машин ежегодно в период 2009-2014 г. Казалось бы, дело ясное. Но вдруг (на ровном месте!) начались "чудеса". ОАК объявила о получении заявок всего-навсего на 114 Ту-334. Затем и эту цифру "дисконтировали" до 50, попросту вычеркнув "не понравившиеся" авиакомпании. Почему-то в отношении других предложенных на суд авиапредприятий типов самолетов "дисконтирование" не проводилось. Более того, кое-кому даже "приписали" (со слов руководителей этой компании, без запроса копий документов) несколько десятков "заявок".

Среди заявок на Ту-334 есть документы от финансово устойчивых авиапредприятий, в том числе "КавМинВодыАвиа" (KMV), "Авиационных линий Кубани" (ALK), "Авиакомпания "Татарстан", "Оренбургских авиалиний" (Orenair) и др. Командование авиации Внутренних войск МВД России также заявило о потребности в 4-6 Ту-334 на замену Ту-134 и Ан-72. Кстати, в итоговых бумажках ОАК этой заявки не числится. Выходит, МВД тоже "дисконтировали"?

Среди иранских компаний есть крупные игроки местного рынка: Aseman (с заявкой на 20 Ту-334), Kish Air (10), Caspian и Aria. Они успешно эксплуатируют магистральные самолеты Airbus A310 и Ту-154М. "Дисконтирование" иранских заявок - это больше чем глупость. Авиационный рынок этой страны динамично развивается. Сегодня по числу перевезенных пассажиров он составляет половину российского. Местные авиаперевозчики активно скупают столичные самолеты. За последние пять лет число самолетов голландского производства Fokker100 удвоилось. В декабре 2006 г. их было 24, еще 6 перекупались у бразильской авиакомпании TAM. Из аналогичной техники Россия может предложить только Ту-334. РФ повезло с тем, что у нее есть заинтересовавший иранцев самолет, не попадающий под действие американских санкций. Это при том, что производство Fokker100 закрыто, а все модели Airbus имеют слишком много американских комплектующих, что, понятно, не устраивает Тегеран. Вот что сказал

в беседе с корреспондентом "ВПК" один из вице-президентов Airbus: "Мы продолжаем поддерживать контакты с иранцами. Но пока в отношении ИРИ продолжает действовать эмбарго США, я не думаю, что мы сможем скоро заключить конкретные соглашения по поставке новых самолетов в эту страну. Нам приходится соблюдать американское эмбарго, поскольку в самолетах Airbus довольно много американских комплектующих. Даже если устанавливаются английские моторы Rolls-Royce, как, например, в случае A330-200 или A340-500/600, мы все равно превышаем пороговое ограничение в 10%, главным образом за счет авионики". По словам собеседника "ВПК", Airbus изучал возможность радикального изменения ситуации с использованием американских комплектующих. "Нам, конечно, очень хочется работать с иранскими авиакомпаниями, прежде всего с Iran Air, - отметил он. - Но мы не смогли изменить существующие подходы к проектированию наших самолетов. Новейшие машины A380 и A350 будут иметь значительную американскую комплектацию, существенно выше 10%".

Аналогичная ситуация складывается и с самолетом SuperJet. Среди 18 поставщиков систем первого уровня - шесть из США: B/E Aerospace, Curtis-Wright (Autronics), Goodrich, Hamilton Sunstrand, Honeywell и Parker. Президент ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин заявил "ВПК", что ГСС не будет предлагать SuperJet Ирану, опасаясь американских санкций. На российском же рынке SuperJet прежде всего заменит 76-местный Ту-134, на зарубежном - McDonnell Douglas DC-9/MD80, Boeing 717 и Avro Regional RJ-85/100. А вот составить конкуренцию более вместительному и комфортному Boeing 737-500 "суховская" машина не сможет. Во-первых, она заметно меньше как по числу кресел (86 и 108 в сопоставимых конфигурациях), так и по взлетному весу (разница в десять тонн). Во-вторых, SuperJet имеет узкий фюзеляж, рассчитанный на размещение пяти кресел в ряд, что является характерной особенностью самолетов регионального класса. А вот Ту-334, Як-42, Ту-204, Boeing 737, Boeing 757 и Airbus A320, которые классифицируются как "магистральные лайнеры", имеют фюзеляжи диаметром 3,8-3,94 м, что позволяет усаживать в один ряд шесть пассажиров. В-третьих, идея создания "удлиненной" версии SuperJet на 110-130 мест, высказанная гендиректором "Аэрофлота" Валерием Окуловым, опирается в договоренность между разработчиком силовой установки SuperJet100 - французской фирмой Snecma и ее американским партнером General Electric (GE). Ее суть в том, что тяга SaM146 должна быть "заметно ниже" тяги самого мало-мощного варианта CFM56. В результате самый мощный SaM146 на SuperJet100-95B/LR развивает 17 500 фунтов тяги (7938 кгс) против 18 500 фунтов (8391 кгс) у самого "слабосильного" CFM56-7B (который и установлен на Boeing 737-500!).

Анализ ситуации показывает, что реальную конкуренцию самой популярной в России "иномарке" 737-300/500 составляет только Ту-334. Поэтому продуктовый ряд ОАК должен строиться исходя именно из этого обстоятельства.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
23.05.07*

ЧЕМЕЗОВ ДЕРЖИТ СЛОВО

Месяц назад в России родилась новая общественная организация.

28 апреля в Колонном зале Дома союзов прошел учредительный съезд Союза машиностроителей России. Как обычно, лучшим "новым" оказалось хорошо забытое старое: созданный союз машиностроителей - это новая форма малопримечательной и малоэффективной общественной организации Российский союз машиностроителей. Потому никого не удивило, что и руководство новым Союзом перешло к недавно избраным лидерам РСМ - главе "Рособоронэкспорта" Сергею Чемезову, ставшему председателем Союза машиностроителей России, и его соратнику Владимиру Артякову, бывшему заму в "Рособоронэкспорте", а ныне ответственному в команде Чемезова за возрождение российского автопрома.

СЕРЬЕЗНЫЕ НАМЕРЕНИЯ

Многие эксперты считают, что Союз машиностроителей в скором времени может превратиться в одно из крупнейших отраслевых объединений, более того - в партию промышленников с серьезным политическим потенциалом. Под определение "машиностроительные" подходят более 50 тыс. российских предприятий, в отрасли занято более 4 млн. специалистов. Прибавьте к ним других производителей (и не только), готовых причислить себя к машиностроителям в расчете на всем известный административный ресурс Сергея Чемезова.

Сам глава "Рособоронэкспорта" не жалеет ни времени, ни слов, чтобы опровергнуть слухи о формировании под крылом Союза новой политической силы, и всячески отрешивается от политических амбиций. Настойчиво твердит журналистам, что главная задача Союза - лоббирование интересов российских машиностроителей. Что ж, в свете вступления России в ВТО они как никогда остро нуждаются в поддержке.

Читатели "НГ" могли познакомиться с планами и размышлениями лидера новой общественной организации в интервью, которое Сергей Чемезов дал нашему корреспонденту накануне учредительного съезда Союза машиностроителей. Глава "Рособоронэкспорта" много и серьезно говорил о роли машиностроительного комплекса в экономике развитых стран и об опасном положении дел, которое сложилось в нашем машиностроении. Говорил об отсутствии коммуникаций между промышленностью, наукой и властью, о необходимости консолидированно решать острые проблемы, чтобы предприятия отрасли могли выжить и действительно работать на благо отечественной экономики. Было очевидно, что глава экспортного ведомства заболел идеей возрождения российского машиностроения и всерьез намерен внести свой вклад в дело "перехода к экономике инновационного типа".

Многие, знающие Чемезова, были в некотором недоумении: "Рособоронэкспорт" - всегда практичные и расчетливые торговцы оружием - оказались одержимы высокими идеями спасения российской про-

мышленности. Что ж, в нашу эпоху политической конъюнктуры такие эпидемии, поражающие умы амбициозных деятелей современной России, случаются часто и распространяются быстро.

Признаюсь, я полагал, что наши машиностроители обсудят свои невнятные планы на банкете после съезда да и оставят их в стенах Колонного зала Дома союзов до следующей встречи.

БИТВА ЗА АВТОВАЗ

Однако уже в мае Сергей Чемезов продемонстрировал, насколько серьезны были его намерения лоббировать интересы отечественного машиностроения и на каком уровне он способен это делать. Глава "Рособоронэкспорта" сумел уговорить президента России Владимира Путина посетить АвтоВАЗ, полтора года назад перешедший под контроль его команды. Руководители страны больше 20 лет вообще не приезжали на завод. Последним его посетил Михаил Горбачев еще в 1986 году.

После непростого общения с европейскими коллегами на саммите "Россия - Евросоюз" и нервных пресс-конференций с не самыми лояльными России иностранными журналистами Путин отправился за впечатлениями в Тольятти. Здесь он познакомился с экспозицией действующих и перспективных моделей завода, выслушал доклад руководства АвтоВАЗа о текущих задачах и перспективах развития, осмотрел конвейер и не удержался от соблазна прокатиться за рулем новенькой "Лады-Калины". "Хорошенькая машинка", - сказал президент, выходя из автомобиля после пробного круга по заводскому испытательному треку. В присутствии президента был подписан протокол о намерениях между АвтоВАЗом и канадской корпорацией "Магна" о создании совместного предприятия по производству автомобилей класса "С". Соглашение о создании СП стороны должны подписать осенью, а производство (мощность первой линии - 220 тыс. автомобилей) запустят уже в 2009 году.

В общем, президент просьбу бывшего сослуживца выполнил: машины похвалил, планы руководства одобрил, воодушевил иностранных партнеров, которые таких гарантий своих инвестиций и не ожидали. Даже успокоил взволнованных работников на конвейере, которых они вместе с главой "Магна" Фрэнком Стронаком на двух языках заверили, что у вазовцев в связи с запуском нового производства только благоприятные перспективы. Уж если сам президент говорит, что верит в российский автопром, тоже очень хочется поверить.

Как оказалось, визит Путина на АвтоВАЗ только открыл майскую программу Сергея Чемезова по продвижению российского машиностроения. Уже на следующей неделе глава "Рособоронэкспорта" в свите президента России направился в Австрию представлять на международном уровне интересы вверенных ему промышленных отраслей. Чемезов предстал на российско-австрийском деловом форуме практически во всех своих ипостасях и во всех добился успеха. Меньше чем через неделю после подписания доку-

мента о совместном предприятии с "Магна" Сергей Чemezov ставит свою подпись председателя совета директоров ОАО "АвтоВАЗ" под соглашением с новым партнером о разработке автомобилей на платформе класса "С". Там же, в Вене, заключены крупные кредитные соглашения с финансовой группой "Райффайзенбанк" о привлечении синдицированного кредита для АвтоВАЗа в размере 500 млн. долл. и кредитовании ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма", которую Чemezov возглавил в ноябре прошлого года. И о подопечном общественном объединении не забывают - устанавливаются партнерские отношения между Союзом машиностроителей и австрийским отраслевым объединением производителей машиностроительной и металлургической продукции Fachverband Maschinen und Metallwaren Industrie.

После венских соглашений команде Чemezova было чем похвастать на собрании акционеров ОАО "АвтоВАЗ", куда направились прямо из австрийской столицы. В повестке дня ежегодного собрания акционеров, прошедшего в субботу, 26 мая, никаких революционных вопросов не стояло. Казалось бы, все как обычно. Утвердили годовой отчет общества, внесли незначительные изменения в состав совета директоров, одобрили решение о дроблении акций завода. Однако для всех было очевидно: черту, отделяющую громоздкий, погрязший в криминале АвтоВАЗ от современного, эффективного и успешного производства, уже переступили.

ХОЛДИНГИ И ПАРТНЕРСТВА

За две майские недели Сергей Чemezov убедил всех: он не откажется от идеи сделать машиностроение одной из лидирующих отраслей российской экономики, способной вывести Россию в число ведущих промышленных держав мира. Компетентность успешного оружейного коммерсанта сомнений не вызывает. Всего за пару лет команда Чemezova сумела практически вдвое увеличить объем продаж российского оружия за рубеж - с 3 до 5,5 млрд. долл. И значительно расширить географию заказчиков российских систем вооружения. Алжир, Венесуэла, страны Юго-Восточной Азии заключают с Россией миллиардные оружейные сделки. Портфель заказов ФГУП "Рособоронэкспорт" превышает 22 млрд. долл. В начале года президент РФ наделил ФГУП монопольным правом экспортировать продукцию и технологии военного назначения, за счет чего объем продаж "Рособоронэкспорта" возрастет еще как минимум на 10%.

Зачем Сергей Чemezov, грамотный экономист, прекрасно осознавая реальное состояние отечественной промышленности, берется расчищать эти авгиевы конюшни?

История с АвтоВАЗом ясно показывает: Чemezovu просто на уровне верховной власти поручили разобраться с ситуацией в Тольятти. Тогда все осознавали, что "Рособоронэкспорту" подкинули "мертвый плод". Российский рынок с каждым годом все больше насыщается доступными иномарками отечественной сборки. АвтоВАЗу, практически погрязшему в криминальных войнах, воровстве и коррупции, никто больше пяти лет существования не предрекал. Прежнее руководство ничего не могло поделаться с агрессивной мафией вокруг завода. От покупки АвтоВАЗа открешивались российские олигархи, в частности Олег

Дерипаска, который считал российское автомобилестроение малоперспективным бизнесом. Иностранный инвестор, даже если бы и решился прийти на АвтоВАЗ с его запутанной структурой собственности, переориентировал бы работу завода на сборку своих моделей и, без сомнения, закрыл большую часть цехов завода, оставив без работы тысячи человек. И тогда бы Тольятти ждал социальный взрыв, ущерб от которого мог быть несопоставим с ущербом, наносимым бушевавшим на заводе криминалом.

"Рособоронэкспорт" взялся за решение проблем АвтоВАЗа и за год полностью освободил завод от тяжкого криминального яра. Предприятие впервые за долгие годы оказалось в нормальных условиях работы. За год с небольшим экспортер оружия превратился в ключевое звено российской промышленности. Без громкой риторики и пренебрежительных оценок, какие любят бросать некоторые высокопоставленные чиновники в адрес российского машиностроения, особенно автопрома, команда Чemezova преобразует отечественную промышленность и воплощает в жизнь новые модели управления целыми отраслями. За счет создания вертолетостроительного холдинга на базе дочерней компании "Рособоронэкспорта" ОАО "Оборонпром", объединившего госпакеты акций вертолетных заводов страны, удалось существенно повысить объем продаж авиатехники, что было невозможно в 1990-е годы из-за внутренней конкуренции заводов. На примере вертолетостроительного холдинга "Рособоронэкспорт" наглядно показал эффективность интегрированных структур в промышленности и начал формирование холдингов в других отраслях. Очевидно, не без одобрения свыше.

В 2006 году "Рособоронэкспорт" объявил о намерении создать холдинг по выпуску спецсталей и сплавов. В 2007 году приступил к реализации этих планов и приобрел через холдинг "Русспецсталь" завод "Красный Октябрь". "Рособоронэкспорт" намерен консолидировать предприятия двигателестроения, производителей электроники для российского вооружения, производителей и разработчиков композиционных материалов, используемых в военной авиации.

Недавно стало известно, что "Рособоронэкспорт" предлагает правительству объединить производителей промышленных взрывчатых веществ и средств инициирования. Однако форма объединения предложена уже новая: Чemezov полагает объединить шесть профильных оборонных предприятий уже не в холдинг, а в некоммерческое партнерство, ассоциацию производителей промышленных взрывчатых веществ и средств инициирования ("Апровзрыв"), предусматривая в первую очередь согласование ценовой политики и координацию рыночных действий входящих в нее предприятий. Аналитики называют отрасль боеприпасов и спецхимии одной из самых сложных с экономической точки зрения. Понятно, что, предлагая подобные проекты, "Рособоронэкспорт" руководствуется не соображениями экономической выгоды.

Зачем руководитель успешного экспортного ведомства фактически занимается наведением порядка в отраслях российской промышленности, не обращая внимания ни на долгосрочность проектов, ни на призрачность экономических перспектив? Чего греха таить, не все отрасли, пережившие "вторжение" "Рособоронэкспорта", экономически малоперспектив-

ны. Чемезову достаются и лакомые кусочки - в ноябре прошлого года "Рособоронэкспорт" стал владельцем более двух третей (66%) пакета акций единственного в России поставщика титана - корпорации "ВСМПО-Ависма". Предприятия ВСМПО обеспечивают от 30 до 100% поставок титановой продукции для крупнейших авиакомпаний мира - Boeing, Airbus, Embraer и других. И теперь Чемезов в кресле председателя совета директоров ВСМПО не только поставил под свой контроль российскую аэрокосмическую отрасль. На мировом рынке ожидается удвоение спроса на титановую продукцию, в ближайшей перспективе титановые активы принесут "Рособоронэкспорту" сверхдоходы, которые останутся в России.

Проекты, в которых сегодня занят "Рособоронэкспорт", объединяет одно - все они связаны с защитой государственной безопасности от возможных угроз. Сергей Чемезов любит говорить, что занимается "реальной экономикой". Но экономист никогда не станет инвестировать в то, что не гарантирует прибыли, он может преследовать только одну цель - прибыль. Глава "Рособоронэкспорта", очевидно, руководствуется другими приоритетами, которые прописаны не столько в "Капитале" Маркса, сколько в концепции государственной безопасности России.

Вадим СОЛОВЬЕВ

*источник: газета «Независимая газета»
28.05.07*

ЮБИЛЕЙНАЯ ЗАГРУЗКА

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и авиаперевозчик "Атлант-Союз" подписали договор о намерениях по лизингу четырех Ил-96-400Т производства ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). В ИФК отметили, что твердый договор должен быть подписан в конце лета. Как полагают эксперты, каждый борт обойдется компании в \$60-70 млн. Аналитики назвали сделку перспективной, но заметили, что возможны задержки в выполнении заказа.

Руководитель ИФК Александр Рубцов и гендиректор "Атлант-Союза" Владимир Давыдов подписали договор о намерении приобрести в долгосрочный финансовый лизинг четыре грузовых лайнера Ил-96-400Т производства ВАСО. Таким образом, заказ "Атлант-Союза" вырос до шести грузовых "илов". Как заметил Александр Рубцов, две машины по первому контракту будут поставлены перевозчику в конце октября, кроме того, "Атлант-Союз" уже перечислил за них аванс - \$10 млн. Он добавил, что твердый контракт на поставку самолетов компании намерены подписать до конца лета - после прохождения летных испытаний первых двух грузовиков. Как пояснил господин Рубцов, третий и четвертый лайнеры планируется построить к 2008 году и два - к 2009.

Владимир Давыдов подчеркнул, что "Атлант-Союз" станет первым эксплуатантом 400-й модификации. "У нашей авиакомпании самый большой парк Ил-86 - восемь машин. Мы эксплуатируем их по 14-16 часов в сутки. Я просто не знаю самолетов надежней. Могу сказать, что лайнеры производства ВАСО достаточно хорошо себя зарекомендовали", - заметил он. Гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, в свою очередь, поблагодарил господина Давыдова за доверие и посетовал на то, что компания сделала маленький заказ: "Жаль, что всего четыре, лучше бы побольше". Тем не менее он отметил, что соглашение с "Атлант-Союзом" является самым лучшим подарком к 75-летию предприятия.

Как неоднократно сообщали в ИФК, к Ил-96-400 проявляют интерес несколько компаний: заключен договор с Зимбабве на пять самолетов, с Китаем - опционный контракт на четыре лайнера, подписаны основные условия сделки с "Аэрофлотом-Карго" на шесть грузовых самолетов. Впрочем, как заметил господин Рубцов, "Аэрофлот-Карго" пока откладывает подписание соглашения. Источник, знакомый с ситуацией, объясняет причину проволочек затянувшимся конфликтом между ИФК и "Аэрофлотом" из-за контракта по Ил-96-300.

Руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев назвал сделку перспективной для всех сторон, а Ил-96-400Т - вполне надежной и востребованной на рынке модификацией. "Пожалуй, единственной сложностью, с которой могут столкнуться участники проекта, является задержка выполнения заказа. Она, в свою очередь, может быть связана с перебоями в поставках комплектующих со стороны партнеров ВАСО", - пояснил эксперт. С ним согласился Борис Рыбак, гендиректор консалтинговой компании Infomost, отметивший, что процесс сборки авиалайнеров может тормозиться в случае, если возникнут проблемы с финансированием инвестпрограммы по техпервооружению предприятия со стороны госбюджета. Он рассказал, что по лизинговой программе стоимость каждого борта Ил-96-400Т может составить \$60-70 млн. "Я не считаю рискованным увеличение заказа на еще не обкатанную модель, поскольку 400-й - модификация давно всем известного своей надежностью Ил-96-300", - заметил господин Рыбак. Между тем руководитель Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов сообщил, что "Атлант-Союз", в отличие от других компаний, работает не совсем в рыночном инвайронменте, поскольку контролируется правительством Москвы. "Поэтому не удивительно, что авиаперевозчик решился на столь смелые шаги по пополнению собственного парка", - резюмировал господин Пухов.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

*источник: газета «Коммерсантъ-Воронеж»
28.05.07*

МАШИНОСТРОИТЕЛИ ПРИОБРЕЛИ ЛОББИСТОВ

**Сергей Чемезов: под нашим крылом
50 тысяч предприятий и четыре
миллиона специалистов.**

ИЗ ДОСЬЕ "НВО"

Сергей Викторович Чемезов родился 20 августа 1952 года в Иркутской области. В 1975 году окончил Иркутский институт народного хозяйства, затем работал в промышленном объединении "Луч". С 1983 по 1988 годы возглавлял представительство "Луча" в ГДР. С 1989 года - заместитель гендиректора внешнеэкономического объединения "Совинтерспорт". В 1996 году возглавил управление внешнеэкономических связей управделами Президента РФ. В 1999 году стал гендиректором ФГУП "Промэкспорт", а в 2004 г. - руководителем ФГУП "Рособоронэкспорт".

28 апреля в Москве состоялся учредительный съезд новой общественной организации - Союза машиностроителей России. На съезд собралось около 300 делегатов из 59 регионов страны. Председателем Союза избран гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов. Он рассказывает о задачах новой организации.

- Сергей Викторович, Союз машиностроителей - это что, лоббирование интересов данной отрасли?

- Начнем с того, что "лоббирование" - не самое ругательное слово, особенно если речь идет о цивилизованном продвижении интересов огромного количества людей, задействованных в таком важнейшем секторе экономики нашей страны, каким является машиностроение. Сейчас здесь действует более 50 тысяч предприятий различных форм собственности, где заняты около четырех миллионов специалистов. Умножьте эту цифру на три, ведь труд каждого машиностроителя обеспечивает как минимум работу еще трех человек в других сферах производства. А еще прибавьте членов семей, и вы поймете, сколько россиян кровно заинтересовано в стабильном функционировании этого сектора экономики. Поэтому давайте не будем путать цивилизованное продвижение и поддержку на самом высоком уровне позитивных идей с таким понятием, как "теневое лоббирование". Лоббирование - это специфический институт политической системы, механизм влияния общественных организаций на процесс принятия решений органами госвласти по вопросам внутренней и внешней политики. Он существует во всех цивилизованных странах, и в этом нет ничего предосудительного.

- Значит, дела в российском машиностроении идут пока не блестяще, если приходится создавать такую мощную общественную организацию для защиты его интересов?

- Я бы не стал сгущать краски, но проблема действительно серьезная и требует скорейшего решения. Отдельные отрасли российского машиностроительного комплекса отстают от мировых стандартов на 20-30 лет. Зачастую продукция наших машиностроителей имеет низкое качество и высокую энергозатратность. Сегодняшнее состояние отечественного машиностроения исчерпало возможность конкурировать на внешнем да и на внутреннем рынке.

- Зато у нас есть нефть, уголь, газ...

- Все это невосполнимые ресурсы, которые рано или поздно иссякнут. К тому же они не так велики, как все привыкли считать. Мы обладаем всего 10% разведанных мировых запасов нефти, 17% угля и 33% газа. Страна не может вечно сидеть на сырьевой игле. Нужно использовать наши главные преимущества - сырьевую базу, мощный интеллектуальный потенциал и наукоемкое производство. Только машиностроение, основанное на высоких передовых технологиях, способно обеспечить наше достойное будущее. Рост ВВП, о чем неоднократно говорил Президент Российской Федерации, в намеченных объемах может обеспечить машиностроительный комплекс России, включая ОПК.

- Но чтобы вылечить болезнь, нужно, как говорят врачи, знать ее историю...

- Она известна. Вспомните наше недавнее прошлое. По многим направлениям машиностроения Советский Союз был мировым лидером и успешно конкурировал с ведущими мировыми производителями. Но в свое время мы прозевали технологическую революцию, которая произошла в ведущих промышленных государствах. Отсюда - технический уровень и уровень качества выпускаемой промышленными предприятиями продукции. Поэтому нет ничего удивительного в том, что мы начинаем терять позиции даже на тех рынках, где имели безусловный успех.

Например, в 1960 году наша страна вышла на первое место в мире по производству тракторов. В тот год сошло с конвейера 238,5 тысячи единиц. Через 15 лет тракторов различных марок было выпущено уже более полумиллиона - 550,4 тысячи. Американцы, занимающие вторую строчку в тракторостроительном рейтинге, производили менее половины этого количества. Сейчас мы не можем обеспечить и 15 тысяч. И за границей наша продукция пользовалась успехом. Около четырех десятков, как тогда говорили, капиталистических стран закупили наши трактора. А по общему объему выпускаемой машиностроительной продукции Советский Союз в 70-х годах занимал первое место в Европе и второе после США в мире.

- Как известно, на боевую авиацию сегодня приходится около половины военного экспорта. А как обстоят дела в отечественном самолетостроении в целом?

- Авиапромышленность СССР в лучшие годы только в гражданском секторе выпускала по 150 магистральных, региональных и грузовых самолетов плюс три сотни вертолетов. Показатели в военном авиапроизводстве были еще выше - по 620 самолетов и 390 вертолетов. Теперь сравните: в последний год уходящего века весь российский авиапром построил всего девять гражданских самолетов. А вот безрадостная динамика последних лет. 2003 год - в России произведено 11 гражданских самолетов, 2004 год - 17 и 2005 год - 18. Тот же Boeing выпускает сейчас более шестисот авиалайнеров в год, а производительность труда там почти в 30 раз выше, чем на наших предприятиях. И это не абстрактные цифры.

- Сергей Викторович, уже просто боюсь спрашивать о судостроении.

- Не нужно бояться. Нужно оценивать проблему в комплексе и делать соответствующие выводы. Еще не так давно наши верфи строили по 50 военных судов в год. Сейчас, чтобы спустить на воду головную подводную лодку стратегического назначения четвертого поколения "Юрий Долгорукий", потребовалось 11 лет. Это очень большой срок даже для такого уникального проекта. Но в гражданском судостроении дела идут еще хуже. По оценке Минпромэнерго России, отечественные заказчики размещают в России лишь 5,8% своих заказов. На этом фоне производство боевых кораблей смотрится действительно неплохо. В настоящее время судостроительные мощности России загружены на 40%, из них более 70% - военные заказы, в том числе заключенные "Рособоронэкспортом" в ходе работы с нашими зарубежными партнерами.

Это лишь отдельные примеры, иллюстрирующие далеко не благополучную картину по машиностроительной отрасли в целом. За сравнительно небольшой срок у нас в 10 и более раз сократилось производство металлорежущих станков, автоматических и полуавтоматических линий, комбайнов и другой продукции машиностроения. Всего же доля машиностроения в общем объеме выпуска отечественной промышленной продукции составляет не более 20%, тогда как в США, Японии и Германии эти показатели соответственно составляют 46, 51 и 54%.

Обрушился - иного слова не нахожу - удельный вес машиностроительных изделий и в общем объеме российского экспорта. Если в 1970 году он составлял 21,5%, то сейчас - чуть более трех. Для сравнения - в США эта цифра равняется 93%.

В экономике есть еще один знаковый показатель - старение основных фондов. По данным Госкомстата, в российском машиностроении до 70% оборудования имеет средний возраст 20 и более лет. Это означает, что подавляющая часть основных фондов устарела не только морально, но и физически. Так, в судостроении, радиоэлектронном комплексе, вертолетной индустрии износ оборудования превышает 65%. При этом станки, которые условно можно назвать современными (они эксплуатируются не более пяти лет), составляют всего 5%. Можно ли на такой базе производить конкурентоспособную продукцию? Вряд ли. Отсюда и проблемы реализации инновационных разработок отечественной оборонки в серийном производстве. Вот и получается: прорывные идеи есть, а реализовать их не можем. Поэтому неудивительно, что мощности в машиностроении загружены всего на 30-40%.

- Но если в промышленности дела идут так плохо, то каким образом "Рособоронэкспорту" удастся с каждым годом увеличивать на мировом рынке объем продаж нашего вооружения?

- Дело в том, что основа современного российского ОПК - это 1300 предприятий и организаций, на которых удалось сохранить производственно-промышленный потенциал, свыше половины научных сил всего государства, основную часть специалистов, а также восстановить межкооперационные связи. Я бы добавил к этому и четкую маркетинговую политику, и профессионализм менеджмента нашего предприятия. Все это и стало слагаемыми нашего успеха на мировом рынке вооружения. Как вы знаете, портфель заказов на сегодняшний день по вооружению и военной технике составляет порядка 30 миллиардов долларов, а объемы продаж текущего года, уверен, перекроют показатели года минувшего.

Так что не все так плохо, и мне бы не хотелось, чтобы у читателей складывалось впечатление безысходности. Просто мы сосредоточили внимание на тех проблемах, которые нужно решать безотлагательно, прямо сейчас. И для этого в нашей стране есть все необходимые условия. Несмотря на проблемы 90-х годов, Россия сохранила за собой ведущие позиции в области продукции военного назначения, производства космических аппаратов и ракетноносителей, атомного и энергетического машиностроения, отдельных направлений авиа- и судостроения.

Хочется думать, что худшие дни позади. За последние годы наша экономика демонстрирует устойчивые и даже по мировым меркам довольно высокие темпы роста. В среднем 6-6,5% в год. Соответствующая положительная динамика наблюдается и в развитии ОПК. Общие объемы производства на оборонных предприятиях в период с 2001 по 2005 год увеличивались в среднем на 7%. И это значительно выше, чем по промышленности в целом, где рост производства составляет только 4,3-4,5%. Но, повторюсь, это уже пройденное, уже достигнутое. Нужны новые заделы, новые рубежи, новые, более высокие темпы роста, новые средства их обеспечения.

- Каковы, на Ваш взгляд, стратегические направления в машиностроении, которые могут не только принести ощутимый эффект в обозримом будущем, но и придать мощный импульс развитию всей российской промышленности?

- В условиях глобализации и как следствие роста конкуренции на мировых рынках большинство развитых стран оказывает своему национальному машиностроительному комплексу серьезную поддержку. Это и прямое участие государства в основных отраслях машиностроительного комплекса, и льготное финансирование в совокупности с налоговыми льготами для предприятий, и господдержка НИОКР, и даже использование политических рычагов государства для продвижения машиностроительной продукции на внешние рынки.

По мнению экономистов и специалистов-производственников, наиболее перспективными можно считать шесть-семь основных секторов российского машиностроения. Это автомобильное производство, энергомашиностроение и оборудование для топливно-энергетического комплекса, транспортное машиностроение, производство сельскохозяйственной техники, станкостроение и, конечно, ОПК.

- Вы начали с легковых автомобилей. Безусловно, выпуск легковушек в стране растет, однако немалую роль в этом играют восемь иностранных автозаводов, построенных на территории России. Но там, как известно, в основном производится "отверточная" сборка.

- "Отвертка" в любом случае лучше, чем примитивный импорт подержанных иномарок. Создавая совместные предприятия, мы получаем и доступ к современным, хотя порой и не самым передовым зарубежным технологиям. А самое главное - создается конкурентная среда, в которой начинают работать рыночные механизмы, стимулируя и отечественное производство. Побеждает в этом соревновании лучший. Естественно, в перспективе мы нацелены на создание конкурентоспособного российского автомобиля. Сейчас АвтоВАЗ удерживает практически половину отечественного рынка легковых автомобилей. Но, по прогнозам, уже к 2010 году эта доля может сократиться до 31%. Поэтому судьба отечественного автомобиля на внутреннем рынке зависит от того, удастся ли нам создать продукт, действительно востребованный отечественным потребителем.

Сейчас мы поставили себе цель к 2009 году создать качественную и относительно недорогую, до 12 тысяч долларов, легковушку, рассчитанную именно на российского потребителя и эксплуатацию в суровых условиях нашей страны, - некий аналог немецкого "народного автомобиля". Однако самостоятельно АвтоВАЗ эти задачи не решит. Для этого нам нужен сильный партнер, заинтересованный в успехе проекта и готовый привлечь для его реализации современные технологии. Уже достигнуты договоренности с канадской Магна о запуске в серийное производство автомобиля класса С. На первом этапе планируется выпускать до 220 тысяч автомобилей в год. В ближайшее время определимся, строить ли под это производство новый завод или разместить его на существующих площадках. К слову, второй вариант вдвое дешевле, 700-800 миллионов долларов. Не исключено, что АвтоВАЗ привлечет крупного стратегического инвестора из-за рубежа, возможно, за счет продажи пакета акций предприятия. Контрольный пакет акций останется, конечно, в руках государства. И когда российские автомобилисты сделают самостоятельный и осознанный выбор в пользу наших машин, это будет настоящей победой отечественного автопрома.

- Так за чем же дело?

- Проблема в том, что в России осталось много предприятий с замкнутым циклом производства. В рамках одного предприятия делают все - производят идеи, штампуют заклепки, производят электронное оборудование, ведут сборку "под ключ" конечного продукта, а потом сами занимаются еще и сбытом собственных изделий. Такого быть не должно. России необходима принципиально новая модель организации предприятий машиностроения, модель, ориентированная на инновационное производство, где каждый сегмент - и разработчики, и поставщики, и производственники, и дилеры - должен подбираться на конкурсной основе. При этом нужно налаживать межпроизводственные связи как внутри страны, так и в мире. Это принципиально другая организация и структура производства. Нравится кому-то глобализация или нет, но она объективно существует, и не считаться с этим нельзя.

Есть и другая проблема. Небольшое предприятие, производящее какую-нибудь деталь, вдруг становится монополистом и диктует свои условия, поскольку, кроме этого завода, такую мелочь никто не производит. И эту деталь приходится брать, несмотря на завышенные цены и весьма посредственное качество. В итоге 70% стоимости конечного изделия - это стоимость комплектующих узлов и механизмов. А если условно взять все отказы в работе готового продукта за 100%, то из них 85% приходится как раз на сбой по вине комплектации.

- Неужели все комплектующие узлы и детали, качественные и зачастую более дешевые, придется ввозить из-за границы, где есть возможность выбора?

- Конечно, не стоит переходить грань здравого смысла. В некоторых образцах военной и медицинской техники, которая производится в России, применяется значительная доля электронных компонентов зарубежного производства или произведенных на основе кооперационных связей. Таким образом, базовой основой современного машиностроения должны стать крупные корпоративные структуры, оснащенные новейшим оборудованием. Другой, тоже эффективный рыночный механизм - аутсорсинг. Но, повторюсь еще раз, такая работа должна вестись на конкурентной основе.

- Скажите, как пробиться на международный рынок или на внутренний рынок других государств, когда даже в нашей собственной стране огромные трудности с реализацией отечественной продукции?

- Без поддержки государства положение в ближайшие годы будет еще хуже. Как можно конкурировать с китайской промпродукцией, если в России она зачастую продается по ценам более низким, чем стоимость металла, затраченного на ее производство? Но Китай идет на это в целях завоевания рынка и вытеснения конкурента. Там государство оказывает мощную протекционистскую поддержку своим производителям на всех уровнях, создавая комфортные условия, и даже покрывает вынужденные издержки. Если продукция необходима государству, китайский производитель может получить кредит на 25 лет под 2% годовых с отсрочкой первого взноса на пять лет.

Возьмем теперь наш пример. Российский дизель эффективнее, мощнее, лучше и на 20% дешевле своего западного аналога. Но ОАО "Трансмашхолдинг" с трудом пробивается на рынки европейских стран с этим изделием, потому что там государство защищает интересы своих собственных производителей аналогичной продукции. Вот и приходится "вступать в долю" с местными предприятиями, предоставляя им технологии, приобретая их комплектующие и т. д. и т. п. Поэтому неудивительно, что многие российские производители требуют от нашего государства аналогичных действий, вплоть до закрытия отечественного рынка для иностранцев лет на пять-семь, чтобы дать возможность нашему производителю вернуться и укрепить по-настоящему.

- А Вы не боитесь обвинений в отказе от рыночных принципов и в возврате к государственно-бюрократическому способу руководства экономикой?

- Речь не идет о возврате в прошлое, нет смысла возрождать систему тотального госрегулирования отечественного машиностроения по образцу советских времен. Это тупиковая идея. В современных условиях попытка повторения советской практики

самоизоляции, поддержки и государственного протекционизма не сможет привести к повышению конкурентоспособности машиностроительного комплекса. Но и устранившись от этой меры стимулирования отечественной экономики государство не имеет права. Новой России необходима модель промышленного развития, ориентированная на межрегиональные и глобальные кооперационные связи.

- А как быть с действительно прорывными направлениями, связанными, например, с компьютерными и нанотехнологиями?

- Не буду лукавить. Здесь ситуация еще сложнее. Взять хотя бы создание терафлоповых суперкомпьютеров, которые производят триллион операций в секунду. Уже есть машины производительностью более сотни терафлопс. Объем операций, на который обычному компьютеру нужно 700 лет, эти машины выполняют за 200-250 дней. Понятно, что такие ПМ-монстры нужны не ради чисто научного престижа, а для повышения эффективности технологического процесса. По своей значимости это сопоставимо с преодолением звукового барьера в авиации. Американцы справедливо говорят: "Кто слаб в вычислениях, тот неконкурентоспособен". И это не пустые слова.

Совсем недавно появились новые технологии - предсказательное моделирование и виртуальное прототипирование перспективных изделий. Теперь не нужно создавать аэродинамическую трубу и годами "продувать" в ней модели самолетов. Такая трехмерная "виртуальная труба" создается мощнейшим суперкомпьютером, который и обчисляет все необходимые параметры продува нового самолета. Представляете, даже не нужно создавать опытные модели новых лайнеров. Конструкторский замысел сразу воплощается в серийных образцах. Именно это дает колоссальную экономию финансовых и временных затрат при производстве сложной новой техники. Это реализация совершенно иных подходов и принципов производства. Если раньше на разработку новой модели автомобиля требовалось пять лет, то сейчас - всего год и три месяца. Тот, кто первым начнет широкое применение этой технологии, и будет вне конкуренции. Отставание от мировых тенденций в области компьютерных технологий и элементной базы особенно ощутимо в оборонных отраслях промышленности. Особенно при поставке продукции на экспорт. Российским предприятиям приходится делиться с конкурентами прибылью за использование их элементов электроники и автоматизированных систем управления.

В прошлом году мы поставили на экспорт вооружений на 5 миллиардов 300 миллионов долларов. Но если бы в нашей продукции была еще и высококачественная отечественная электронная начинка, то эти доходы были бы гораздо выше!

- Ну а что мы можем предпринять?

- Наша задача - развернуться от сырьевой экономики и взять решительный курс в сторону экономики знаний и высоких технологий.

"Рособоронэкспорт" совместно с Российской академией наук, Министерством обороны РФ и Федеральной службой по оборонному заказу разработал ряд предложений по кардинальному развитию информационных технологий в критически важных для государства областях.

Для того чтобы эффективнее внедрять отече-

ственные IT-разработки в различные отрасли национальной экономики, предлагается создать Национальный центр информационных технологий.

В нем мы рассчитываем сконцентрировать административные, финансовые, материальные и людские ресурсы на локальной территории.

Кстати, для реализации этой здоровой идеи потребуются частно-государственное партнерство.

- Вот так мы и перешли к проблеме прикладной науки и НИОКР...

- Я бы уточнил: не к проблеме НИОКР, а к проблеме финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок. Всего пару-тройку лет назад у нас в стране бывало мнение, что государство не должно давать деньги на эту работу. Пусть, дескать, предприятия сами изыскивают средства. Но затратность производства в том же ОПК очень велика. На рубль доходов приходится 90 копеек расходов. Где же предприятие найдет средства на НИОКР? И даже очень успешным производителям приходилось еще ту же затягивать пояса, чтобы найти эти деньги. А все остальные использовали научный потенциал, наработанный еще Советским Союзом, когда государство полностью финансировало все затраты на НИОКР.

Сейчас ситуация изменилась, но денег на военные НИОКР Россия тратит в несколько раз меньше, чем США, Израиль, Китай. В результате от поставки электронного апгрейда к самолетам, танкам, кораблям Израиль получает ненамного меньше того, что мы зарабатываем на продаже самих этих самолетов, танков и кораблей. В связи с этим мне представляется весьма конструктивной идея создания базовых федеральных центров науки и высоких технологий, в которые могут войти ведущие институты РАН, отраслевые институты, государственные научные центры, промышленные предприятия, выпускающие современное оборудование. Их финансирование должно вестись напрямую, без посредников. Но и ответственность за создание конкурентного и наукоемкого продукта должна быть персональной. Таким образом и будет закольцована инновационная цепочка - от фундаментальных исследований до конечного продукта.

- Но можно ли решить такую грандиозную задачу силами отдельных, даже весьма успешных промышленных предприятий?

- Вот именно, в одиночку нам не справиться! Необходимо подключить все здоровые силы страны из разных сфер - бизнес, власть, гражданское общество. В демократических странах наиболее эффективно такие задачи решаются с помощью общественных организаций. Вот почему нам необходима дееспособная, авторитетная и влиятельная общественная структура. Она бы осуществляла глубокий и квалифицированный анализ сложившейся в машиностроении ситуации, предлагала реальные и эффективные подходы к решению насущных проблем, определяла механизмы формирования и реализации государственной политики по поддержке национального машиностроительного комплекса. А он, как известно, включает в себя более двух десятков отраслей промышленности. Эта организация должна не только обладать правом законодательной инициативы, но и участвовать в подготовке и продвижении законопроектов, создании и реализации государственных программ.

Именно такими функциями и будет наделен сформированный нами Союз машиностроителей России. Он создан на основании Федерального закона "Об общественных организациях", в соответствии с которым членами нашего Союза могут быть только физические лица и общественные организации. Хочу надеяться, что это будет общенациональное движение в защиту отечественной промышленности. Союз должен стать инструментом согласования интересов государства, бизнеса и гражданского общества в решении проблем российского машиностроения. Деятельность организации будет сосредоточена на выработке системы векторов для эффективной промышленной политики государства, подкрепленной нормативно-правовой базой, продуманной кадровой политикой, эффективной работой соответствующих финансовых институтов, а также согласованными действиями государства и предприятий машиностроения всех форм собственности.

- Учитывая структуру экономики нашей страны, не остается сомнений, что в самое короткое время Союз машиностроителей станет весьма влиятельной организацией общероссийского масштаба. И во главе этой структуры - Вы. Можно ли получить откровенный ответ на вопрос: это плацдарм для реализации Ваших политических амбиций, которые Вы обозначили еще в ноябре прошлого года, когда Вас избрали в бюро высшего совета "Единой России"? Будет ли на базе этого Союза создана новая политическая организация?

- Из этой общественной "куколки" никакой политической "бабочки" мы создавать не намерены, мы не имеем на это морального права. Равно как и у меня персонально никаких политических амбиций нет. Я экономист-практик и, поверьте, с удовольствием занимаюсь своей работой. Поодиночке все давно устали бороться за выживание на рынке. А лезть в душу членам нашего союза с политическими идеями никто не намерен. На съезд прибыли и представители партии "Единая Россия", и представители "Справедливой России", наверняка многие из участников собра-

ния - приверженцы коммунистических идей. Мы собираемся вместе, чтобы сообща решать вопросы реальной экономики, чтобы совместно выработать действенные инструменты преобразования машиностроительного комплекса России. Российские предприятия машиностроения сегодня нуждаются в гарантиях стабильного развития машиностроительной отрасли, в четкой и обоснованной государственной промышленной политике. Они хотят понять, как им действовать на тех или иных рынках, какие цели ставить. От нынешней отраслевой организации ждут не емких политических лозунгов, а конкретных ответов на конкретные вопросы, решения проблем отрасли, формирования стабильных условий для бизнеса, долгосрочных программ поддержки и содействия.

- Так значит, все-таки есть свет в конце тоннеля?

- Стратегическая цель нашего государства определена четко и ясно. Необходимо сделать Россию страной развитого гражданского общества, устойчивой демократии, конкурентоспособной рыночной экономики и современных, хорошо оснащенных и профессионально подготовленных Вооруженных сил. Но без развития промышленности и ее основы - машиностроительного комплекса, включая ОПК, - нельзя создать условия для эффективного достижения этих целей и вывести нашу страну в число лидеров мировой экономики. Конечно, уже есть реальные успехи, но сейчас не время хвалиться своими достижениями. Нужно, засучив рукава, активно трудиться. Вот мы и делаем свою работу, которую знаем, любим и стараемся качественно выполнять. А что до похвал, то пусть это сделает российский народ, если, разумеется, мы того заслужим.

Вадим СОЛОВЬЕВ

*источник: газета «Независимое военное
обозрение»
18.05.07*

ЛОГИКА - В УСЛОВИЯХ КРЕДИТОВАНИЯ ПОКУПКИ САМОЛЕТОВ

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) 17 мая подписало с компанией ОАО "ВТБ-Лизинг" соглашение о намерениях по финансированию сделок на поставку самолетов и оборудования в рамках проекта Sukhoi SuperJet-100. Вскоре после подписания документов президент ГСС Виктор Субботин ответил на вопросы корреспондента "АвиаПорт.Ru".

- Соглашение, подписанное Вами с "ВТБ-Лизинг", предусматривает реализацию самолетов SuperJet через эту структуру. Но ГСС уже имеет аналогичную договоренность с "Финансовой лизинговой компанией" (ФЛК). Ранее говорилось о возможности участия "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) в проекте по поставке SuperJet'ов в AirUnion...

- Я не исключаю такого варианта, что появятся и другие лизинговые компании, готовые работать с авиакомпаниями по вопросам поставки самолетов SuperJet. Сегодня есть возможность выбрать любую. Если хочешь через ИФК - нет вопросов, пожалуйста. Если ИФК предложит лучшие условия продажи или лизингования - процентные ставки, условия платежей и т.д. Это все конкурентная среда, в которой могут работать авиакомпании. У нас такого раньше не было никогда. Было так: "либо иди туда, либо иди сюда". А сегодня авиакомпании могут выбирать.

- И все же, почему Вы не остановились на входящих в ОАК ИФК и ФЛК? Это было бы логично...

- Вы говорите "логично". Логично почему? Если вы спросите авиакомпанию: "где логика?", то они ответят: "логика - в процентных ставках и прочих условиях кредитования покупки самолетов". Пусть некие другие структуры будут при ком угодно, авиакомпании к ним никогда не придут, если те не предлагают хоро-

ших условий. Потому что деньги-то, в конечном счете, авиакомпаний.

- ИФК и ФЛК выиграли конкурс правительства России, и по их программам действует механизм снижения ставок коммерческих кредитов за счет специальных государственных программ по поддержке национальных самолетостроительных проектов. "ВТБ-Лизинг" не участвовал в соответствующем конкурсе и, значит, не получает соответствующие компенсации.

- Ну и очень хорошо, что называемые Вами структуры получают компенсации. Мы же не против того, чтобы с ними работать. Вот пусть они и покажут свою состоятельность перед авиакомпаниями. А про компенсации, ставки я лично ничего не знаю. Проверьте мне: я не покупаю самолеты, а продаю их. Самолеты покупают авиакомпании, пользуясь услугами лизинговых компаний и банков.

- Сейчас предложения по SuperJet они могут получать от трех лизинговых компаний - ИФК, ФЛК и "ВТБ-Лизинг"?

- Да. И я не вижу в этом никаких проблем.

- И, наверное, добавятся еще и западные лизингодатели?

- Думаю, что да. Авиакомпании, которые придут с Запада, будут в первую очередь у себя дома искать лизинговые фирмы, которые помогли бы им получить самолеты. Потому что, как говорят западные авиакомпании, риски при работе с российскими финансовыми и лизинговыми структурами получаются очень высокими.

- Но ВТБ заявляет о своей конкурентоспособности не только на российском рынке, но и за рубежом.

- Мне трудно об этом судить. Но, думаю, если Антон Владимирович (А.В. Борисевич - генеральный директор "ВТБ-Лизинг". - "АвиаПорт.Ru") докажет свою состоятельность перед зарубежными заказчиками, то почему бы и нет?! Почему бы тогда иностранным авиакомпаниям не воспользоваться услугами ВТБ? Нам, ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", очень нужен такой пример. Особенно в области финансирования наших заказчиков. Такой же выдающийся, как пример "Аэрофлота", который стал стартовым заказчиком на самолет SuperJet.

- "Аэрофлот" уже давно работает с западными финансовыми институтами. Гендиректор авиакомпании Валерий Окулов как-то сказал, что "Аэрофлот" имеет возможность и кредитоваться на Западе по ставкам LIBOR +2-3%. Вы считаете, что на этом фоне предложение ВТБ конкурентоспособно?

- Вы говорите о коммерческих условиях, а они являются результатом переговоров. Считаю, что если российские финансовые институты начнут работать на условиях западных банковских стандартов, то подобных вопросов не будет. Если ВТБ на примере сделки с "Аэрофлотом" или какой ни будь другой знаковой сделки докажет, что может предложить выгодные условия, то и иностранцев можно привлекать к финансируемым им сделкам.

- ВТБ в свое время помог (через аффилированную структуру в Сингапуре, Moscow Narodny Bank) синдицировать крупный кредит для Иркутского авиазавода под производство истребителей разработки КБ им. П.О. Сухого Су-30К/МКИ для Индии. Не послужило ли это обстоятельство основанием для

"Сухого" еще раз обратиться к ВТБ, когда речь зашла об очередной крупной сделке?

- Я не думаю, что это послужило основанием. Но, несомненно, это был еще один плюс в пользу ВТБ и "ВТБ-Лизинг". Это люди, которые имеют опыт работы и с российским авиапромом, с западными финансовыми структурами по реализации сделок в интересах инозаказчика. Это только плюс. Но никак нельзя сказать, что это - основание. А основание - те конкретные условия, которые ВТБ предлагает авиакомпаниям.

- Вы продолжаете практическую работу с другими лизинговыми компаниями? Известно, что ФЛК кредитовала Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО) по покупке современных станков для производства деталей для SuperJet.

- На самом деле, со всеми лизинговыми компаниями продолжается работа. Просто, повторюсь, люди, с которыми мы подписали соглашение, - они показали свою конкурентоспособность.

- Вы можете подтвердить, что сроки поставки самолетов "Аэрофлоту" по соглашению от декабря 2005 г. будут выдержаны?

- Да. Мы выдерживаем график. Внутри графика, естественно, идут смещения... Вот мне задавали вопрос, как сроки полета летающей лаборатории (для проверки двигателя SaM146) влияют на первый вылет самолета SuperJet. Отвечаю: никак. Или, например, как сдвигка поставки дверей влияет на сроки прохождения статических испытаний. Отвечаю: мы пытаемся оптимизировать график проведения статических испытаний. Отдельные расчетные случаи раньше испытывать, а остальные, которые зависят от дверей, - попозже. Но, повторюсь, мы находимся в графике. И пока не выходим из графика.

- Статические испытания первого планера RA 94002 в ЦАГИ уже начались?

- Пока нет. Статические испытания еще не проходят - самолет еще готовят. А мы проводим оптимизацию графика проведения конкретных испытаний.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: AVIAPORT.RU
21.05.07*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

**современный высокотехнологичный
способ донести философию и
конкурентные преимущества
бизнеса до потенциальных клиентов
и партнеров.**

WWW.KSAN.RU

ДВИГАТЕЛЬ НОВОГО ВЕКА...

Интервью с генеральным директором - генеральным конструктором НПП "Мотор" Александром Ивахом.

Работы по созданию отечественного двигателя пятого поколения для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации фактически приостановлены. Причина - неурегулированность отношений двигателестроителей с заказчиком - Минобороны России. Об этом заявил технический директор, генеральный конструктор научно-производственного объединения (НПО) "Сатурн" Михаил Кузменко, выразивший надежду, что Военно-промышленная комиссия при Правительстве РФ в ближайшее время рассмотрит этот вопрос и примет соответствующее решение.

"Мы все, что можем, делаем и будем делать, - подчеркнул он. - Но при всем желании только за счет собственных средств такой двигатель создать невозможно". В то же время в Главкомате ВВС отмечают, что все идет по плану, кооперация предприятий создана и деньги из бюджета выделены.

Как все-таки обстоят дела с созданием двигателя 5-го поколения, наш специальный корреспондент попробовал разобраться при помощи генерального директора - генерального конструктора НПП "Мотор" Александра Иваха.

Ивах Александр Федорович родился 25 января 1948 года в семье военнослужащих. В 1971 году после окончания Уфимского авиационного института был направлен на НПП "Мотор", где и работает по настоящее время. На предприятии прошел путь от инженера-конструктора до генерального директора - генерально-конструктора (с 2000 года).

- Александр Федорович, охарактеризуйте кратко ситуацию, связанную с созданием авиадвигателя 5-го поколения.

- Сегодня в России наметилась угроза отставания в авиационном двигателестроении. Силовая установка АЛ-31, которой оснащается истребитель 4-го поколения Су-27, принята на вооружение госкомиссией в 1985 году. В конце 80-х годов прошлого века начались работы по созданию АЛ-41. К сожалению, в начале 90-х годов в силу понятных причин они были прекращены. С тех пор не создано двигателя нового поколения ни в военном, ни в гражданском отечественном авиастроении.

В то же время конструирование перспективных авиадвигателей в США и Европе не прекращалось. Уже около пяти лет эксплуатируется американский самолет пятого поколения F-22 с новыми двигателями F119-PW-100. В строю уже европейский Eurofighter с двигателями EJ-200, французский Mirage с M-88-3.

Угроза серьезнейшего отставания России в этой области может привести к потере даже того рынка, который она имеет сегодня. Сложившаяся в авиационном двигателестроении ситуация заставляет принимать экстраординарные меры. Вот почему мы просто обязаны совершить качественный прорыв в будущее. Это не просто переход на новый уровень тяги. Нужен двигатель, который может быть конкурентоспособным через 20-40 лет, принципиально отличающийся от предшественника по всем параметрам. Он должен быть, по моей оценке, лучше как минимум на 25-30 процентов тех, что есть сегодня. При этом необходимо сменить

существующую у нас в стране идеологию создания и эксплуатации авиационных моторов. Один из ключевых параметров, нуждающийся в коренном изменении, - ресурс. Раньше создавалась силовая установка и постепенно, параллельно с его эксплуатацией увеличивался ресурс ее эксплуатации. По техническому заданию ресурс нового двигателя должен быть увеличен в 2-3 раза по сравнению с современными образцами и составлять несколько тысяч часов. Такое же требование ставят и зарубежные покупатели силовых установок. Это раньше гарантийный ресурс устанавливался примерно 500 часов и увеличивался в ходе эксплуатации. Теперь во всем мире разработчики предлагают двигатели с гарантийным ресурсом наработки как минимум в 2 000 - 5 000 часов.

Другой не менее важный параметр - расход топлива. Его в современных условиях просто жизненно необходимо существенно снизить. Еще во времена союзного государства прожорливость наших двигателей стала притчей во языцех. Теперь, когда стоимость топлива выросла на порядок, с экономической точки зрения этот эксплуатационный параметр стал одним из главных для эксплуатантов. Кроме того, в разы должны быть снижены расходы на эксплуатацию двигателя. Надо уменьшить более чем на 30 процентов удельный вес силовой установки.

- Может, тогда проще идти путем модернизации, последовательно улучшая параметр за параметром?

- Надо смотреть правде в глаза. Серийным заводам удается выживать в основном за счет экспорта модификаций АЛ-31 и РД-33. Их дальнейшая модернизация позволит разработчикам и заводам продержаться на плаву еще некоторое время. Но мы практически подошли к финишной черте по использованию потенциала этих изделий. Дальнейшие работы по совершенствованию технических характеристик трудозатратны и не дают значительного эффекта. Такая же картина с силовыми установками других классов.

Двигатель для боевого самолета пятого поколения не может быть создан путем усовершенствования двигателей предыдущего поколения. Отсюда необходимость создания базового двигателя, в котором будут решены не только вопросы процессов газодинамики, температурного состояния деталей и узлов. Мы должны создать качественно новый продукт, а для этого овладеть новыми технологиями изготовления, испытаний, материалами, которые расширят наши возможности. Необходимо разработать материалы, конструкции, которые будут работать в таких условиях. Требуются новейшие технологии изготовления, ведь речь идет о предельном состоянии вещества. В новом двигателе температура перед турбинами должна стать предельно допустимой температурой сгорания углеводородного топлива в воздушной среде для современного уровня развития науки и техники. При решении этих задач не обойтись без соответствующей технологической производственной базы.

Затраты на создание всего этого гигантские, но у государства есть возможность и воля реализовать проект. Для этого надо выйти на новый уровень требований по точности, качеству, проектированию и изготовлению. Труд многолетний, количество участвующих

людей огромно, но по-другому нельзя, ведь речь идет о повышении производительности и улучшении качества труда в десятки раз. Объем продаж российских двигателестроительных предприятий газотурбостроения к 2025 г. по оценке ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) увеличится в четыре раза. В прошлом году двигателестроительные предприятия России продали продукции на 62 млрд. рублей. Стратегией развития газотурбинного двигателестроения к 2015 году предусматривается увеличение объема продаж до 120 млрд., а к 2025 году - до 200-240 млрд. рублей. По оценке президента АССАД Виктора Чуйко, общая стоимость затрат на реализацию стратегии развития оценивается в 860 млрд. рублей и примерно 50 процентов этих средств будет выделено из госбюджета.

- Какими силами будет обеспечиваться прорыв в двигателестроении?

- Сегодня руководители двигателестроительных фирм отчетливо понимают, что создание двигателя нового поколения порознь каждым из предприятий будет обречено на провал из-за чрезвычайной сложности задачи. Именно поэтому для создания нового двигателя необходима широкая кооперация предприятий отрасли на добровольной основе.

Недавно в Уфе состоялась 7-е совещание участников программы создания двигателя для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации. В нем участвовали ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "УМПО", ФГУП "НПП Мотор", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Завод им. В.Я. Климова", АМНТК "Союз", ОАО "Стар", ФГУП "ЦИАМ им. Баранова", ФГУП "ВИАМ", ОАО "ВИЛС" и другие. Эти предприятия решили объединить все свои ресурсы - кадровые, технологические, конструкторские, производственные, финансовые.

Основным координирующим органом кооперации стал постоянно действующий технический совет. Он должен работать постоянно, в том числе и как аудит. Поясню важную деталь: головным разработчиком по двигателю пятого поколения государство определило НПО "Сатурн", но техсовет не подконтролен этой фирме. Также созданы рабочие комитеты, которые должны стать постоянно действующими. Это способ минимизировать технические ошибки, конструкторские просчеты, которые всегда обходятся очень дорого.

Объединение усилий не случайно. У всех названных фирм имеются успехи в том или ином направлении двигателестроения. Например, у завода им. В.Я. Климова есть перспективные наработки по системам управления двигателя, реализованные в том числе на РД-33. ЦИАМ, ВИАМ, ВИЛС продемонстрировали большое число разработок по новым материалам. Теперь в этом вопросе можно выбрать наиболее перспективные направления и реализовать их серийный выпуск в промышленном производстве. НПО "Сатурн" прошло хорошую школу работы по мировым стандартам, сотрудничая с зарубежным партнером при конструировании двигателя. Кроме того, научно-производственное объединение из всех предприятий кооперации обладает наибольшими технологическими, конструкторскими, экспериментальными и производственными возможностями.

Технический совет сформированной кооперации удел технологические возможности каждого участника, опыт в производстве по закрепленным узлам и готовность предприятий обеспечить вложение средств в финансирование разработки по своей тематике. Прак-

тически завершено создание конструктивного облика перспективного двигателя, состоялось предварительное закрепление зон ответственности за предприятиями - участниками объединения с определением ответственных разработчиков и изготовителей узлов и систем силовой установки. Безусловно, денежные средства на программу может изыскать только госзаказчик - российское государство, от которого ожидается окончательно утвержденное техническое задание и старт программы.

Объем расходов на исследования и разработки, включая научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) в оборонно-промышленном комплексе страны, составляет всего 1,17 процента от ВВП. В США доля НИОКР в ВВП составляет 2,88, в Китае - 1,31 процента. Как заявил депутат Госдумы, академик Российской академии наук (РАН) Сергей Колесников: "В России планируется до 2015 года увеличить финансирование науки и инноваций до уровня 2,5 процента от валового внутреннего продукта. При этом, по прогнозу, в Евросоюзе эта доля к 2010 году достигнет 3,5 процента от ВВП".

- Александр Федорович, утверждают, что двигатель 5-го поколения представляет интерес только для военных...

- Конечно же, двигатель 5-го поколения интересуют военные. Однако реализация проекта создаст теоретическую и практическую основы для развития всего газотурбинного двигателестроения. В этот комплекс входят авиационные и судовые двигатели, промышленные энергоустановки и установки для перекачки газа.

Из-за низкой стоимости природного или попутного газа по сравнению с дизельным топливом другим динамичным направлением становится использование газогенераторных установок. Они экологически безопасны и дают электрический КПД около 30-40 процентов.

Не менее динамичным направлением развития стали газотурбинные двигатели для морского и военно-морского флота. Они устанавливаются на патрульные катера, малые ракетные корабли, эскортные корабли, малые корабли на воздушной подушке, сторожевые корабли, малые противолодочные корабли и легкие крейсера. Эти силовые установки созданы на базе промышленных газотурбинных двигателей, полностью адаптированы к работе в условиях морской среды и на дизельном топливе.

Как видите, авиация по использованию газотурбинных двигателей на общем фоне занимает только некоторую часть. Однако наиболее жесткие условия и требования к ним по вполне понятным причинам ставятся со стороны военных летчиков. Их предназначение - обеспечение обороноспособности России. Именно поэтому требования военных приоритетны, и в данном случае надо идти от сложного к простому. Главное, что сегодня у всех нас есть шанс, может быть последний, создать при максимальной интеграции новый двигатель. В то же время необходимо государственное оформление кооперации, причем в ближайшее время. Для того чтобы создать новый продукт, нужно слияние усилий государства и фирм - разработчиков, производителей, сплав их ресурсов и возможностей.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»
23.05.07

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

SIEMENS Тестирует новую газовую турбину типа H

Самая большая и мощная в мире газовая турбина 3 мая будет погружена на баржу и отправлена по внутреннему речному пути из Берлина в Иршинг в Баварии.

Транспортировка по воде, а затем по суше на низкорамном прицепе займет около 20 дней. Силовая установка SGT5-8000H, построенная компанией Siemens Power Generation (PG) на принадлежащем ей заводе в Берлине, весит более 440 тонн, ее длина составляет 13, а высота - 5 метров.

В целях тестирования турбины Siemens в сотрудничестве с компанией E.ON осуществляет строительство экспериментальной электростанции вблизи города Ингольштадт. По словам представителей компании, эта газовая турбина задаст новые стандарты мощности, эффективности, гибкости в управлении, уменьшения выбросов и затрат на эксплуатацию в

течение жизненного цикла. Мощность турбины - 340 МВ. "Мощность этой турбины достаточна для того, чтобы обеспечить электричеством население города величиной с Гамбург", - говорит Вольф-Дитрих Крюгер (Dr. Wolf-Dietrich Krueger), глава подразделения газовых турбин компании.

Над последней разработкой трудились примерно 250 технических специалистов и инженеров компании Siemens. Еще 500 работников были вовлечены в производство прототипа новой машины. Общие инвестиции компании в разработку, финансирование и тестирование силовой установки составили около 550 млн. евро. Первый запуск новой турбины в Иршинге намечен на ноябрь 2007. После успешного тестирования электростанции она будет передана в эксплуатацию компании E.ON Kraftwerke в 2011 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
03.05.07*

КОМПАНИЯ TOGNUM (MTU) ПОКУПАЕТ KATOLIGHT

Компания Tognum GmbH, расположенная в немецком Фридрихсхафене, объявила о приобретении американского производителя генераторных установок компании Katolight Corp.

Katolight находится в Манкато, штат Миннесота, и производит дизельные и газотурбинные генераторные моторы для промышленного и сельскохозяйственного применения, а также для экстренных поставок электричества. Турбины компании имеют мощность в диапазоне от 15 до 3 250 кВт. В компании Katolight работает около 340 сотрудников, ее оборот в 2006/07 отчетном году составил 135 миллионов долларов. Стороны решили не разглашать детали сделки и стоимость приобретения.

"Приобретение компании Katolight означает, что мы перешли на новый этап на пути к тому, чтобы стать ведущим мировым поставщиком децентрализованных генераторов энергии, - говорит Фолькер Хойер (Volker Heuer), генеральный директор компании Tognum. - Katolight станет важным элементом в нашей стратегии роста, поскольку представляет собой хорошо спозиционированный бренд и отличное дополнение к нашей линейке продуктов на важном, растущем

североамериканском рынке. Другим существенным фактором является то, что Katolight дает нам доступ к конечным клиентам".

Деловые отношения между двумя компаниями существовали на протяжении многих лет. Например, некоторые генераторные установки Katolight работают на дизельных моторах MTU, материнской компании ее теперешего хозяина. Американское подразделение концерна, MTU Detroit Diesel, в прошлом году поставило Katolight более 170 машин серий 60, 2000 и 4000.

Семейная компания Katolight была основана в 1952 г., до последнего времени ее владельцем была Кей Джекобсон (Kay R. Jacobson). Более 20 лет компанией управлял ее муж Лэйл Джекобсон. "Главным основанием для продажи компании стал тот факт, что теперь она будет входить в давно работающую на рынке и надежную бизнес-ассоциацию, - говорит Лэйл Джекобсон. - Для нас также важно то, что Tognum сохранит рабочие места всех наших сотрудников и продолжит работать под маркой Katolight в городе Манкато, Миннесота".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.tognum.com
24.04.07*

ТУРБИНЫ GE LM6000S ДЛЯ КАЛИФОРНИЙСКОЙ ТЭС

Шестая по величине электростанция в Калифорнии получит две генераторных установки с авиационными турбинами – LM6000-PD Sprint производства GE Energy. Установки оснащены модулями контроля выбросов.

GE поставит генераторы компании Imperial Irrigation District для их установки на газотурбинной электростанции в калифорнийском городе Найленде. Производимое электричество будет использоваться в периоды пикового потребления для обеспечения электричеством региона, в котором спрос на него вырастает на 7-9 % ежегодно.

Высокоэффективные газотурбинные генераторные установки LM6000-PD Sprint обладают мощно-

стью 48 МВ каждая и оснащены системой Dry Low Emissions Combustion Systems. Газовые турбины LM6000 были выбраны из-за их доказанной надежности и способности отвечать требованиям сети, выходя на полную мощность работы менее чем за 10 минут с момента, когда понадобится дополнительная мощность.

Авиационные газовые турбины LM6000-PD Sprint будут производиться на заводе компании GE в Цинциннати, штат Огайо. Финальная сборка и тестирование будет происходить на заводе в Хьюстоне, штат Техас. Начало коммерческой эксплуатации турбин запланировано на лето 2008 г.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
17.05.07*

MITSUBISHI ИНВЕСТИРУЕТ В ЗАВОД TAKASAGO

Японская машиностроительная компания Mitsubishi Heavy Industries собирает осуществить большие инвестиции в развитие завода Takasago Machinery Works, основной базы компании по производству турбин, использующихся на электростанциях.

Один из траншей будет предназначен для расширения производства газовых турбин. Его целью является перевод промышленной структуры компании с производства турбин типа F, которые сейчас

составляют основную его часть, на производство более эффективных турбин типа G (M501G и M701G), спрос на которые в последнее время сильно вырос.

Другой транш предназначен для постройки фабрики паровых турбин для атомных электростанций, направленной на дальнейшее совершенствование продукта. Общий объем инвестиций составит около 25 млрд. иен (207 млн. долларов).

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
16.05.07*

МНИ – ЗАКАЗЫ В КОРЕЕ

Корпорация Wartsila в апреле 2007 года заключила контракт с пакистанской компанией Lucky Cement в северо-западной пограничной провинции этой страны на перевод шести дизельных генераторных установок мощностью 32 МВ на работу на природном газе. Компания Lucky Cement является крупнейшим производителем цемента в Пакистане, ее объем выработки составляет 21 000 тонн в день.

Электростанция на цементной фабрике компании Lucky Cement оснащена 10 генераторными установками Wartsila общей мощностью 72 МВ. Три из них оснащены генераторами Wartsila 12V46, которые проработали около 10 000 часов каждый, а оставшиеся семь - моторами Wartsila 18V32, работавшими по 50 000 часов. На данный момент они работают на тяжелом топливе.

Wartsila модернизирует шесть моторов 18V32, чтобы они могли работать на различных видах

топлива, в основном на природном газе. Каждый из них будет производить 5 390 кВт, работая на природном газе с предварительным впрыском легкого дистиллятного топлива. Установки также можно будет использовать в режиме работы только на легком топливе в случае перебоев с поставками газа или по какой-либо другой причине.

Lucky Cement выбрала переход на двухтопливную схему для уменьшения расходов на эксплуатацию станции, так как в этой местности использование природного газа дешевле, чем тяжелого жидкого топлива. Модернизация внесет свой вклад и в защиту окружающей среды, так как выхлопные газы станут чище. Перевод на два различных вида топлива придаст компании большую гибкость в выборе используемого топлива. Первая модернизированная генераторная установка будет введена в эксплуатацию в ноябре 2007 г.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
11.05.07*

SIEMENS ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В КОРЕЕ

Компания Siemens Power Generation Group (PG) заключила с южнокорейской компанией Korea Midland Power, находящейся в государственной собственности, контракт на поставку ключевых компонентов для электростанции на природном газе в городе Инчхон вблизи Сеула. Примерная сумма контракта составляет 180 миллионов долларов, коммерческая эксплуатация проекта должна начаться летом 2009 года.

Электростанция Incheon II будет построена в непосредственной близости от Incheon I, которую Siemens построила для того же заказчика в 2005 году.

В рамках нового строительства компания поставит энергетический комплекс, состоящий из двух газовых турбин SGT6-4000F, одной паровой турбины SST6-5000 и трех генераторов, а также все необходи-

мое электрическое и контрольное оборудование. В настоящее время совокупная установленная мощность электростанций Южной Кореи составляет примерно 63 ГВ.

Новая электростанция мощностью 550 МВ внесет большой вклад в обеспечение растущего спроса на электроэнергию в агломерации Сеула способом, имеющим экономические и экологические преимущества. По прогнозам, спрос на электроэнергию в Южной Корее в ближайшие несколько лет будет расти примерно на 5% в год.

План развития, разработанный правительством в Сеуле, предусматривает расходы на строительство дополнительных энергетических мощностей объемом до 3,6 ГВ к 2020 году.

источник: Клуб авиастроителей

по материалам

www.powergeneration.siemens.com

26.04.07

SIEMENS ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В БЕЛАРУСИ

Компания Siemens Power Generation объявила о заключении контракта на строительство смешанной газопаротурбинной электростанции в Беларуси. Стоимость заказа оценивается примерно в 13 миллионов долларов.

Заказ включает в себя постройку электростанции "под ключ", включая две газовые турбины SGT-300, два утилизационных паровых котла, систему низкого напряжения, систему среднего напряжения и автоматическую систему контроля.

Клиентом является совместное предприятие "Гродно-Азот", самое крупное предприятие химической промышленности в Беларуси и одно из крупнейших в Европе. Эта компания может себе позволить экономически обоснованную выработку собственного электричества и пара для нужд производства и экспорта удобрений, химикатов и товаров широкого

потребления. Ввод в эксплуатацию запланирован на начало 2008 года.

По мнению компании, этот заказ представляет собой не только прорыв Siemens на белорусском рынке, но также и глобальный прорыв электростанции SSC-300 на рынке мировом.

Электростанция нового поколения представляет собой модульную станцию небольшого размера, производящую 7,5 МВ электричества и 19 тонн пара в час. Предварительная концепция подразумевает высокую степень стандартизации, что ведет к повышенной надежности и качеству, а также уменьшению времени на запуск.

Обещанная эффективность станции SSC-300 должна составить 90,3%.

источник: Клуб авиастроителей

по материалам www.dieselpub.com

11.05.07

ГАЗОВЫЕ МОТОРЫ JENBACHER: РУБЕЖ ПРОЙДЕН

Четыре специальных газовых установки типа Jenbacher, работающие на отбросном газе из синтетических смол на фабрике австрийской компании DYNEA Austria GmbH, отметили 80 000 часов эксплуатации.

Четыре генераторных установки, начавшие работу в 1996 г. и работающие на "бедном газе", получаемом в результате производства синтетических пластмасс, успешно прошли вторую плановую реконструкцию, запланированную на момент дости-

жения лимита в 80 000 часов. Каждый из четырех моторов сопряжен с генератором и каталитическим нейтрализатором отработанных газов, а также с двумя котлами. Электростанция поставляет электроэнергию общей мощностью 2,3 МВ, а также может производить 1 400 кг пара в час.

источник: Клуб авиастроителей

по материалам www.ge.com/energy

26.04.07

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

ОТЧЕТ О ЧЕТВЕРТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



20 апреля 2007 года в Золотом зале Дома культуры "Чайка" московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" состоялся Молодежный симпозиум и торжественное подведение итогов четвертой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет, посвященной 65-летию начала боевого пути полка Нормандия-Неман.

Олимпиада, ставшая уже традиционной, ежегодно привлекает подростков, увлекающихся авиацией, из различных регионов России и ближнего зарубежья. Почти в течение всего учебного года участники публикуют свои работы, получают отзывы на них как от своих сверстников, так и от профессионалов, общаются с интересными людьми.

Тот факт, что первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, а второй - очный - финансируется спонсорами и меценатами, позволяет подросткам участвовать в мероприятиях независимо от благосостояния их семей.

В числе прочих новшеств этого года - использование современных мультимедийных устройств для презентации участниками симпозиума своих работ. Ребята, большая часть которых не москвичи, попали в непривычный, но привлекательный для них мир современных аудиовизуальных технологий.

Олимпиада традиционно организуется Клубом авиастроителей при участии Департамента образования города Москвы, Департамента науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Баумана, МАИ, МАТИ, РГГУ и Авиакосмофонда.

В этом году Олимпиада поддерживалась спонсорами и меценатами: ФГУП "ММП "Салют", ОАО "Ил", ассоциацией "Союз авиационного двигателестроения", авиакомпаниями "Аэрофлот - Российские авиалинии" и "Трансаэро", международным аэропортом "Курумоч", ЗАО "МСЗ-Салют", ОАО "Мичуринский завод "Прогресс", КБ "Нацпромбанк", ОАО "ГМЗ "Агат", дизайн-студией "Гарусс", комитетом по образованию ЦО города Волгограда.

На Молодежном симпозиуме были представлены лучшие работы участников первого тура Олимпиады.

Лучшие работы участников Олимпиады, представленные на Молодежном симпозиуме

Боровиков Владимир, Лицей № 1, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское	Конвертопланы: утопия или будущее?
Горбова Снежана, МОУ Центр "Качинец", г. Волгоград	Братья Монгольфье и их современные последователи
Деднева Анна, Политехнический колледж №39, г. Москва	История истребительного полка "Нормандия-Неман"
Дорожко Венедикт, Гимназия "Юридическая", Ростовская область, г. Волгодонск	Братья Монгольфье и их современные последователи
Козлов Филипп, МОУСОШ №63, г. Иркутск	Выдающиеся авиаконструкторы мирового авиостроения: вклад в инженерную науку
Малютин Сергей, Гимназия №1, Самарская область, г. Новокуйбышевск	TU-144 и "Конкорды": разные судьбы сверхзвуковых лайнеров
Попкова Елена, МОУ Центр "Качинец", г. Волгоград	Мускулолёты - новый шаг инженерной мысли
Смирнов Артур, Школа №307, г. Санкт-Петербург	Идеи Леонардо да Винчи в области создания летательных аппаратов
Сыздыкова Дана, Лицей "Лорд", г. Петропавловск	Двухсредные летательные аппараты: мифы или реальность?
Цымбалова Алла, МОУ Центр "Качинец", г. Волгоград	Идеи Леонардо да Винчи в области создания летательных аппаратов

Жюри Олимпиады, под председательством Президента Академии наук авиации и воздухоплавания Г.В. Новожилова, определило победителей Четвертой ежегодной Олимпиады по истории авиации воздухоплавания. Ими стали:

- БОРОВИКОВ ВЛАДИМИР, учащийся лицея №1, г. Усолье-Сибирское, Иркутской области - 1 место;
- ДОРОЖКО ВЕНЕДИКТ, учащийся гимназии "Юридическая", г. Волгодонск, Ростовской области - 2 место;
- ДЕДНЕВА АННА, учащаяся политехнического колледжа № 39, г. Москва - 3 место.

На торжественное подведение итогов Олимпиады были приглашены известные авиастроители, летчики-испытатели, историки, журналисты, писатели и учащиеся школ и технических колледжей.

Все участники Молодежного симпозиума получили Сертификаты участников Первого (заочного) тура Олимпиады и памятные призы от спонсоров.

Ребята - победители Олимпиады - получили Дипломы победителей, подарки спонсоров и приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

Организаторы Олимпиады выражают особую благодарность ФГУП "ММПП "Салют" за наиболее активное участие в подготовке и проведении Молодежного симпозиума.

источник: Клуб авиастроителей

ПОБЕДИТЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

БОРОВИКОВ ВЛАДИМИР,
учащийся лицея №1,
г. Усолье-Сибирское, Иркутской
области - 1 место

ДОРОЖКО ВЕНЕДИКТ,
учащийся гимназии
"Юридическая", г. Волгодонск,
Ростовской области - 2 место

ДЕДНЕВА АННА,
учащаяся политехнического
колледжа № 39, г. Москва
- 3 место

ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ ЧЕТВЕРТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

**Владимир Боровиков, учащийся
лицея №1 г. Усолье-Сибирское
Иркутской области, член Клуба авиастроителей с 2006 года:**

Я, Боровиков Владимир, - участник четвертой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания. Участвую в этой олимпиаде уже второй год. В этом году по итогам первого тура я и еще 9 человек были приглашены в Москву для участия во втором (очном) туре олимпиады, состоящем из публичной защиты своих работ.

19 апреля все участники прибыли в столицу. В первый день нас ждала экскурсия по заводу "Салют", которая произвела на меня очень сильное впечатление, завод поразил своими размерами, чистотой и высокой степенью автоматизации. Далее было знакомство с организаторами олимпиады (членами и сотрудниками Клуба авиастроителей) и решение всех технических проблем. Когда же все проблемы были решены, мы отправились на расселение в общежитие МГТУ им. Баумана. Компания собралась очень веселая, интересная, из разных городов России (Волгоград, Санкт-Петербург, Москва, Волгодонск, Новокуйбышев, Иркутск, Усолье-Сибирское), и время мы проводили очень хорошо. Во второй день нас ожидал финал олимпиады. Защита прошла в хорошей дружеской обстановке в Золотом зале ДК "Чайка", представленные участниками работы и презентации были выполнены на очень хорошем уровне. После защиты нас ждал обед и церемония награждения. Были подведены итоги олимпиады и названы

победители и призеры. Мне диплом и приз за работу "Конвертопланы: утопия или будущее?" вручил известный авиаконструктор Генрих Васильевич Новожилов. Для меня это особая честь.

Следующий день был полностью посвящен экскурсиям по достопримечательностям столицы.

Хотелось бы высказать огромную благодарность спонсорам олимпиады, благодаря которым стало возможно проведение олимпиады, отдельное спасибо заводу "Салют", компании "Аэрофлот", которая помогла мне добраться из Сибири в Москву, и, конечно же, Клубу авиастроителей. Особое спасибо от меня и моих родителей менеджеру нашего клуба Александровой Светлане Валентиновне.

Для себя я теперь уже все решил точно: поступаю в Иркутский государственный технический университет на специальность "Самолето- и вертолетостроение".

Спасибо вам огромное!

**Дорожко Венедикт, учащийся гимназии "Юридическая", г. Волгодонск,
Ростовская область:**

19-20 апреля состоялся 2-й тур четвертой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, который проводился:

- Клубом авиастроителей;
- Департаментом образования города Москвы;
- Департаментом науки и промышленной политики города Москвы при участии:
- МГТУ им. Н.Э. Баумана;

- МАТИ (университет) им. К.Э. Циолковского;
- МАИ (университет);
- Российским государственным гуманитарным университетом;
- Московским институтом открытого образования;
- Лицеум № 1550 г. Москва.

По итогам первого тура жюри отобрало 10 финалистов. В их число вошел и я. Честно говоря, на форум такого уровня я попал впервые и очень волновался. Выступать нужно было перед жюри, в состав которого входили известные летчики, конструкторы, преподаватели ведущих московских вузов.

По жеребьевке мне достался последний номер. Я внимательно выслушал все доклады, а также вопросы и замечания, которые делали члены жюри. К тому времени, когда должен был выступать, я справился с волнением, потому что атмосфера в зале была доброжелательной. Члены жюри оказались корректны в своих вопросах и к докладчикам относились с уважением и пониманием. Я очень боялся, что не смогу достойно ответить. По вопросам, которые задавались предыдущим докладчикам, я понял, что члены жюри проверяют, насколько глубоко выступающие владеют материалом, какими источниками пользовались. Особенно ценилось собственное мнение по представленной теме. Вопросы, заданные мне, показались несложными - я даже немного расстроился. Было приятно, что для выступлений нам предоставили современную аппаратуру, которая ни разу не подвела. С компьютером и проектором я мог обращаться и раньше, а вот с интерактивным монитором столкнулся впервые. Это здорово!

Хочется поблагодарить всех организаторов олимпиады за то, что мне была предоставлена такая уникальная возможность общения с известными людьми, со своими сверстниками по заинтересовавшей меня теме.

За те три дня, которые мы были вместе, я подружился со всеми ребятами. Особенно мне запомнился вечер накануне симпозиума. Мы все собрались в одной большой комнате студенческого общежития и начали обсуждать предстоящие выступления. До позднего вечера общались друг с другом, и я узнал много интересного для себя. После завершения работы симпозиума мы все вместе пошли на Красную площадь, посмотрели соборы Кремля и развод караула. Очень жаль было расставаться.

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР Владимира Николаевича Кондаурова -

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Цена книги (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

Поразила меня и экскурсия по цехам и музею ФГУП "ММПП Салют". Я очень благодарен тем, кто организовал и провел эту экскурсию. Особенно меня удивили станки, которые из заготовок вытачивают такие сложные детали. В музее завода мне понравился действующий макет реактивного двигателя самолета. А еще запомнился двигатель самолета АН-2. Никогда бы не подумал, что двигатель имеет такие размеры. Когда стоишь рядом с АН-2, кроме лопастей, ничего не видно, все внутри. И еще я понял, как мало я знаю...

Я благодарен Клубу авиастроителей и всем организаторам олимпиады за помощь в организации моего приезда в Москву. Очень рад, что смог пообщаться со знаменитыми людьми, особенно с Владимиром Николаевичем Кондауровым, Героем Советского Союза, летчиком-испытателем.

Планирую и дальше участвовать в Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания, потому что решил: мое будущее будет связано с конструкторской деятельностью.

Деднева Анна, учащаяся политехнического колледжа № 39, г. Москва:

Здравствуйте, сотрудники Клуба авиастроителей!

Спасибо за эту прекрасную, интересную и захватывающую олимпиаду. Благодаря участию в ней я узнала много нового, я встретила много новых людей - самых известных лиц российской авиации и воздухоплавания. Поездка на завод "Салют" тоже мне очень понравилась: мы побывали в нескольких цехах этого предприятия, а также в музее, познакомившем нас с историей завода и его продукцией. Очень жаль, что в этот раз не было никакой экскурсии на аэродром или ведущее предприятие авиации России. Я надеюсь, что в следующий раз будущие победители обязательно смогут поехать на экскурсию. Спасибо всем организаторам, а также прекрасному залу ДК "Чайка". Отдельное спасибо всему составу жюри за интерес к нашим работам и объективную оценку их. Очень хотелось бы, чтобы эта традиция проведения олимпиад повторялась каждый год, чтобы все больше мальчишек и девчонок узнавали историю российской авиации и проявляли живой интерес к ней. Привлекайте больше спонсоров!

Желаю процветания, успехов и новых творческих планов Клубу авиастроителей.

Артур Смирнов, учащийся школы №307, г. Санкт-Петербург:

Огромное уважение коллективу "Клуба авиастроителей"!

Огромная благодарность Авиакомпания "ТРАНСАЭРО" и всем, кто участвовал в подготовке и проведении Олимпиады!

Особая благодарность Александровой Светлане и ее помощникам!

Больше всего понравилось выступление Снежаны из Волгограда, центр "Качинец"!

источник: Клуб авиастроителей

ТАКОЙ ШАНС ЕСТЬ У КАЖДОГО

Чудеса случаются не только в сказках. И не надо ждать добрых фей с волшебной палочкой или всемогущих джиннов, чтобы вдруг оказаться за тысячи верст. Можно просто в далеком Иркутске услышать в телефонной трубке в шестом часу вечера вполне земное предложение срочно ехать в кассу Аэрофлота забирать бесплатные билеты, чтобы наутро в восемь часов уже сидеть в салоне самолета, взявшего курс на Москву. На второй, заключительный тур четвертой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, проводимой Клубом авиастроителей.

Но этому предшествовало еще одно чудо - Интернет, современные информационные технологии. Всего лишь получаешь по тематической рассылке (или случайно, блуждая по всемирной сети в поисках конкурсов) информацию о предстоящей олимпиаде для школьников, заходишь на сайт Клуба авиастроителей (www.as-club.ru), регистрируешься, и в твоём распоряжении - увлекательные уроки по истории авиации и воздухоплавания, с множеством иллюстраций, с рассказами о звездочетах Маяя, полете Икара, о современных летательных аппаратах, известных летчиках и многом другом. А потом на основе этих уроков выполняешь тест, пишешь реферат на одну из многочисленных предложенных тем, причем можешь редактировать его сколько угодно до определенной даты, и ждешь подведения итогов первого тура. Побеждаешь,ходишь в десятку набравших наибольшее количество баллов по результатам тестирования и оценки рефератов и приглашаешься на второй тур олимпиады, Молодежный симпозиум в Москву, где будут представлены лучшие работы первого тура. Условия олимпиады очень просты: ты - учащийся 12-18 лет и говоришь по-русски, не важно, где проживаешь - в России или за рубежом.

За этой простотой стоит кропотливый труд организаторов олимпиады, и хочется сказать им огромное спасибо. Предложенные участникам олимпиады уроки по истории авиации и воздухоплавания даже самого равнодушного сделают поклонником авиации, настолько полно, доходчиво, красочно, информационно насыщенно они выполнены.

Особенно это важно для ребят из небольших населенных пунктов, где Интернет есть, а вот больших библиотек нет и не всегда легко найти нужную литературу. По крайней мере, хорошенько изучив уроки, на вопросы теста сумеет ответить каждый.

Благожелательность со стороны администраторов, координаторов и консультантов Клуба авиастроителей проявляется во всем - в готовности помочь консультациями, советом, технической поддержкой, как, например, в нашем случае, когда в последние дни приема реферата он никак не загружался на сайт, а также в поисках спонсоров.

Уже сама идея объединения на базе информационных технологий истории и современности, представителей младших и старших поколений, жителей российской столицы и самых отдаленных уголков страны и даже зарубежья уникальна и полностью соответствует миссии и задачам Клуба авиастроителей "сохранить и преумножить потенциал знаний и опыта, накопленный прошлыми поколениями".

Заключительный тур олимпиады проходил 20 апреля в виде Молодежного симпозиума в Москве, в очень гостеприимном Доме культуры "Чайка" московского машиностроительного производственного предприятия "Салют".

Все участники второго тура прибыли накануне, познакомились и друг с другом и с организаторами олимпиады, провели жеребьевку очередности выступлений, смогли пообщаться с некоторыми членами жюри и получить консультации по докладам, ознакомились с возможностями мультимедийной техники для презентации своих сообщений.

С благодарностью вспоминается интересная экскурсия на ММПП "Салют", знакомство с его цехами, учебным центром и музеем. Без преувеличения, и школьники, участники заключительного этапа, и сопровождавшие их взрослые, родители или учителя, были поражены современными возможностями промышленного предприятия, робототехникой, уникальным электронным технологическим и контрольно-измерительным оборудованием.

Огромные станки, немыслимые сложнейшие детали, изготовленные в не поддающемся воображению каком-то пятикоординатном измерении, грандиозные авиационные двигатели - все это вызывало, по меньшей мере, уважение и мысли о возможности собственной причастности к подобному производству в будущем.

Ребята сдружились очень быстро и, не считая друг друга конкурентами, открыто обсуждали свои рефераты, выясняли некоторые вопросы (оказалось, что по двум темам будут выступать по два докладчика), советовались, как лучше подать свое выступление. Этому помогла еще прогулка по вечернему городу, по Красной площади - большинство школьников были в Москве впервые.

Наконец, Молодежный симпозиум в Золотом зале ДК "Чайка". Конечно, все волнуются. Даже участвующие в олимпиаде уже во второй раз. Еще бы, в жюри, которое возглавляет президент Академии наук авиации и воздухоплавания, главный конструктор "илов", дважды Герой соцтруда Г.В. Новожилов, входят очень компетентные люди. Это вице-президент клуба, знаменитые военные летчики, генералы, летчики-испытатели, ставшие писателями и журналистами, авторы уроков по авиации и воздухоплаванию, преподаватели, главный редактор специализированного журнала "Двигатель". В зале присутствуют ветераны 125-го Женского гвардейского истребительного полка, воевавшего вместе с полком "Нормандия-Неман", 65-летию начала боевого пути которого и посвящена нынешняя олимпиада.

Наверное, сложнее всех выступить первому - этот жребий выпал Артуру Смирнову из Санкт-Петербурга. Впрочем, его тема "Идеи Леонардо да Винчи в области создания летательных аппаратов" исторически и хронологически как раз предвосхищала последующие выступления.

С такой же темой чуть позднее выступила Алла Цымбалова из г. Волгограда.

Снежана Горбова из Волгограда и Венедикт Дорожко из г. Волгодонска Ростовской области готовились по одной теме: "Братья Монгольфьер и их современные последователи", представив свои выступления в середине и в конце конференции.

Елена Попкова, также из Волгограда, остановилась на теме "Мускулолеты - новый шаг инженерной мысли".

Сергей Малютин из Новокуйбышевска Самарской области предложил тему "Ту-144 и "Конкорды": разные судьбы сверхзвуковых лайнеров".

Анна Деднева из политехнического колледжа №39 г. Москвы, выступавшая второй, приблизила всех к теме, которой была посвящена нынешняя олимпиада, раскрыла историю истребительного полка "Нормандия-Неман" вместе с историей 125-го Женского истребительного полка.

Филипп Козлов из Иркутска рассказал о "Тайных страницах немецких технологий Третьего рейха".

Победитель прошлогодней олимпиады Владимир Боровиков из г. Усолье-Сибирское Иркутской области выступил с сообщением "Конвертопланы: утопия или будущее?".

Все сообщения были интересными, даже одинаковые темы прозвучали абсолютно по-разному, с авторским подходом. Доклады иллюстрировались подготовленными каждым финалистом мультимедийными презентациями, причем для большинства из них неожиданностью стала возможность интерактивного демонстрационного основного положения своего выступления, поэтому пришлось спешно осваивать новую, самую современную мультимедийную технику, любезно предоставленную для симпозиума ведущими мировыми производителями.

Члены жюри задавали много вопросов, но очень доброжелательно, при необходимости подводя к ответу дополнительными вопросами. Видно было, что они совсем не хотят "подловить" финалистов на незнании тех или иных тонкостей по представленной тематике доклада, а просто уточняли некоторые детали, дабы составить более ясное впечатление о каждом участнике. И, кроме того, часть вопросов относилась к области дополнительной эрудиции и ответы на них были просто интересны для всех присутствующих, поэтому подробно на них отвечали затем и сами члены жюри.

Выбирать лучшего из лучших всегда сложно. Председатель жюри во время подведения итогов Молодежного симпозиума отметил: "Нам было очень трудно. Каждый доклад имел определенное значение и свои особенности. Ваше публичное выступление - первый шаг в жизни, в стремлении достичь поставленной цели".

Добавим, что некоторые из ребят уже определились со своей профессиональной целью - выбрали для предстоящего лета поступления в вузы авиационные факультеты. Например, обладатель диплома I степени, победитель уже второй олимпиа-

ды подряд, Владимир Боровиков из лица №1 города Усолье-Сибирское Иркутской области.

Надо отметить, что за каждым из выступающих на Молодежном симпозиуме стояли спонсоры, обеспечившие возможность прибытия в Москву участнику и его сопровождающему: родителю или педагогу. Огромное спасибо, искренняя им благодарность от имени всех участников Молодежного симпозиума!

У Артура Смирнова из Петербурга это была авиакомпания "Трансаэро".

Владимиру Боровикову и Филиппу Козлову перелет из Иркутска до Москвы и обратно (кстати, самый дальний) обеспечили компания "Аэрофлот - Российские авиалинии" и непосредственно Клуб авиационистов. А с какой теплотой координаторы клуба рассказали об инициативности международного аэропорта "Курумоч" под Самарой, его готовности оказания всей необходимой поддержки, когда представители аэропорта узнали, что в число победителей первого тура входит школьник из города Новокуйбышевска Самарской области Сергей Малютин!

Город Волгоград представляли три школьницы, очаровавшие всех строгим форменным летным видом, представительницы МОУ "Центр "Качинец". Их участие в симпозиуме способствовал Комитет по образованию Центрального округа Волгограда.

Приятно было видеть во время работы симпозиума представителя заинтересованного в будущих поколениях успешных россиян постоянного спонсора олимпиады - КБ "Нацпромбанк".

На память об участии в олимпиаде и о спонсорах у всех ребят останутся сертификаты победителей первого тура, у дипломантов - дипломы победителей олимпиады I, II, и III степени, разработанные и изготовленные дизайн-студией "Гарусс", фирменные памятные подарки ФГУП "ММП" "Салют", поощрительные призы и призы победителей, ставшие возможными благодаря спонсорам и меценатам, в том числе ОАО "Ил", ассоциации "Союз авиационного двигателестроения", ЗАО "МСЗ-Салют", ОАО "Мичуринский завод "Прогресс"; КБ "Нацпромбанк", ОАО "ГМЗ "Агат". В царской России их называли исконно русским словом "благодетели". Поэтому еще раз спасибо за сотворенное благо, которое для ребят надолго останется добрым воспоминанием не только об участии в олимпиаде, но и о краткосрочном, но насыщенном пребывании в столице, которая живет общими со всей страной заботами, а не только проблемами телевизионного бомонда.

А еще приятна такая трогательная мелочь: после завершения симпозиума заботами организаторов еще два дня можно было оставаться в Москве, проживая в студенческом общежитии "бауманки". Поэтому впечатлений и отснятых кадров мы все увезли достаточно!

Кроме того, хочется поделиться впечатлениями и рассказать о возможностях участия в олимпиаде и другим иркутским школьникам, особенно занимающимся в авиамодельных клубах. Пусть дерзают.

Антонина ШИНКАРЕВА,
Филипп КОЗЛОВ (г. Иркутск)

*За поддержку и помощь в организации и проведении
Четвертой ежегодной Олимпиады
по истории авиации и воздухоплавания*

БЛАГОДАРНОСТЬ

Департаменту образования города Москвы

Департаменту науки и промышленной политики города Москвы

НО "Авиакосмофонд"

МГТУ им. Н.Э. Баумана

МАТИ им. К.Э. Циолковского

МАИ

РГГУ

Лицею №1550 города Москвы

*Комитету по образованию Центрального района города
Волгограда*

ФГУП "ММПП "Салют"

ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина"

АССАД

Авиакомпания "Аэрофлот - Российские авиалинии"

Авиакомпания "Трансаэро"

Международному аэропорту "Курумоч"

ЗАО "МСЗ-Салют"

ОАО Мичуринский завод "Прогресс"

КБ "Нацпромбанк" (ЗАО)

ОАО ГМЗ "Агат"

ЗАО "Полимедия"

Дизайн-студии "Гарусс"

Клуб авиастроителей

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН МАКС-2007

**21-26 августа 2007 года,
г. Жуковский, Россия**

ЦЕЛЬ МЕРОПРИЯТИЯ

Главной целью проведения МАКС является демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Международный авиационно-космический салон официально ведет свою историю с 1992 г., однако его можно назвать правопреемником как первой в России международной авиационной выставки, проведенной в 1911 г. в Михайловском манеже Санкт-Петербурга, так и авиационных парадов над Красной площадью и воздушных праздников в Тушино. После успешного проведения в августе 1992 года международной авиационно-космической выставки "Мосаэрошоу-92" в 1993 г. по распоряжению Президента России было принято решение сделать выставку регулярной и придать ей статус международного авиационно-космического салона. За годы своего существования МАКС прошел большой путь от регионального аэрошоу до выставки мирового класса.

В настоящее время Международный авиационно-космический салон (МАКС) заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиационных форумов.

МАКС проводится под патронажем Председателя Правительства Российской Федерации, его традиционно открывает Президент России. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности. На МАКСе первые лица государства доступны для делового общения. Всем, кто связан с авиационной и космической отраслями промышленности, МАКС предоставляет редкую возможность ознакомиться с мнением лиц, принимающих решения по ключевым вопросам разработки, производства и продажи авиационной техники и вооружения.

МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом.

МАКС предоставляет специалистам и бизнесменам уникальную возможность к установлению многоуровневых контактов, дальнейшему развитию

производственной кооперации и поиску новых партнеров для бизнеса. Роль авиасалона как генератора новых альянсов и плодотворных идей признана во всем мире.

МАКС проводится в городе авиационной науки и техники - Жуковском, на аэродроме центральной испытательной базы страны - Летно-исследовательского института им. М.М. Громова. Гости салона могут ознакомиться с расположенными в непосредственной близости от выставки крупнейшими научными, производственными и экспериментальными центрами России.

Значительное место в программе МАКСа занимают научные конференции и симпозиумы, проводимые под эгидой государственного научного центра России - ЦАГИ. Они позволяют ученым и специалистам обмениваться мнениями по поводу наиболее острых проблем развития авиации и космонавтики в настоящем и будущем. В настоящее время ОАО "Авиасалон" ведет активную подготовку к проведению восьмого Международного авиационно-космического салона МАКС-2007, который состоится в период с 21 по 26 августа 2007 года на территории ФГУП "ЛИИ имени М.М. Громова".

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

- Летательные аппараты всех типов и назначений
- Ракетные системы, космические аппараты и космические технологии
- Авиационные и ракетные двигатели
- Бортовое и наземное оборудование для летательных аппаратов
- Системы навигации и управления полетом
- Системы спасения и жизнеобеспечения
- Техника аэропорта
- Авиационные технологии и материалы
- Авиационное вооружение
- Комплексы ракетного вооружения
- Системы противовоздушной обороны
- Вооружение и военная техника сухопутных войск и ВМФ
- Системы связи
- Компьютерные технологии

Телефон оргкомитета: +7 (495) 787-66-51

Факс оргкомитета: +7 (495) 787-66-52

Организатор: ОАО "Авиасалон", Россия

URL: <http://www.aviasalon.com>

E-mail: maks@aviasalon.com

Генеральный спонсор проекта



ФГУП "ММПП "Салют"

Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"

