

# **БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

*№ 10 (34), октябрь 2007 г.*



БЮЛЛЕТЕНЬ  
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

## СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719  
от 16.08.05

Периодичность выхода -  
1 раз в месяц  
Тираж 1100 экз.

Главный редактор  
Клейн Александр  
Владимирович

моб. тел. в Москве:  
+7 905-707-37-80,  
+7 903-153-68-18  
e-mail:  
bull@as-club.ru  
web-страница:  
www.as-club.ru/bull

КЛУБ  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный  
вице-президент Клуба  
Гвоздев Сергей  
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	35
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	86
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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](http://www.as-club.ru/bull)

## ВНИМАНИЕ!

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

Члены Клуба авиастроителей и некоммерческие организации будут получать Бюллетень в рамках благотворительной программы.

Все остальные читатели Бюллетеня начиная с ноября 2007 г. смогут оформить редакционную подписку на 2008 г.



5-7 декабря 2007 года

## ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ TECHAEROSPACE-2007

подробности  
на стр. **91**

## НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Истребитель пятого поколения будет создан к 2015 году	3	Структура потребления алюминия в транспорте может существенно измениться	9
ОАК намерена поставить на рынок до 2015 года более 650 самолетов	3	Премьер-министр РФ поддержал инициативу ярославского губернатора и НПО "Сатурн" создать в Рыбинске крупный научно-образовательный центр	10
Правительство РФ утвердило постоянные ставки импортных пошлин на автокомпоненты и комплектующие для производства авиадвигателей	4	Воронежский авиазавод начал получать конструкторскую документацию на Ил-112В	10
Россия и Франция станут партнерами в авиастроении – Саркози	4	Анализ мирового рынка самолетов базовой патрульной авиации в 2001–2010 гг. и на период до 2015 г.	10
Госдума приняла закон о военно-техническом сотрудничестве	4	В период с 2001 по 2010 гг. в мире будет продано не менее 27 самолетов-заправщиков на сумму свыше 3,8 млрд долл.	11
Госдума одобрила создание корпорации "Ростехнологии"	4	В период с 2001 по 2010 гг. в мире будет продано не менее 1989 многоцелевых истребителей на сумму свыше 76,4 млрд долл.	11
ВАСО и "Авиация Украины" подпишут график поставки комплектующих Ан-148	4	Виктор Зубков предложил разработать программу, которая обеспечит "Моторостроитель" заказами "Газпрома" на 8–10 лет	11
Объединенная авиастроительная корпорация выйдет на IPO в 2010 году	5	ОАО "Климов" планирует изготовить для внешнего рынка оборудование на сумму 150 млн долл.	12
КАПО готовят к вхождению в авиакорпорацию	5	Главком ВВС поздравил коллектив НПО "Салют" с 95-летием	12
Сергей Иванов: объемы производства отечественных военных самолетов будут увеличены в четыре раза, гражданских – в 37 раз	5	Сергей Степашин посетил "Сатурн"	12
Компания "Сухой" вошла в число самых известных российских компаний в мире	5	Пермские моторы для Северной Кореи	13
ОАК окончательно не решила вопрос о начале производства самолета Ту-334	6	ОАО "Сатурн – Газовые турбины" стало победителем тендера на строительство "под ключ" второй очереди электростанции в Нарьян-Маре	13
В Свердловской области появится "титановая долина"	6	ОАО "Климов" привезло из Пекина \$12 млн	14
Заявление ОАК о подготовке серийного производства Ан-148	6	Рассмотрение проекта стратегии развития авиадвигателестроения в России затягивается	14
Президенты России и Ирана поддержали переговоры по поставкам в Иран российских гражданских самолетов и вертолетов	7	Создание ПЦД потеряло актуальность	14
Чемезов идет на рекорд	7	Подтверждено соответствие системы менеджмента качества НПО "Сатурн" международным стандартам	15
Группа компаний "Волга-Днепр" планирует заказать 12 самолетов Ан-124 и 15 самолетов Ил-76	7	Прошел Всероссийский семинар по вопросам авиастроения	15
Президент ОАК и губернатор Ульяновской области подписали в ЗАО "Авиастар-СП" соглашение о сотрудничестве	8	Аналитики: интерес к SuperJet обусловлен удачно выбранной нишей	16
Нас ожидают 10 лет роста вертолетного рынка	8	Презентация программы непрерывного образования "Школа – вуз – производство" состоится 26 октября	16
Индия купила еще 40 Су-30МКИ	8	Самолеты с двигателями семейства ПС-90А покупают крупнейшие российские авиакомпании	17
Омское ПО "Полет" работает по поставке самолетов Ан-3 в Казахстан	9	EADS поменяет "Иркут" на ОАК	17
А. Жуков рассчитывает на скорое решение проблем с сертификацией в Китае самолета Ту-204-120 и заключение контракта на поставку еще 10 самолетов	9		

и другие новости

## ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за октябрь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ СОЗДАН К 2015 ГОДУ

К 2015 г. Россия выйдет на создание истребителей нового поколения, сообщил президент РФ Владимир Путин, отвечая в прямом эфире на вопрос офицера космодрома Плесецк. Перед началом общения президента с военнослужащими был продемонстрирован сегодняшний пуск баллистической ракеты "Тополь". Как заметил президент, "Тополь-М" уже поступает на вооружение".

"Мы уделяем внимание не только ядерной триаде, я имею в виду РВСН, стратегическую авиацию и подводный ядерный флот, но и другим видам вооружения. Принята программа вооружений до 2015 года, которая предусматривает развитие всех видов и родов вооруженных сил. Это касается авиации, и вы знаете, что уже в небольших количествах, но начали поступать Су-34", - сказал президент. Он пояснил, что "это штурмовики, причем штурмовики очень хорошего качества. Лидеры, по сути дела, мировые лидеры".

Путин подчеркнул, что "будет уделено необходимое внимание высокоточному вооружению". Он напомнил, что такое испытание было проведено, в том числе и с его участием, пуски были осуществлены со стратегических авиационных носителей, с комплексов Ту-160.

"Мы будем их модернизировать, так же как и Ту-95", - сказал президент.

Глава государства также сообщил, что "на вооружение в сухопутные войска уже поступают ударные комплексы "Эскандер-М". По его словам, "внимание уделяется средствам разведки, связи и электронной борьбы. И не в последнюю очередь внимание будет уделяться солдатам, бойцам на возможном поле боя. С тем, чтобы сделать их действия более эффективными, а их самих - более защищенными от поражения противника".

Говоря о развитии ВМФ, Путин сказал, что "в этом году заканчивается строительство АПЛ нового поколения "Юрий Долгорукий", который уже стоит на стапеле, и в конце года начнутся его испытания на воде. Также будет продолжена работа по строительству атомных подводных крейсеров стратегического назначения "Владимир Мономах" и "Александр Невский".

"В 2008 году мы заложим еще одну атомную стратегическую подводную лодку. Так что у нас планы не просто большие, они грандиозные и они абсолютно реализуемые. У меня нет сомнения в том, что мы это сделаем. Наши вооруженные силы будут компактными, но очень эффективными и надежно обеспечат безопасность страны на многие годы вперед", - заключил он.

источник: АРМС-ТАСС  
18.10.07

### ОАК НАМЕРЕНА ПОСТАВИТЬ НА РЫНОК ДО 2015 ГОДА БОЛЕЕ 650 САМОЛЕТОВ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена поставить до 2015 г. на внутренний и международный рынок более 650 самолетов. Об этом сообщил сегодня на проходящей в столице пятой международной конференции-выставке "Крылья России" руководитель дирекции программ гражданской авиации ОАК Сергей Гальперин.

Программой предусмотрено производство всех основных типов самолетов - региональных, средне- и дальнемагистральных. В частности, авиалайнеров регионального класса намечено поставить 438 ед. (420 SuperJet 100 и 18 Ан-148). Класс среднемагистральных машин будет представлен авиалайнерами семейства Ту-204 (203 ед.). Дальнемагистральные самолеты семейства Ил-96 будут построены в количестве 18 ед.

"Эти цифры утверждены межведомственной рабочей группой и правительством РФ", - сказал Гальперин. И ОАК "приложит все усилия", чтобы поставить эти лайнеры заказчикам, добавил он.

Гальперин сообщил также, что в настоящее время на "один российский самолет, который поступает в авиакомпанию, приходится четыре западных". "Конкурировать с зарубежными поставщиками ОАК намеревается не "путем административных барьеров, а в первую очередь путем повышения качества собственной продукции", - подчеркнул представитель ОАК.

источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
12.10.07

## ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПОСТОЯННЫЕ СТАВКИ ИМПОРТНЫХ ПОШЛИН НА АВТОКОМПОНЕНТЫ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Правительство РФ постановлением от 1 октября № 628 утвердило на постоянной основе ставки импортных таможенных пошлин в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки, и в отношении комплектующих изделий и ряда сырьевых товаров для производства авиационных двигателей. Об этом сообщила сегодня правительственная пресс-служба.

Установлено, что в отношении товаров, определенных постановлением от 30 декабря 2006 г. № 839

"О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки, и в отношении комплектующих изделий и ряда сырьевых товаров для производства авиационных двигателей", действуют ставки ввозных таможенных пошлин, утвержденные указанным постановлением. Новое постановление вступило в силу со 2 октября 2007 г.

источник: ПРАЙМ-ТАСС  
05.10.07

## РОССИЯ И ФРАНЦИЯ СТАНУТ ПАРТНЕРАМИ В АВИАСТРОЕНИИ – САРКОЗИ

Президент Франции Николя Саркози надеется, что Россия и Франция станут стратегическими партнерами в энергетике и авиастроении.

"Я вчера встречался с президентом Путиным и я надеюсь, что мы не будем больше конкурентами, а будем партнерами. Надеюсь, что мы сможем стать стратегическими партнерами в энергетике и авиастроении", - сказал он, выступая в среду в университете им. Баумана в Москве.

Саркози назвал самолет SuperJet 100 значительным достижением российской промышленности, добавив, что Франция готова работать с российской стороной над реализацией и других проектов.

"Почему бы нам не быть партнерами в сфере ядерной энергии? Я думаю, мы должны вместе работать и развивать новые поколения ядерных станций", - сказал он.

Президент Франции считает, что необходимо укреплять сотрудничество между российскими и французскими инженерами в области ядерной энергетики, для чего он предлагает активизировать обмен между студентами и учеными, работающими в этой сфере.

источник: РИА «Новости»  
10.10.07

## ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Государственная дума 9 октября приняла в первом чтении внесенный президентом России проект федерального закона "О военно-техническом сотрудничестве РФ с иностранными государствами".

Как сообщает ИТАР-ТАСС, закон уточняет полномочия главы государства, касающиеся создания специализированных организаций, являющихся государ-

ственными посредниками при осуществлении внешнеэкономической деятельности в отношении продукции военного назначения. Второе чтение закона назначено на 16 октября.

источник: газета «Коммерсантъ»  
09.10.07

## ГОСДУМА ОДОБРИЛА СОЗДАНИЕ КОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

9 октября Госдума одобрила в первом чтении законопроект о создании государственной корпорации "Ростехнологии", сообщает РИА "Новости".

Согласно документу, госкорпорация "Ростехнологии" будет оказывать содействие разработке высокотехнологичной промышленной продукции, ее производству и экспорту. Новая структура поддержит российские высокотехнологичные товары и разработчиков на внешнем рынке при помощи создания системы продаж такой продукции. Также за рубежом будут продвигаться результаты интеллектуальной

деятельности российских производителей. Госкорпорация займется и привлечением инвестиций в промышленный и оборонно-промышленный комплекс России. Органами управления корпорации "Ростехнологии" станут наблюдательный совет в составе девяти человек, включая четырех представителей президента и четырех - правительства, правление и генеральный директор. Генеральный директор госкорпорации назначается президентом России.

источник: газета «Коммерсантъ»  
09.10.07

## ВАСО И "АВИАЦИЯ УКРАИНЫ" ПОДПИШУТ ГРАФИК ПОСТАВКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ АН-148

Воронежское авиастроительное общество и "Авиация Украины" планируют подписать окончательный график поставки комплектующих нового регионального самолета Ан-148. Серийное производство этих машин в Воронеже и Киеве уже началось. Теперь ВАСО получит первый бюджетный транш на техническое перевооружение завода под

производство новой машины и начнет привлекать кредиты. По договоренности с Украиной воронежцы будут производить фюзеляж и детали крыла. Ан-148 - ближнемагистральный самолет, рассчитанный на перевозку от 70 до 90 пассажиров.

источник: телеканал «Воронежская ГТРК»  
19.10.07

## ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ВЫЙДЕТ НА IPO В 2010 ГОДУ

Говоря о планах "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) России, исполнительный вице-президент компании Валерий Безверхний назвал два основных направления стратегии. На первом плане - оптимизация производственного ряда и выпуск новых моделей, таких как SuperJet, Ан-148, а также повышение конкурентоспособности уже существующих моделей. Во-вторых, госкорпорация планирует перестройку производственных моделей, оптимизацию мощностей и выход на специализированное производство.

Валерий Безверхний оценивает стоимость корпорации к 2015 году в \$10 млрд. По объемам производства к 2008 году корпорация планирует выйти на показатель 30 гражданских машин в год, в 2009 году - 60 машин, к 2010 году - 100 машин.

В настоящий момент ОАК покрывает практически все компании, кроме МиГа, Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (ОАО "НАЗ "Сокол") и ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО). В процессе консолидации предполагается поглощение МиГа и КМПО в следующем году.

В планах ОАК также частичное размещение своих акций и обмен акций "дочек" на акции ОАК. IPO компании запланировано на 2010 год, размещение 10-15 % акций состоится на российских торговых площадках. Объем размещения - около \$1 млрд.

источник: ИА Finam.ru  
18.10.07

## КАПО ГОТОВЯТ К ВХОЖДЕНИЮ В АВИАКОРПОРАЦИЮ

На состоявшемся в Казани заседании правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) президент корпорации Алексей Федоров заявил, что в ее структуре ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) будет занимать одно из ключевых положений. "До конца октября мы подготовим предложения по техническому перевооружению КАПО, поднятию кадрового потенциала, использованию коммерческих контрактов и по другим аспектам деятельности", - сообщил г-н Федоров. Он также отметил, что один из самых важных вопросов связан с запуском самолета Ту-334. "Окончательной точки в этом вопросе мы

пока не поставили", - сказал Алексей Федоров. Ранее первый вице-премьер РФ Сергей Иванов заявлял, что производство самолета Ту-334 будет зависеть от того, насколько востребованной окажется эта машина на рынке. Он отмечал, что проблемы, возникшие с этим самолетом, связаны с тем, что пока нет твердых заказов на его покупку. КАПО занимается серийным производством самолетов Ту-214 и освоением производства ближнемагистральных самолетов Ту-334, региональных Ту-324 и транспортных Ту-330.

источник: газета «Коммерсантъ - Казань»  
08.10.07

## СЕРГЕЙ ИВАНОВ: ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ БУДУТ УВЕЛИЧЕНЫ В ЧЕТЫРЕ РАЗА, ГРАЖДАНСКИХ - В 37 РАЗ

В ближайшее время в России объемы производства отечественных военных самолетов будут увеличены в четыре раза, гражданских - в 37 раз. Об этом сообщил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов во время посещения Иркутского авиационного завода.

По его словам, большинство авиационных предприятий в настоящее время оборудованы под производство военных самолетов и все они будут переоснащены для создания гражданских авиалайнеров. Производство на Иркутском авиационном заводе также в большей степени направлено на выпуск военной авиации. В настоящее время на заводе происхо-

дит переоснащение для выпуска гражданских судов. Однако, как сообщил Сергей Иванов, Иркутский авиационный завод по-прежнему будет выпускать и военные суда - Як-130, примерно по 25-30 самолетов в год. В настоящее время этот самолет очень востребован и имеется большой объем заказов от отечественных и зарубежных ВВС. Кроме того, корпорация "Иркут" осуществляет контракты на поставку многоцелевых истребителей Су-30МК в Индию, Малайзию и Алжир.

источник: РИА «Новости»  
25.10.07

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ВОШЛА В ЧИСЛО САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ В МИРЕ

Согласно ежеквартальному рейтингу мировой популярности российских компаний, рассчитанному на основе упоминаемости в мировой прессе, по итогам третьего квартала 2007 года ОАО "Компания "Сухой" вошла в первую десятку самых известных отечественных компаний.

В рейтинге, который опубликован на этой неделе в журнале "Власть", "Сухой", заняв 6-е место после отечественных нефтегазовых гигантов, стал самой известной в мире российской авиационной компанией. Росту упоминаемости о компании способствовал

новый авиалайнер Sukhoi SuperJet 100, о котором много писала мировая пресса.

Рейтинг был рассчитан по материалам 100 ведущих газет и журналов Австралии, Великобритании, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Малайзии, Новой Зеландии, Пакистана, Сингапура, США, Франции и Японии. Компания "Сухой" была упомянута в 5222 публикациях.

источник: компания «АХК "Сухой"»  
17.10.07

## ОАК ОКОНЧАТЕЛЬНО НЕ РЕШИЛА ВОПРОС О НАЧАЛЕ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА ТУ-334

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) окончательно не решила вопрос о начале производства самолета Ту-334, заявил в пятницу председатель правления ОАО "ОАК" Алексей Федоров в Казани на совещании в "КАПО им. С. П. Горбунова" с участием руководства Татарии. "Окончательной точки в этом вопросе мы пока не поставили", - уточнил А. Федоров. Как передает ПРАЙМ-ТАСС, с инвестиционным проектом оснащения авиакомпаний России ближнемагистральными самолетами Ту-334 членов правления ОАК ознакомил первый вице-премьер Татарии Борис Павлов. В ходе совещания были рассмотрены вопросы текущей и перспективной деятельности КАПО.

ОАК до конца октября подготовит предложения по техническому перевооружению КАПО, по поднятию кадрового потенциала, использованию коммерческих контрактов и по другим аспектам его деятельности. По словам Федорова, КАПО в структуре ОАК будет занимать одно из ключевых положений.

"И хотя формально КАПО еще не вошло в состав ОАК, уже сейчас требуется совместное обсуждение

сложных вопросов", - уточнил он. Как заявлял ранее первый заместитель председателя правительства России Сергей Иванов, проект создания регионального самолета Ту-334 будет реализован только в том случае, если на него будут твердые заказы. Иванов подчеркнул, что этот проект никто не замораживал. Он уже частично прошел сертификацию. Проблема в другом - "нет твердых заказов на его покупку".

Вместе с тем, сказал Иванов, на другой региональный самолет - "Суперджет 100" - уже есть 73 твердых заказа. Иванов отметил, что все мировые авиастроители не начинают серийное производство нового самолета, не имея твердых заказов на его покупку. Кроме того, Иванов напомнил, что Ту-334 сделан в основном на российской компонентной базе, в то время как современное авиастроение активно использует процесс глобализации, когда в создании самолетов используют все лучшее, что есть в мире.

*источник: АРМС-ТАСС  
09.10.07*

## В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ "ТИТАНОВАЯ ДОЛИНА"

На базе "Верхне-Салдинского металлургического производственного объединения (ВСМПО) - Ависма" в Свердловской области будет создана "титановая" долина, в которой будут производиться дорогостоящие детали самолетов для всего мира, заявил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов. "Раньше, в лучшем случае, мы делали полуфабрикаты и обеспечивали только СССР, а сейчас собираемся делать детали для всего мира", - сказал Иванов на встрече со студентами, аспирантами и молодыми учеными в рамках молодежного форума "Молодые кадры наукоемких отраслей инновационной России". Он также отметил, что в настоящее время закупаются станки, которые "будут производить не чушки (полуфабрикаты), а

готовые очень дорогостоящие детали для самолетов".

Как сообщает РИА "Новости", основным акционером "ВСМПО-Ависма" является ФГУП "Рособоронэкспорт", которому принадлежит 66 % акций корпорации. Титан занимает 82 % в общем объеме продаж корпорации. Доля "ВСМПО-Ависма" в мировом производстве титановой губки составляет 32 %, магния - 6 %. Из титановой губки на ВСМПО производятся листы, профили, поковки и штамповки. До 80 % этой титановой продукции поставляется на экспорт, остальное потребляет российский рынок.

*источник: газета «Известия»  
17.10.07*

## ЗАЯВЛЕНИЕ ОАК О ПОДГОТОВКЕ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА АН-148

В связи с недостоверными сведениями, распространенными информационным агентством "РБК" 12 октября 2007 года, о якобы принятом решении правления открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") приостановить финансирование подготовки серийного производства программы ближнемагистрального самолета Ан-148 на Воронежском акционерном самолетостроительном объединении (ВАСО), пресс-служба ОАО "ОАК" считает необходимым заявить следующее.

На заседании правления ОАО "ОАК", состоявшемся 12 октября 2007 года, рассматривался вопрос о ходе реализации программы самолета Ан-148. Однако никаких решений по приостановлению финансирования программы на заседании правления ОАО "ОАК" принято не было.

Правление ОАО "ОАК" рассмотрело и одобрило комплекс мероприятий, обеспечивающих начиная с 2008 года поставку самолетов по контрактам, заклю-

ченным ОАО "Ильюшин Финанс Ко". Всего в соответствии с программой производства ОАО "ОАК" в период с 2008 по 2012 годы будет произведено 96 самолетов Ан-148.

В связи с включением программы Ан-148 в производственную программу ОАО "ОАК" все необходимые вопросы финансирования, подготовки производства и серийного выпуска на ВАСО будут обеспечены в соответствии с ранее утвержденными планами.

Соглашения с авиастроительными компаниями Украины, заключенные ранее по данному проекту, будут, безусловно, исполнены предприятиями ОАО "ОАК". Таким образом, все заявления, приписываемые членам правления ОАК или участникам заседания правления 12 октября 2007 года в отношении приостановления финансирования программы подготовки серийного производства самолета Ан-148 на ВАСО, являются недостоверными.

*источник: компания «ОАК»  
13.10.07*

## ПРЕЗИДЕНТЫ РОССИИ И ИРАНА ПОДДЕРЖАЛИ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОСТАВКАМ В ИРАН РОССИЙСКИХ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Президент России Владимир Путин и его иранский коллега Махмуд Ахмадинежад поддержали переговоры по поставкам российских самолетов и вертолетов в Иран.

"Стороны поддерживают ведущиеся в настоящее время переговоры между соответствующими организациями двух стран по вопросам поставки в Иран и производства в этой стране пассажирских самолетов Ту-334, Ту-214 и гражданских вертолетов "Камов". Президенты также высказались за скорейшую подготовку и подписание контрактов по этим проектам.

"Стороны с удовлетворением отметили факт подписания контракта на поставку в Иран пяти самолетов Ту-204-100. Была выражена заинтересованность в дальнейшем углублении сотрудничества в сфере авиационной промышленности", - отмечается в совместном заявлении, подписанном 16 октября по ито-

гам состоявшихся в Тегеране переговоров президентов России и Ирана.

Рассматривая вопросы торгово-экономического сотрудничества России и Ирана, стороны выступили за активизацию усилий по дальнейшему развитию хозяйственных связей, в частности в авиастроении. Россия и Иран также договорились способствовать взаимным инвестициям на территории двух стран. Весомый вклад в эту работу призвана внести постоянная российско-иранская комиссия по торгово-экономическому сотрудничеству, отмечается в заявлении.

Визит Владимира Путина стал первым визитом главы российского государства в Иран за всю историю отношений между двумя странами.

*источник: АРМС-ТАСС  
17.10.07*

## ЧЕМЕЗОВ ИДЕТ НА РЕКОРД

"Рособоронэкспорт" в 2007 г. установит новый рекорд по продаже оружия за рубеж, заявил в пятницу на съезде Союза машиностроителей его председатель и гендиректор Сергей Чемезов. Все это произойдет несмотря на перечисленные им проблемы отрасли - финансовые, технологические и кадровые. Только падение курса доллара привело к убыткам по одному из контрактов в сфере ПВО на \$45 млн. Как пояснил менеджер одного из предприятий отрасли, речь идет о поставках комплексов С-300 ПМУ в Китай. По словам Чемезова, "Рособоронэкспорт" продаст оружия на \$6 млрд, а вместе с компаниями, имеющими лицензии на экспорт запчастей и услуг, экспорт может составить \$6,5 млрд (против \$6,126 млрд в 2006 г.).

Крупные поставки самолетов делают эти планы реалистичными, считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. По его оценке, в этом году Россия поставит свыше 50 самолетов марки "Су": 12 Су-30МКМ в Малайзию, 12 Су-30МК2В в Венесуэлу, шесть Су-30МКА в Алжир, 12 Су-30МКИ в Индию и около 10 машинокомплектов Су-30МКИ для лицензионной сборки в Индии. Будет продано и порядка 10 истребителей МиГ-29, и вместе

с авиационным вооружением, наземными системами, тренажерами и вертолетами поставки авиатехники могут превысить половину от заявленной Чемезовым цифры. Могут начаться поставки комплексов ПВО С-300 ПМУ2 по новому контракту в Китай, незначительное количество систем ПВО небольшой дальности может быть поставлено ОАЭ, Сирии и другим арабским странам, а в области морских вооружений одна дизельная подлодка может быть передана Алжиру, говорит эксперт.

Как следует из недавней публикации в индийском журнале India Today, одна из самых секретных российских оружейных сделок по поставке в эту страну атомной подлодки проекта 971 в лизинг за \$650 млн будет реализована в июне 2008 г., поэтому в области продаж военно-морских вооружений 2007 год обещает быть скромным. По словам эксперта Центра по изучению проблем разоружения Марата Кенжетаяева, рост цен на военную продукцию также способствует увеличению объемов российского экспорта.

*источник: газета «Ведомости»  
01.10.07*

## ГРУППА КОМПАНИЙ "ВОЛГА-ДНЕПР" ПЛАНИРУЕТ ЗАКАЗАТЬ 12 САМОЛЕТОВ АН-124 И 15 САМОЛЕТОВ ИЛ-76

Группа компаний "Волга-Днепр" выступила с инициативой возобновления серийного производства самого грузоподъемного самолета в мире Ан-124 "Руслан" и тяжелого транспортного самолета Ил-76.

"Опираясь на долгосрочный прогноз, мы сформировали заявку на производство 12 самолетов Ан-124 до 2015 года и 15 самолетов Ил-76 в новой модификации", - сообщил журналистам на пресс-конференции в Москве в четверг президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

Он отметил, что в рамках этой заявки сейчас рассматривается возможность достройки двух самолетов Ан-124 и трех самолетов Ил-76. По словам А. Исайкина, вопрос развития грузовой авиации, в том

числе возобновление серийного производства тяжелых транспортных самолетов, планируется рассмотреть на заседании правительства РФ. По словам А. Исайкина, реализовать данную программу предполагается в сотрудничестве с украинскими авиастроителями. "В августе 2007 года в рамках программы возобновления серийного производства Ан-124 группа компаний "Волга-Днепр", ОАО "Мотор Сич" и АНТК имени Антонова подписали соглашение по программе возобновления серийного производства и модернизации эксплуатируемого парка самолетов", - сказал А. Исайкин.

*источник: газета «Гудок»  
25.10.07*



## ПРЕЗИДЕНТ ОАК И ГУБЕРНАТОР УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДПИСАЛИ В ЗАО "АВИАСТАР-СП" СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

В ЗАО "Авиастар-СП" в пятницу, 19 октября, состоялось совещание руководства Объединенной авиационной корпорации (ОАК) и правительства Ульяновской области, результатом которого стало подписание соглашения по установлению стратегического партнерства и развитию долгосрочного, эффективного и взаимовыгодного сотрудничества. Подписи под важным для ЗАО "Авиастар-СП" документом поставили губернатор Ульяновской области Сергей Морозов и президент - председатель правления ОАК Алексей Федоров.

Правительство области, учитывая тот факт, что ЗАО "Авиастар-СП" является градообразующим предприятием и одним из основных работодателей в регионе, серьезно влияющим на производственно-хозяйственную и социальную инфраструктуру региона, обязалось содействовать решению проблем авиазавода. В основном это касается планомерного развития научно-технического и производственного потенциала ЗАО "Авиастар-СП", технического и технологического перевооружения его производственной базы, обеспечения предприятия квалифицированным производственным и управленческим персоналом всех категорий в соответствии с требованиями

производства и новых прогрессивных технологий. Важным является пункт о проведении согласованной проектной документации ЗАО "Авиастар-СП" на строительство жилого фонда и иных объектов. Со стороны ОАК это обеспечение существенного наращивания производственной программы ЗАО "Авиастар-СП", обеспечение капитальных вложений в развитие производства, внедрение и развитие современных прогрессивных технологий, поддержание высокого профессионального уровня руководителей и специалистов предприятия.

Как отметил, отвечая на вопросы журналистов, Алексей Федоров, ОАК предусматривает в ближайшие годы дальнейшее значительное увеличение объемов производства самолетов на "Авиастаре", который становится главной сборочной площадкой российской авиатехники. В первую очередь это увеличение объемов выпуска самолетов семейства Ту-204, сохранение технологии строительства уникальных тяжелых транспортных самолетов, а также запуск новых производственных программ.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»  
22.10.07*

## НАС ОЖИДАЮТ 10 ЛЕТ РОСТА ВЕРТОЛЕТНОГО РЫНКА

По мнению аналитиков, в ближайшее время нас ожидает невиданный рост на рынке вертолетов. Несмотря на то, что оценки специалистов существенно различаются (некоторые в следующие пять лет прогнозируют рост на 40 %), в среднем, по прогнозам, в течение 10 лет спрос только на коммерческие вертолеты достигнет 12 тыс., что в стоимостном выражении составит около \$25 млрд. На мой взгляд, цифры могут быть и выше (если, например, среднюю стоимость одного вертолета принять за \$2,5-3 млн, то общая стоимость вполне может превысить \$30 млрд).

Необходимо отметить, что рост рынка вертолетов затронет все без исключения регионы. В США в течение пятилетнего периода 2006-2010 гг. продажа гражданских вертолетов по сравнению с предыдущим пятилетием 2001-2005 гг. должна увеличиться, по крайней мере, на 15 % и составить 42 % всех продаж в мире. На Латинскую Америку в течение следующих пяти лет придется 25 % продаж. Европа сохранит свои

15 % продаж новых газотурбинных вертолетов. Заказчикам из Азии, Океании, Африки и Ближнего Востока достанется 16 %.

Для осуществления столь бурного рывка на рынке потребуются решить огромное множество появляющихся, словно снежная лавина, экономических, нормативных, юридических, технических, сервисных, информационных, политических и иных вопросов. Без существенного наращивания возможностей сопровождения всего жизненного цикла винтокрылов рост продаж не представляется возможным, поэтому для безболезненной реализации прогнозов мировому вертолетному хозяйству необходимо развивать и аккумулировать силы и средства уже сегодня. Рост вертолетного рынка не случится сам собой, его нужно готовить и поддерживать.

*источник: AVIAPORT.RU  
19.10.07*

## ИНДИЯ КУПИЛА ЕЩЕ 40 СУ-30МКИ

"Рособоронэкспорт" в Дели подписал с индийской корпорацией Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) контракт на дополнительную поставку в 2008-2010 годах 40 комплектов истребителей Су-30МКИ, представляющих собой почти полностью собранные самолеты. В 2000 году HAL уже заключила контракт на лицензионную сборку 140 Су-30МКИ. Эксперты оценивают стоимость сделки в \$1,6 млрд.

Комплекты будут изготовлены на Иркутском авиаобъединении, а на заводе HAL в городе Насик (Индия) будет проводиться их финальная сборка. Примечательно, что в феврале этого года ВВС Индии

уже подписали контракт с HAL на увеличение выпуска самолетов со 140 до 180. Однако контракт "Рособоронэкспорта" с HAL не удавалось согласовать из-за повышения цен, вызванного падением курса доллара и ростом издержек поставщика. Прежнее значение 2,8% в год не устраивало российскую сторону. Летом "Рособоронэкспорт" предложил поднять цену до 18%. "Однако стороны пока договорились на показателе чуть выше 5 % в год", - сообщил "Ъ" источник, близкий к переговорам.

*источник: газета «Коммерсантъ»  
12.10.07*

## ОМСКОЕ ПО "ПОЛЕТ" РАБОТАЕТ ПО ПОСТАВКЕ САМОЛЕТОВ АН-3 В КАЗАХСТАН

Производственное объединение "Полет" (Омск) ведет работы по переоборудованию шести самолетов Ан-2 в модернизированные многоцелевые Ан-3Т в интересах Казахстана. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник на предприятии. По его словам, к настоящему времени производственным объединением переоборудовано более 25 самолетов-бипланов Ан-2 в более совершенные самолеты Ан-3Т. Переоборудование включает в себя, в частности, установку вместо штатного для Ан-2 поршневого двигателя турбовинтового двигателя ТВД-20, выпускаемого серийно на Омском моторостроительном производственном объединении им. Баранова, установку новых систем и бортового оборудования. Цена переоборудованного самолета составляет более 35 млн рублей.

"Ранее поставлены три самолета для МЧС РФ, в текущем году поставлен один Ан-3 в Якутию, ведется переоборудование шести Ан-2 для Казахстана. В ближайшем будущем должен поступить заказ на переоборудование еще 10 самолетов Ан-2 для Казахстана", - отметил собеседник.

По его данным, контракт на переоборудование казахстанских Ан-2 в самолеты Ан-3 поступил не из Казахстана, а через одну из отечественных фирм, заключившей договор с казахстанской стороной. Общая сумма на переоборудование шести Ан-2 в Ан-3Т оценивается в размере более 200 млн рублей. Еще в прошлом году Омское ПО "Полет" получило от ООО "ЮСОН-Сибирь" первый платеж в 70 млн руб. по контракту с министерством транспорта и коммуникаций Казахстана.

Сейчас в Казахстане реализуется государственная программа переоснащения эксплуатируемой авиационной техники. Известно, что в ходе переговоров Россия была готова в решении переоборудования Ан-2 в Ан-3Т идти весьма далеко - вплоть до организации в Казахстане производства Ан-3Т. Общая потребность Казахстана в переоборудованных Ан-3 очень высокая - в стране в эксплуатации находится до 200 Ан-2.

источник: AVIAPORT.RU  
17.10.07

## А. ЖУКОВ РАССЧИТЫВАЕТ НА СКОРОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ С СЕРТИФИКАЦИЕЙ В КИТАЕ САМОЛЕТА ТУ-204-120 И ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ЕЩЕ 10 САМОЛЕТОВ

Вице-премьер РФ Александр Жуков рассчитывает, что проблему с сертификацией в Китае самолета Ту-204-120 удастся скоро решить, что позволит заключить контракт на поставку еще 10 таких самолетов. Об этом он заявил журналистам в субботу.

По его словам, в ходе 11-го заседания комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств двух стран обсуждался ход реализации контракта на поставку пяти самолетов Ту-204-120 в Китай. Эти самолеты никак не пройдут сертификацию, что тормозит заключение контракта на новые 10 самолетов. "Думаю, в конечном итоге все решится. Мы очень рассчитываем, что будет контракт на новые 10 самолетов", - сказал А. Жуков.

Вице-премьер добавил, что у Китая есть несколько больших программ в сфере авиастроения. По его словам, российская сторона предложила сотрудничать по проекту создания большого гражданского самолета, который планируется реализовать в Китае. "Они сказали, что подумают", - сообщил вице-премьер. "Мы также предложили свои услуги по среднемагистральному самолету", - добавил он, отметив, что тут китайская сторона, скорее всего, будет реализовывать свой проект без российского участия.

источник: ПРАЙМ-ТАСС  
01.10.07

## СТРУКТУРА ПОТРЕБЛЕНИЯ АЛЮМИНИЯ В ТРАНСПОРТЕ МОЖЕТ СУЩЕСТВЕННО ИЗМЕНИТЬСЯ

В долгосрочной перспективе может произойти существенное изменение структуры потребления в самолетостроении, сообщил представитель ОАО "Туполев" В. Адеев на проходящей на КУМЗе конференции "Современные тенденции в применении полуфабрикатов из алюминиевых сплавов, технологии и оборудование для их производства".

По его словам, в настоящее время доля алюминиевых сплавов в структуре используемых для производства гражданских самолетов материалов составляет примерно 75 %, а в перспективе может сократиться до 48 % вследствие роста использования композитов.

Тем не менее, применение алюминиевых сплавов в авиации все-таки сохранится. В частности, по мнению Н. Колобнева, научного сотрудника ВИАМа, для изготовления элементов фюзеляжа самолета А380 широко используется сплав 1424, который также планируется для использования в обшивке самолета SuperJet. Кроме того, предполагается

использовать сплав 1370 в обшивке носовой части строящихся самолетов Ан-148.

Другой перспективной сферой для использования алюминиевых сплавов является производство железнодорожной техники. Как отметил В. Корольков, руководитель инженерного центра ВАСО, к 2030 г. в России потребуется более 1 млн железнодорожных вагонов. При этом одна из нерешенных проблем - повышение отдачи "груз/масса тары". Для ее решения во многих странах мира в подвижном составе применяются алюминиевые сплавы. В России же ВАСО в 2006 г. построило четырехосный полувагон с грузоподъемностью 82 т. Как предполагает В. Корольков, в дальнейшем при благоприятных обстоятельствах на отечественных железных дорогах стальные вагоны и полувагоны будут заменяться алюминиевыми.

источник:  
журнал «Металлоснабжение и сбыт»  
05.10.07

## ПРЕМЬЕР-МИНИСТР РФ ПОДДЕРЖАЛ ИНИЦИАТИВУ ЯРОСЛАВСКОГО ГУБЕРНАТОРА И НПО "САТУРН" СОЗДАТЬ В РЫБИНСКЕ КРУПНЫЙ НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР

Председатель Правительства Российской Федерации Виктор Зубков поддержал инициативу губернатора Ярославской области Анатолия Лисицына и ОАО "НПО "Сатурн" по созданию в Рыбинске крупного научно-образовательного центра, подписав в конце сентября соответствующее распоряжение № 1277-р, предписывающее:

"1. Реорганизовать государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Рыбинская государственная авиационная технологическая академия имени П. А. Соловьева" (г. Рыбинск, Ярославская область) (далее - академия) и государственное образовательное учреждение среднего профессионального образования "Рыбинский авиационный колледж" (г. Рыбинск, Ярославская область) (далее - колледж) в форме присоединения колледжа к академии с образованием на его основе структурного подразделения. Указанную реорганизацию осуществить в пределах средств, предусмотренных в федеральном бюджете на 2007 год Рособразованию на обеспечение деятельности подведомственных образовательных учреждений.

2. Рособразованию:

осуществить проведение мероприятий, связанных с предусмотренной пунктом 1 настоящего распоряжения реорганизацией, имея в виду, что предметом и целью деятельности академии является подготовка квалифицированных специалистов по образовательным программам высшего, среднего и начального профессионального образования, а также ведение научной деятельности;

обеспечить выделение в установленном порядке за счет средств федерального бюджета на 2007 год 142673,8 тыс. рублей на обеспечение деятельности академии исходя из того, что предельная численность ее работников составляет 1306 человек".

ОАО "НПО "Сатурн" прилагает значительные усилия к развитию профильных учебных заведений страны, что вызвано острым дефицитом квалифицированных специалистов рабочих и инженерных специальностей на рынке труда.

Ежегодно в компании проходит практику около 600 человек из высших учебных заведений, в том числе из Москвы, Самары, Иванова, Ярославля, и около 800 учащихся учреждений среднего и начального профессионального образования. Предприятием оказывается существенная финансовая поддержка учебным заведениям. Средства идут на организацию целевой подготовки специалистов для ОАО "НПО "Сатурн", реализацию программы непрерывной подготовки специалистов ПУ - Рыбинский авиационный колледж - РГАТА; материально-техническое переоснащение учебных заведений; предоставление в пользование площадей предприятия; материальное стимулирование преподавательского состава; организацию для преподавателей практик и стажировок на предприятии, направление их на повышение квалификации; реализацию программ повышения квалификации и профессиональной подготовки работников ОАО "НПО "Сатурн"; проведение совместных НИР и НИОКР. Только за последние три года общая сумма затрат ОАО "НПО "Сатурн" на поддержку профильных учебных заведений города Рыбинска составила более 100 млн рублей.

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 газоперерабатывающих установок.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»  
03.10.07*

## ВОРОНЕЖСКИЙ АВИАЗАВОД НАЧАЛ ПОЛУЧАТЬ КОНСТРУКТОРСКУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ НА ИЛ-112В

Строительство легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, по заявлению председателя совета директоров ОАО "ВАСО" Виктора Ливанова, начнется на Воронежском авиазаводе в середине 2008 года. Ил-112В - первая военная модель, разработанная в России за последние пятнадцать лет.

Как стало известно ИА "Воронеж-Медиа", в первую очередь в производство будут запущены детали конструкции с длительным циклом изготовления. Разработчик самолета - АК имени Ильюшина - уже

начал передавать на ОАО "ВАСО" конструкторскую и техническую документацию. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию нового самолета по официальной информации ОАК оцениваются в 3 миллиарда рублей, доля государственных средств - около 1 миллиарда, остальные деньги разработчики Ил-112В привлекают в виде кредитов и инвестиций из внебюджетных источников.

*источник: сайт «Воронеж-Медиа»  
02.10.07*

## АНАЛИЗ МИРОВОГО РЫНКА САМОЛЕТОВ БАЗОВОЙ ПАТРУЛЬНОЙ АВИАЦИИ В 2001-2010 ГГ. И НА ПЕРИОД ДО 2015 Г.

В период с 2001 по 2010 гг. в мире будет продано не менее 143 самолетов базовой патрульной авиации (БПА) на сумму, превышающую 3,74 млрд долл. Из этого количества объем рынка новых самолетов составит не менее 99 машин при стоимости 3,37 млрд долл., что составляет 69,2 % от общего количества, или 90,1 % от стоимости общемировых поставок. Об

этом говорится в аналитическом обзоре мирового рынка самолетов базовой патрульной авиации, опубликованном агентством АРМС-ТАСС в очередном номере журнала "Рынки вооружений".

*источник: АРМС-ТАСС  
03.10.07*

### **В ПЕРИОД С 2001 ПО 2010 ГГ. В МИРЕ БУДЕТ ПРОДАНО НЕ МЕНЕЕ 27 САМОЛЕТОВ-ЗАПРАВЩИКОВ НА СУММУ СВЫШЕ 3,8 МЛРД ДОЛЛ.**

В период с 2001 по 2010 гг. в мире будет продано не менее 27 самолетов-заправщиков на сумму свыше 3,8 млрд долл. Из этого количества все самолеты являются новыми. Об этом говорится в аналитическом обзоре мирового рынка самолетов-заправщиков, опубликованном агентством АРМС-ТАСС в очередном номере журнала "Рынки вооружений".

В течение первого 5-летнего периода (2001-2005 гг.) объем продаж самолетов-заправщиков составил 11 машин суммарной стоимостью 502 млн долл. Во втором 5-летнем периоде будет наблюдаться существенный рост поставок - 16 самолетов на сумму 3,3 млрд долл., или 145% в количественном выражении

(767 % в стоимостном). При этом доли Франции и США существенно увеличатся.

В первый 5-летний период средняя потребность в самолетах-заправщиках составила 2 машины в год. В следующей пятилетке объем ежегодных закупок возрастет до 3 самолетов, что говорит о стабильной тенденции роста данного сегмента рынка.

Журнал "Рынки вооружений" с опубликованным аналитическим обзором можно приобрести в агентстве АРМС-ТАСС.

*источник: АРМС-ТАСС  
03.10.07*

### **В ПЕРИОД С 2001 ПО 2010 ГГ. В МИРЕ БУДЕТ ПРОДАНО НЕ МЕНЕЕ 1989 МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ НА СУММУ СВЫШЕ 76,4 МЛРД ДОЛЛ.**

В период с 2001 по 2010 гг. в мире будет продано не менее 1989 многоцелевых истребителей на сумму свыше 76,4 млрд долл. Из этого количества объем рынка новых самолетов составит не менее 1430 машин суммарной стоимостью 68,1 млрд долл., что составляет 71,9% от общего количества, или 89,1% от стоимости общемировых поставок. Об этом говорится в аналитическом обзоре мирового рынка новых многоцелевых истребителей, опубликованном агентством АРМС-ТАСС в очередном номере журнала "Рынки вооружений". В нем также представлены перспективы рынка многоцелевых истребителей на период 2011-2015 гг.

В обзоре, в частности, приводятся данные, что в течение первого 5-летнего периода (2001-2005 гг.) объем продаж новых истребителей составил 704 машины стоимостью 26,7 млрд долл. Во втором 5-летнем периоде будет наблюдаться небольшой рост поставок - 726 самолетов на сумму 41,4 млрд долл., или 103% в количественном выражении (155% в стоимостном). При этом доли России и США несколько сократятся, а других поставщиков - увеличатся.

В первый 5-летний период средняя годовая потребность в современных истребителях составила около 140 машин. В следующей пятилетке ежегодная потребность составит 145 самолетов, что говорит о стабильности рынка.

Первое место в рейтинге поставщиков новых истребителей (по количеству поставленных машин) занимает Россия (589 машин на сумму 21 млрд долл.) с достаточно стабильным пакетом заказов: в первый 5-летний период было экспортировано 299 самолетов стоимостью 9,5 млрд долл., во второй пятилетке поставки практически не снизятся и составят около 290 новых машин на сумму более 11,5 млрд долл.

Второе место с небольшим отрывом от России занимают США (546 истребителей на сумму 32,5 млрд долл.). В 2001-2005 гг. на экспорт было поставлено 284 самолета стоимостью 13 млрд долл., во второй пятилетке продажи чуть снизятся и составят около 262 новые машины на сумму более 19,5 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС  
03.10.07*

### **ВИКТОР ЗУБКОВ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ, КОТОРАЯ ОБЕСПЕЧИТ "МОТОРОСТРОИТЕЛЯ" ЗАКАЗАМИ "ГАЗПРОМА" НА 8-10 ЛЕТ**

Виктор Зубков в ближайшее время соберет совещание с участием руководителей "Газпрома", предприятия "Моторостроитель" и губернатора Самарской области. В ходе совещания будет обсуждаться разработка программы, которая позволит обеспечить заказами "Газпрома" работу самарского предприятия "Моторостроитель" на долгосрочную перспективу, сообщил глава правительства, который в ходе рабочей поездки в Самару посещает цеха этого предприятия.

Директор "Моторостроителя" Игорь Шитарев рассказал премьер-министру, что предприятие разработало новый газоперекачивающий агрегат для "Газпрома". На это глава Роскосмоса Анатолий Перминов заметил, что "Газпром" "свои заказы не подтверждает", причем не только по этому предприятию, но и по другим.

В ответ на это Зубков и предложил провести совещание с представителями "Газпрома" для разра-

ботки долгосрочной программы, которая должна помочь "Моторостроителю" в получении заказов.

В ходе посещения цехов Шитарев показал главе правительства модели современных двигателей, которые предназначаются для разных отраслей. Как сказал директор предприятия, "мы выпускаем двигатель для самолета - носителя ядерного оружия, это - основная ударная сила нашей авиации". При этом он обратил внимание премьер-министра, что заказов от Минобороны на такие двигатели "не хватает".

По поводу производства ракетных двигателей Шитарев заметил, что начиная с 1991 г. в этой сфере "произошло обрушение - были годы, когда мы вообще не выпускали ракетных двигателей или один-два двигателя в год". "Однако сейчас все пошло вверх", - заверил руководитель предприятия.

*источник: АРМС-ТАСС  
23.10.07*

### ОАО "КЛИМОВ" ПЛАНИРУЕТ ИЗГОТОВИТЬ ДЛЯ ВНЕШНЕГО РЫНКА ОБОРУДОВАНИЕ НА СУММУ 150 МЛН ДОЛЛ.

ОАО "Климов" планирует изготовить для внешне-го рынка новые блоки автоматического регулирова-ния и контроля (БАРК) для истребителя МиГ-29 на сумму 150 млн долл.

Об этом РБК сообщили в пресс-службе компа-нии. Отметим, что в настоящее время в мире эксплуатируется 700 таких истребителей. ОАО "Климов" гото-во модернизировать существующий парк МиГ-29 благодаря применению БАРК вместо штатной систе-мы управления двигателем. Замена системы управле-ния может производиться непосредственно в местах базирования самолетов, без отправки двигателей на ремонтные предприятия.

Выход завода "Климов" на международные рынки будет осуществляться через государственного посредника - "Рособоронэкспорт" или ФГУП "Россий-ская самолетостроительная корпорация "МиГ". Дан-ной разработкой заинтересовалось и Министерство

обороны России. В настоящее время готовится проект оснащения модификацией БАРК российских истре-бителей МиГ-29.

Завод им. В. Я. Климова был основан в 1914 г. для сборки двигателей и автомобилей как АО "Русский Рено". В конце 2006 г. предприятие было преобразо-вано в ОАО "Завод Климова". В настоящее время 100 % акций завода находятся в хозяйственном ведении ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ"). Передача акций из федеральной собственности была осуществлена для обеспечения формирования ОАО "Объединенная авиастроитель-ная корпорация". Предприятие поставляет двигатели марки "Климов" для 95 % российских вертолетов малой и средней грузоподъемности.

*источник: РосБизнесКонсалтинг  
12.10.07*

### ГЛАВКОМ ВВС ПОЗДРАВИЛ КОЛЛЕКТИВ НПО "САЛЮТ" С 95-ЛЕТИЕМ

Впервые с 1985 года новый двигатель АЛ-31ФМ1 для самолетов семейства "Сухой" прошел весь цикл от разработки до государственных летных испытаний, что означает начало его серийного производства для боевых самолетов семейства "Сухого". Об этом заявил главком ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин, поздравляя во вторник коллектив научно-производственного центра (НПО) "Салют" с 95-летием со дня основания завода.

"За прошедшие годы ФГУП "ММПП "Салют" про-шел большой и славный путь, вырос в ведущий Федеральный научно-производственный центр Рос-сии и один из крупнейших в мире центров авиацион-

ного двигателестроения. Он располагает кадрами высшей квалификации и крупнейшей в Европе экспе-риментальной базой, позволяющими резко повысить качество авиационных двигателей и достичь мирово-го уровня", - отметил Зелин.

Многолетний опыт и научный потенциал коллек-тива предприятия вселяют уверенность, что "исследо-вания, обеспечивающие разработку, испытания, доводку и эксплуатацию авиационных двигателей новых поколений как и прежде будут проводиться на самом высоком уровне", - сказал главком ВВС.

*источник: сайт NewTimes.Ru  
09.10.07*

### СЕРГЕЙ СТЕПАШИН ПОСЕТИЛ "САТУРН"

Председатель Счетной палаты РФ Сергей Степа-шин в рамках двухдневного визита в Ярославскую область посетил в среду научно-производственное объединение "Сатурн" и ознакомился с ходом работ по созданию двигателей для российского регио-нального самолета SuperJet 100.

"Безусловно, "Сатурн" - одно из лучших пред-приятий в нашей стране", - заявил С. Степашин жур-налистам после того, как детально ознакомился с ходом работ по созданию двигателей для нового российского регионального самолета Sukhoi Super- Jet 100, а также реализацией авиационных про-грамм военного назначения и выпуском продукции энергетического машиностроения.

После осмотра производственных мощностей НПО Степашин отметил, что "сегодня рассказывают сказки об отставании нашей промышленности, но здесь мы увидели прекрасные конкурентоспособ-ные двигатели - авиационные, наземные, для вод-ного транспорта".

Он высоко оценил деятельность управленцев НПО "Сатурн", подчеркнув, что "если создано конку-рентоспособное предприятие, если есть прекрасный менеджмент, управление, генеральный конструк-

тор, то не надо ничего придумывать и разрушать уже сделанное".

Степашин также добавил, что в ходе проверок Счетной палатой НПО "Сатурн" нарушений финансо-вой дисциплины выявлено не было.

Вместе с тем, по его словам, руководство пред-приятия не боится привлечь внимание к решению серьезных проблем, связанных с проведением кон-курсов и оборонным заказом.

"Сегодня, когда система госзаказов сконцентри-рована в руках государства, это очень важно", - под-черкнул Степашин.

С. Степашин сообщил, что на встрече с руковод-ством объединения он обсуждал вопрос эффектив-ного использования бюджетных средств, проведе-ния конкурсов и тендеров, ход выполнения государ-ственного оборонного заказа, таможенные пробле-мы. "Есть проблемы с большими таможенными сбо-рами, мы вернемся к этой теме через дополнение к постановлению правительства", - сказал он.

*источник: газета «Гудок»  
04.10.07*

## ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ ДЛЯ СЕВЕРНОЙ КОРЕИ

Специализированная внешнеторговая фирма "Чосонхангон" из Северной Кореи приобрела два двигателя ПС-90А для самолета Ту-204-300, который будет совершать полеты в составе летного парка авиакомпании Air Koryo. Двигатели изготовлены на Пермском моторном заводе (ПМЗ) в августе 2007 года и переданы в Ульяновск для установки на самолет. В настоящее время корейские партнеры ведут переговоры с пермскими моторостроителями об условиях поставки резервного двигателя. Подписание контракта запланировано в Пхеньяне в начале ноября.

В 2008 году ВТФ "Чосонхангон" намерена подписать контракт на приобретение второго самолета. Двигатели для него будут напрямую приобретаться у ПМЗ. Благодаря современным двигателям ПС-90А самолет Ту-204-300 способен совершать длительные перелеты, например от Владивостока до Москвы и даже до Санкт-Петербурга, без промежуточных посадок для дозаправки. Пассажирам это позволит сократить время в пути на данном маршруте до 9 часов, а авиакомпании - существенно уменьшить затраты на промежуточные посадки и авиационное топливо.

14 мая 2005 года самолет Ту-204-300 с двигателями ПС-90А получил сертификат типа, подтверждающий соответствие самолета принятым в России авиационным правилам АП-25, которые являются

аналогом европейских и американских авиационных норм.

Таким образом, Ту-204-300 полностью удовлетворяет всем требованиям, предъявляемым к современным самолетам, в том числе по безопасности, шуму на местности, выбросам вредных веществ в атмосферу и комфорту для пассажиров и экипажа авиалайнера.

Ту-204-300 - средне-дальнемагистральный пассажирский самолет. Модификация Ту-204-100 с укороченным фюзеляжем рассчитана на 164 пассажирских места в экономическом классе.

Ту-204-300 является первым современным отечественным двухдвигательным пассажирским самолетом. Первый полет самолет Ту-204-300 с бортовым номером 64026 совершил 18 августа 2003 года и впервые был представлен публике на авиакосмическом салоне МАКС-2003.

Первым заказчиком самолетов Ту-204-300 стала АК "Владивосток Авиа", которая с 2005 года успешно эксплуатирует самолеты Ту-204-300 на внутренних и международных регулярных рейсах.

Серийное производство самолета развернуто на ЗАО "Авиастар-СП".

*источник: компания «Пермский  
моторостроительный комплекс»  
03.10.07*

## ОАО "САТУРН - ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ" СТАЛО ПОБЕДИТЕЛЕМ ТЕНДЕРА НА СТРОИТЕЛЬСТВО "ПОД КЛЮЧ" ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В НАРЬЯН-МАРЕ

ОАО "Сатурн - Газовые турбины" вышло победителем тендера на выполнение подрядных работ по объекту "Вторая очередь реконструкции Нарьян-Марской электростанции с разработкой проектно-сметной документации".

Согласно заключенному 27 сентября 2007 года с Управлением строительства и жилищно-коммунального хозяйства Ненецкого автономного округа государственному контракту ОАО "Сатурн - Газовые турбины" изготовит и поставит заказчику основное оборудование - три газотурбинных агрегата ГТА-6РМ. ОАО "Сатурн - Газовые турбины" также выполнит разработку проекта электростанции ГТЭС-18 мощностью 18 МВт с возможностью увеличения мощности в перспективе до 24 МВт, строительно-монтажные работы, пуско-наладочные работы, сдачу объекта в эксплуатацию, обучение обслуживающего персонала станции.

Срок окончания строительства ГТЭС-18 - июнь 2009 года. Финансирование проекта будет осуществляться из средств бюджета Ненецкого автономного округа.

Первая очередь Нарьян-Марской электростанции - ГТЭС-12 мощностью 12 МВт, основу которой составляют два агрегата ГТА-6РМ единичной мощностью 6 МВт, - была введена в эксплуатацию в мае 2003 года. Это первая электростанция "Сатурна", сданная заказчику "под ключ".

На сегодняшний день ОАО "Сатурн - Газовые турбины" рассматривается в качестве генерального

подрядчика по строительству газотурбинных тепловых электростанций "под ключ" еще в ряде проектов, в том числе для компании "Газпромнефть" - в г. Муравленко и на Приобском месторождении.

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

*источник: компания «НПО "Сатурн"»  
12.10.07*

## ОАО "КЛИМОВ" ПРИВЕЗЛО ИЗ ПЕКИНА \$12 МЛН

23 сентября завершился Международный авиасалон Aviation Expo China 2007, который проходил в столице Китая - Пекине. ОАО "Климов" в рамках этой выставки заключило ряд контрактов с китайскими компаниями на сумму более 12 млн долл.

ОАО "Климов" - один из старейших российских партнеров Китайской народной республики. На Aviation Expo China представители компании провели более 30 встреч, по результатам которых были заключены соглашения и договоры на поставку силовых установок для вертолетов, запасных частей, сервисному обслуживанию.

Большой интерес китайские партнеры также проявляли к новейшему "климовскому" двигателю ВК-800, международная премьера которого прошла в июне этого года на крупнейшем международном авиасалоне в Ле Бурже. Этот двигатель будет сертифицирован в 2009 году и может использоваться в силовой установке для китайского перспективного многоцелевого вертолета.

Серьезный интерес для китайской стороны представляет организация сертифицированного

ремонтного производства вертолетных двигателей разработки ОАО "Климов". В настоящий момент ОАО "Климов" готово помогать предприятиям Китайской Народной Республики в налаживании современного и качественного сервисного обслуживания вертолетных двигателей.

ОАО "Климов" - ведущий разработчик газотурбинных двигателей в России. Занимается созданием широкого спектра силовых установок для самолетов, вертолетов, танков. 80 стран мира выбрали технику с двигателями разработки ОАО "Климов". 95 % вертолетов производства России также оснащены "климовскими" двигателями.

ОАО "Климов" на протяжении более 50 лет активно сотрудничает с китайскими компаниями: более 500 моторов ТВ3-117 и ТВ2-117, разработанных "Климовым", успешно эксплуатируется в Китае на вертолетах различных модификаций.

*источник: компания «ОАО "Климов"»  
09.10.07*

## РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ ЗАТЯГИВАЕТСЯ

Рассмотрение стратегии развития авиационного двигателестроения в Российской Федерации существенно затягивается. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал президент Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. По его словам, проект стратегии уже полгода находится на согласовании в Министерстве промышленности и энергетики (Минпромэнерго) и пока не ясно, сколько времени потребуется ведомству для согласования стратегии и формулирования замечаний.

"Согласование в Минпромэнерго является первым необходимым звеном в процедуре согласования и последующего утверждения стратегии. Всего проект стратегии должен быть разослан в шесть адресов, но только после получения замечаний Минпромэнерго проект стратегии будет направлен в другие министерства и ведомства", - отметил собеседник.

Задержка с принятием документа будет иметь негативные последствия для отрасли, так как отсут-

ствие стратегии не позволит вести финансирование авиационного моторостроения в 2008 г. на должном уровне, полагает собеседник. "В связи со значительной задержкой рассмотрения проекта стратегии развития в России авиационного двигателестроения и неопределенностью с ее утверждением финансирование из госбюджета НИОКР создания новых перспективных авиадвигателей можно ожидать не ранее 2009 года", - считает В. Чуйко.

По его мнению, имеется идеологическая связь проекта стратегии развития в России авиационного двигателестроения со стратегией развития авиационной промышленности, так как речь в обоих документах ведется об интеграции. По словам главы АССАД, в стратегии развития авиационного двигателестроения красной нитью проходит производственная программа ОАК по выпуску самолетов на ближайшую перспективу.

*источник: AVIAPORT.RU  
22.10.07*

## СОЗДАНИЕ ПЦД ПОТЕРЯЛО АКТУАЛЬНОСТЬ

И. о. гендиректора управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК) Михаил Дическул подтвердил, что Пермский центр двигателестроения (ПЦД) создаваться не будет. Следующим этапом объединения активов станет их вхождение уже в авиахолдинг, о создании которого заявляло государство.

"Эта тема теряет актуальность после поручения президента. Потому что если говорить о бизнес-сутью плана по созданию ПЦД, то он выполнен, потому что комплекс создан - комплекс работает. Следующий этап - это уже двигателестроительная корпорация", - пояснил Михаил Дическул. ОАО "ПЦД" предполагалось создать путем внесения в уставный капитал

акций нескольких предприятий холдинга "Пермские моторы". Из них основные: Пермский моторный завод (ПМЗ), "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ". Как уже сообщал "Ъ", в августе российское правительство откорректировало планы в отношении ПЦД. По данным "Ъ", президентом РФ была утверждена конфигурация, при которой в ПЦД войдут только "Авиадвигатель" и ПМЗ. Хотя раньше, помимо них, предполагалось включить в него "Редуктор-ПМ" и "Пермские моторы".

*источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»  
19.10.07*

## ПОДТВЕРЖДЕНО СООТВЕТСТВИЕ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА НПО "САТУРН" МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ

В ОАО "НПО "Сатурн" завершился очередной надзорный аудит системы менеджмента качества компании представителями французской сертификационной фирмы Bureau Veritas Certification (BVC). В течение пяти дней, с 17 по 21 сентября, аудиторы проверяли подразделения предприятия, задействованные в реализации процессов системы менеджмента качества, с целью подтверждения их соответствия требованиям международного стандарта ИСО 9001:2000 и Аэрокосмического стандарта AS9100 (редакция "В"). В целом соответствие системы ОАО "НПО "Сатурн" было оценено аудиторами в 98,5 балла из 100 возможных (при сертификационном аудите в 2006 году эта оценка составляла 98 баллов).

Наличие у предприятия сертификата фирмы BVC является необходимым условием для дальнейшего продвижения продукции ОАО "НПО "Сатурн" на международный рынок. Сертификат BVC имеют все ведущие двигателестроительные компании мира.

Действующая в ОАО "НПО "Сатурн" система менеджмента качества неоднократно получала высокую оценку органов по сертификации. Наряду с сертификацией в BVC подтверждено соответствие системы менеджмента качества требованиям стандартов СРПП ВТ и ГОСТ Р ИСО 9001 в системе "Оборонсертифика", а производство и ремонт авиационных двигателей подтверждены сертификатами от Авиац

го регистра Межгосударственного авиационного комитета и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Широкомасштабное участие в международной кооперации по проектированию, изготовлению, ремонту и обслуживанию в эксплуатации нового авиадвигателя SaM146 для самолета "Сухой Суперджет 100" дает новый толчок в развитии системы качества компании. В результате реализации программы SaM146 ОАО "НПО "Сатурн" выйдет на рынок гражданской авиации с современным продуктом, сертифицированным по стандартам, установленным Европейским агентством по безопасности полетов (Европа), Федеральной авиационной администрацией (США) и Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК).

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.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»  
01.10.07*

## ПРОШЕЛ ВСЕРОССИЙСКИЙ СЕМИНАР ПО ВОПРОСАМ АВИАСТРОЕНИЯ

В октябре на базе Уфимского государственного авиационного технического университета проходил методический семинар "Разработка механизмов практического масштаба внедрения профессиональных стандартов по направлению "Авиастроение". Оренбургский государственный университет представлял доцент кафедры летательных аппаратов Аэрокосмического института Алексей Припадчев.

Основным направлением работы семинара являлось обсуждение концепции перехода на двухуровневую подготовку по направлению "Авиастроение".

В семинаре принимали участие предприятия и учебные заведения Оренбурга, Уфы, Кумертау, Рыбинска, Перми, Омска, Миасса, Казани, Самары, Санкт-Петербурга и Москвы. Такой отклик из многих уголков нашей страны семинар вызвал не случайно.

Система образования России находится в стадии реформ. Накоплен большой опыт как моноподготовки дипломированных специалистов, так и двухуровневой подготовки бакалавров и магистров.

Преобразования достигли и инженерных специальностей. Пока обучение студентов продолжается 5-6 лет. Однако Государственная дума уже проголосовала за переход на двухуровневую систему образования, оставив все без изменений только в сфере медицины. Поэтому уже со следующего года в области технических профессий некоторые вузы планируют ввести систему подготовки "бакалавр - магистр".

Плюсы и минусы каждого из видов подготовки как раз и обсуждались на семинаре в Уфе. Все идеи сводились к тому, что представители предприятий не

согласны принимать на работу бакалавров, им нужны только готовые специалисты. В свою очередь представители вузовского образования склонялись к мысли, что придется ввести двухуровневое образование, так как, по сути, оно уже введено.

Еще одной важной вехой обсуждения на семинаре был вопрос о необходимости тесного взаимодействия научных и образовательных учреждений с промышленными предприятиями. Эту задачу способны решить научно-образовательные центры со специализированными студенческими конструкторскими бюро. Такая интеграция позволит реализовать в наиболее полной мере все виды сотрудничества между вузом и промышленностью - от целевой подготовки специалистов и стажировок преподавателей до совместных научно-инновационных разработок.

На круглом столе Алексей Припадчев на конкретном примере показал взаимодействие учебного заведения и производственных предприятий. Опыт сотрудничества Оренбургского государственного университета с ПО "Стрела" и Оренбургскими авиалиниями заинтересовал многих участников семинара.

Итогом встречи в Уфе стали рекомендации по разработке образовательных стандартов для основных инженерных должностей с учетом новых отраслевых профессиональных стандартов.

*источник: сайт Oren.ru  
23.10.07*



## АНАЛИТИКИ: ИНТЕРЕС К SUPERJET ОБУСЛОВЛЕН УДАЧНО ВЫБРАННОЙ НИШЕЙ

Аналитики ИК "ФИНАМ" полагают, что высокий интерес к самолетам Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100) обусловлен "удачно выбранной нишей".

Как отмечает аналитик ИК "ФИНАМ" Константин Романов, по сообщению газеты "Ведомости" от 24 октября, компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) планирует заключить контракты на поставку еще 133 самолетов, из которых 128 будет продано по твердым контрактам, а лишь 5 - по опционам. К настоящему моменту компания заключила контракты всего на 104 самолета, из них 73 машины будут поставлены по твердым контрактам, а 31 - по опционам.

"Столь высокий интерес к самолетам SSJ 100 обусловлен удачно выбранной нишей. Современный среднемагистральный самолет SSJ 100 востребован российскими авиакомпаниями, которые желают заменить устаревшие Ту-154 и Ту-134. SSJ 100 сертифицирован не только в России, но и в Европе и США, что позволит ему летать по всем странам мира без всяких ограничений. Это позволит продавать "Гражданским самолетам Сухого" свою продукцию не только в России, но и за рубежом", - говорится в аналитическом исследовании ИК "ФИНАМ".

По мнению экспертов, возможность сертификации SSJ 100 по всему миру появилась благодаря "специально разработанным для этого самолета современным двигателям, которые удовлетворяют всем международным требованиям по шумности и экологичности". Как напоминает Романов, разработкой и производством двигателя для SSJ 100 занимается совместное предприятие российской компании ОАО "НПО "Сатурн" и французской фирмы SNECMA Moteurs. "Подписание новых контрактов позитивно отразится на перспективах и доходах этого совместного предприятия", - уверен аналитик.

"По нашему мнению, SSJ 100 - это первый успешный проект ОАК. В результате его реализации возрастает долгосрочная привлекательность акций ОАК. Кроме того, успешное продолжение развития данного проекта позитивно отразится на доходах компании - поставщика двигателей", - подчеркивается в исследовании ИК "ФИНАМ".

"Сухой Суперджет 100" (Sukhoi SuperJet 100) - семейство регионально-магистральных пассажирских самолетов. "Суперджет 100" (проект компаний "Сухой", Boeing, "Ильюшин") должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты типа Ту-134. Семейство Sukhoi Superjet 100 состоит из двух самолетов пассажироместимостью 75 и 95 кресел в конфигурации с базовой - SSJ 100/75B и SSJ 100/95B и увеличенной дальностью - SSJ 100/75LR, SSJ 100/95LR. К концу 2007 года планируется выпустить первые шесть машин. В 2008 году планируется произвести первые 60 серийных самолетов.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) образовано в 2000 году с целью разделения гражданских и военных программ "ОКБ Сухого" и ускорения процесса создания новых образцов авиационной техники гражданского назначения. В настоящее время осуществляет проект создания семейства российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 вместимостью 75 и 95 мест; занимается разработкой сверхзвукового административного самолета SSBJ (Supersonic Business Jet).

ОАО "Компания "Сухой" - крупнейший российский авиационный холдинг. В его состав входят ведущие российские конструкторские бюро и серийные самолетостроительные заводы. Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиационной промышленности - 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. В настоящее время компанией реализуются перспективные программы в области военного и гражданского авиационного строительства.

*источник: ИА «РосБалт»  
25.10.07*

## ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОГРАММЫ НЕПРЕРЫВНОГО ОБРАЗОВАНИЯ "ШКОЛА - ВУЗ - ПРОИЗВОДСТВО" СОСТОИТСЯ 26 ОКТЯБРЯ

Презентация программы непрерывного образования "Школа - вуз - производство", реализуемой в лицее № 1550 города Москвы при участии ряда предприятий авиационной промышленности Москвы, состоится 26 октября 2007 года в лицее № 1550.

В рамках презентации программы будет открыт новый класс-лаборатория мультимедийных аудиовизуальных образовательных технологий. Этот класс-лаборатория создан при содействии вузов и предприятий отрасли во главе с ФГУП "ММПП "Салют", а так же при поддержке фирм Polymedia и Panasonic.

В рамках презентации класса будет проведен телемост, во время которого лицеисты встретятся с главным конструктором ФГУП "ММПП "Салют" и зададут ему свои вопросы. ФГУП ММПП "Салют", являясь крупнейшим предприятием авиационного

моторостроения России, уже несколько лет спонсирует лицей и его программы. ФГУП ММПП "Салют", будучи инновационным центром, также активно участвует во внедрении новейших технологий образования и профессиональной ориентации, развивающего и укрепляющего связи и производства.

На презентацию приглашены: мэр города Москвы, руководители Департамента образования и Департамента науки и промышленной политики города Москвы, президент Академии наук авиации и воздухоплавания, представители предприятий и организаций авиастроительной отрасли России, представители средств массовой информации.

*источник:  
компания «ФГУП "ММПП "Салют"»  
23.10.07*

## САМОЛЕТЫ С ДВИГАТЕЛЯМИ СЕМЕЙСТВА ПС-90А ПОКУПАЮТ КРУПНЕЙШИЕ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ

В начале октября две авиакомпании - Red Wings (новая торговая марка авиакомпании "Авиалинии 400") и "Волга-Днепр" - приобрели самолеты, оснащенные двигателями семейства ПС-90А. Red Wings получила самолет Ту-204-100 от компании "Ильюшин Финанс Ко." на условиях финансового лизинга сроком на 15 лет. Для "Волга-Днепр" самолет Ил-76ТД-90ВД стал уже вторым в авиапарке.

Оба типа самолетов, оснащенные разными модификациями двигателя ПС-90А, могут выполнять полеты над странами Европы, так как они соответствуют требованиями ИКАО по шумам и эмиссии вредных веществ в атмосферу.

Для компаний эти самолеты - лишь начало тесного сотрудничества с российским авиастроением. Так, компания "Волга-Днепр" до 2010 года планирует увеличить свой парк еще на три самолета Ил-76ТД-90ВД.

В то же время Red Wings и "Ильюшин Финанс Ко." подписали договор на поставку еще пяти самолетов Ту-204. Это будет совсем новая модификация самолета с двигателями ПС-90А2. Сумма данного контракта составит порядка 170 млн долларов.

В августе 2007 года во время Московского авиакосмического салона МАКС-2007 Red Wings подписала контракт на приобретение 6 лайнеров Ту-204. Таким образом, к 2010 году авиакомпания станет

крупнейшим покупателем российских самолетов Ту-204, оснащенных двигателями ПС-90А.

Двигатель ПС-90А, относящийся к классу турбовентиляторных двигателей, является одним из важных достижений российской авиационной промышленности девяностых годов XX века. Он позволил почти вдвое повысить экономичность самолетов нового поколения и одновременно обеспечить их соответствие мировым нормам по экологии.

ПС-90А стал первым российским авиадвигателем, отработавшим более восьми тысяч часов без съема с крыла: лидерный двигатель наработал на крыле Ил-96-300 авиакомпании "Аэрофлот" 9307 часов без ремонта.

ПС-90А2 - новая модификация двигателя ПС-90А, двигатель с характеристиками мирового уровня. Некоторые узлы, агрегаты и детали двигателя заменены на аналоги, производимые во Франции, Германии, Швеции и Швейцарии. Расход топлива и масла находится на уровне лучших мировых двигателей. Сегодня изготовлена большая часть деталей и узлов третьего двигателя для проведения официального сертификационного 150-часового стендового испытания.

*источник: компания «Пермский  
моторостроительный комплекс»  
16.10.07*

## EADS ПОМЕНЯЕТ "ИРКУТ" НА ОАК

EADS все-таки хочет обменять свои 10 % акций корпорации "Иркут" на акции "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК), заявил первый вице-премьер Сергей Иванов.

По его словам, государство готово выплатить за акции "Иркута" деньги по рынку (сейчас капитализация компании в РТС - около \$900 млн), но, по его информации, большинство российских частных собственников "Иркута" написали заявления о том, что хотят конвертировать свои акции в акции ОАК. Иванов считает, что они последовали примеру EADS - ведь информация о его желании конвертировать акции давно просочилась на рынок.

В августе гендиректор Airbus ("дочка" EADS) Том Эндерс в интервью "Ведомостям" говорил, что с точки зрения реальной производственной кооперации не так уж важно, будет ли ВТБ или ОАК контролировать 5 % EADS, равно как и то, будет ли EADS принадлежать 3-5 % в ОАК. "Мы, конечно, можем выбрать такой

вариант, но в любом случае сосредоточиться необходимо на бизнесе, на совместных проектах", - говорил он. НП "ОАК" на основании проведенной Deloitte оценки подсчитало, что при учреждении рыночная стоимость ОАК составит \$3,8-4,8 млрд. За свою долю в "Иркуте" EADS сможет получить до 2 % акций в ОАК.

На прошлой неделе вице-президент ОАК Валерий Безверхний объявил, что до 15 % новых акций ОАК будет продано в рамках частного размещения акций российским госбанкам. Сделка принесет компании \$1,5 млрд. Деньги, по мнению экспертов, скорее всего будут потрачены на выкуп у ВТБ 5 % EADS.

Иванов сказал, что 5 % акций EADS, которые сейчас находятся у ВТБ, будут переданы в собственность ОАК, в результате чего EADS и ОАК станут совладельцами друг друга.

*источник: газета «Ведомости»  
25.10.07*

## РОССИЯ ПОСТАВИЛА ПОРТУГАЛИИ ШЕСТЬ ПРОТИВОПОЖАРНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ КА-32 - ОПК "ОБОРОНПРОМ"

Контракт на поставку Португалии шести противопожарных вертолетов Ка-32А11ВС выполнен, сообщает ОПК "Оборонпром"

"Все шесть вертолетов Ка-32А11ВС поставлены в Португалию и находятся в процессе приемки у португальской стороны", - говорится в сообщении.

В нем отмечается, что контракт стоимостью \$50 млн на поставку противопожарных вертолетов в Португалию ОАО "Камов" (входит в вертолетостроитель-

ную группу "Вертолеты России") подписало в мае 2006 года по итогам тендера, проведенного министерством внутренней администрации этой страны.

Вертолеты типа Ка-32 поставляются в 10 стран: Испанию, Швейцарию, Канаду, Южную Корею, Португалию, Японию и другие. Изготовлено 18 вертолетов в модификации Ка-32А11ВС.

*источник: газета «Гудок»  
25.10.07*

## ИФК ОБЕСПЕЧИЛА ЗАГРУЗКУ АВИАЗАВОДОВ В ВОРОНЕЖЕ И УЛЬЯНОВСКЕ НА ПЕРИОД ДО 2012 ГОДА

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко.", входящая в состав Объединенной авиастроительной корпорации, обеспечила ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и ульяновское ЗАО "Авиастар-СП" заказами на производство самолетов типа Ил-96, Ан-148 и Ту-204 на период 2008-2012 гг. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил начальник управления по связям с общественностью и средствами массовой информации ИФК Андрей Липовецкий.

"На ВАСО принята производственная программа изготовления самолетов типа Ил-96 в модификациях Ил-96-300 и Ил-96-400М, а также в грузовой версии Ил-96-400Т грузоподъемностью до 92 т по уже подписанным контрактам", - отметил собеседник. Он уточнил, что на сегодня всего заказано 15 самолетов типа Ил-96, в том числе 6 грузовых Ил-96-400Т для авиакомпании "Аэрофлот-Карго", 3 таких же самолета для авиакомпании "Атлант-Союз" (в дополнение к 2 заказанным ранее), 5 самолетов Ил-96-400М и Ил-96-

400Т для Зимбабве и один Ил-96-300 для ГТК "Россия".

"Кроме Ил-96, ВАСО будет выпускать и пассажирские самолеты Ан-148, заказы на поставку которых на сегодня составляют 43 машины", - дополнил собеседник. Он напомнил, что 12 октября 2007 г. была одобрена производственная программа ВАСО на ближайшие годы. Инвестиционная программа только по самолету Ан-148 оценивается примерно в 140 млн евро. ВАСО будет привлекать кредиты и брать оборудование в лизинг. Процентные ставки по кредитам будут субсидироваться из государственного бюджета, средства для этого находятся в госбюджете на 2008-2010 гг.

А. Липовецкий также подчеркнул, что производственную загрузку на период до 2012 года имеет и ульяновское ЗАО "Авиастар-СП", включая и экспортные поставки самолетов типа Ту-204-100 по заказу иранских авиакомпаний.

источник: AVIAPORT.RU  
23.10.07

## ВНЕОЧЕРЕДНОЕ СОБРАНИЕ ГСС ОДОБИЛО ВОПРОС СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Внеочередное собрание ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) 8 октября 2007 г. одобрило вопрос страхования ответственности членов совета директоров. Об этом МФД-ИнфоЦентр сообщили в пресс-службе компании.

В компании отмечают, что наличие страхования ответственности членов совета директоров в текущей бизнес-ситуации является инструментом, позволяющим руководству компании действовать более свободно и принимать бизнес-решения,

будучи уверенным в наличии финансовой защиты со стороны компании.

Кроме того, ГСС является теперь публичной компанией и ориентируется в своей деятельности на самые высокие стандарты корпоративного управления, которые включают в себя и страхование ответственности высших должностных лиц.

источник: сайт «МФД-ИнфоЦентр»  
10.10.07

## ДОЛЯ АВИАПРОИЗВОДСТВА ОМСКОГО ПО "ПОЛЕТ" СНИЗИЛАСЬ В СВЯЗИ С РОСТОМ ОБЪЕМОВ ВЫПУСКА ПРОФИЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ

Доля авиационного производства омского производственного объединения "Полет" (ПО "Полет") в общем объеме работ предприятия снизилась и занимает незначительное место в связи с ростом объема выпуска профильной продукции. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник на предприятии.

"Несмотря на некоторый рост объемов производства авиационной продукции ПО "Полет", ее доля сократилась в связи с очень резким ростом заказов на профильную ракетно-космическую продукцию", - отметил собеседник.

Заказы на профильную продукцию предприятия за последние годы выросли в несколько раз, уточнил он. "Увеличению заказов на профильную продукцию в значительной мере способствовало вхождение предприятия в состав Государственного космического научно-производственного центра им. Хруничева (ГКНПЦ им. Хруничева)", - подчеркнул специалист.

Он напомнил, что ПО "Полет" производит переоборудование самолетов Ан-2 в более современные самолеты Ан-3Т, осуществляет выпуск самолетов Ан-74 грузоподъемностью до 10 т и осваивает произ-

водство легкого самолета Т-411. По имеющимся сведениям, авиапроизводство является структурным подразделением ПО "Полет", на котором занято примерно 250 человек из работающих на предприятии около 4000 человек. Омский авиазавод № 166 (сейчас - ФГУП ПО "Полет") выпустил, в частности, 758 самолетов Ил-28, 61 самолет Ту-104, с 1958 года было собрано 506 стратегических ракет 8К63 и 330 - 8К64.

12 февраля 2007 г. омское ПО "Полет" указом президента РФ включено в состав московского ФГУП "ГКНПЦ им. Хруничева". ПО "Полет" будет вести производство комплектующих к ракетносителям "Ангара", "Протон-М" и "Рокот".

На ПО "Полет" также возлагаются научно-исследовательские работы по разработке мини- и микроспутников, производство малых космических аппаратов на базе космической платформы "Яхта", обеспечение запусков спутников с использованием запасов ракетносителей "Космос-3М".

источник: AVIAPORT.RU  
22.10.07

## ДО 2012 ГОДА ПОСТРОЯТ БОЛЕЕ 200 ПАССАЖИРСКИХ "ТУШЕК"

Более 200 пассажирских самолетов разработки конструкторского бюро имени Туполева планируется построить до 2012 года, сообщил в понедельник заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Владимир Дмитриев.

"Согласно программе развития гражданской авиации до 2012 года планируется построить 431 пассажирский самолет, половина из этой цифры - самолеты Туполева", - заявил В. Дмитриев.

В. Дмитриев сообщил также, что решением правительства на поддержку авиапрома до 2012 года

планируется выделить 84,5 млрд рублей на техническое перевооружение предприятий, модернизацию, авиационный лизинг.

Фирма "Туполев" разрабатывает пассажирские самолеты Ту-204 и Ту-214 различных модификаций. Кроме того, КБ имени Туполева разработало самолет Ту-334.

*источник: газета «Время и деньги»  
24.10.07*

## АН-3 РАСПРАВИТ КРЫЛЬЯ НАД КАЗАХСТАНОМ

Омское производственное объединение (ПО) "Полет" завершает работы по модернизации шести самолетов Ан-2 в Ан-3 для минтранса Казахстана. С выполнением контракта на сумму 200 млн руб. возникли проблемы: более года ушло на повышение надежности авиадвигателей бипланов. Решив техническую проблему, омичи рассчитывают форсировать поставки Ан-3 для российских и зарубежных перевозчиков. Сами перевозчики полагают, что главным недостатком омского самолета была и остается его высокая цена.

Как сообщил главный инженер ПО "Полет" Григорий Мураховский, два из шести Ан-2 модернизированы в Ан-3 и в ближайшее время будут отправлены заказчику - министерству транспорта и коммуникаций Казахстана. "Модернизация еще четырех самолетов, если не подведут поставщики комплектующих изделий, будет завершена до конца 2007 года", - уверен Григорий Мураховский.

Легкий биплан Ан-3 является модификацией самолета Ан-2, он был выполнен Киевским конструкторским бюро (КБ) им. Антонова. Ан-3 оснащается турбовинтовым двигателем ТВД-20, который выпускается на Омском моторостроительном объединении (ОМПО). Модернизация предусматривает также установку новых электронных систем и бортового оборудования. Документацию на машину и право на модернизацию КБ имени Олега Антонова передало на производственное объединение (ПО) "Полет", которое модернизировало около 30 Ан-3. Биплан способен взлетать с грунтовых площадок длиной до 100 м, брать на борт до 12 пассажиров либо до 1,8 т груза. Стоимость переоснащения Ан-2 в Ан-3Т составляет около 35 млн руб.

Контракт на модернизацию шести самолетов был подписан ООО "ЮСОН-Сибирь" (занимается продвижением продукции ПО "Полет") и минтрансом Казахстана в январе 2006 года. "Полет" должен был поставить машины заказчику до конца 2006 года, сумма контракта составила 200 млн руб. Заминку с выполнением заказа гендиректор ООО "ЮСОН-Сибирь" Василий Цой объяснил техническими проблемами: "Мы одновременно провели предоплату - 70 млн руб., но потребовалось внести изменения в конструкцию ТВД-20 для обеспечения надежности работы двигателя. Омское центральное конструкторское бюро "Автоматика" (ЦКБА) специально разработало блок дискретных команд (БДК). Он долго не хотел работать с

двигателем, но теперь оба агрегата согласованы". По оценке гендиректора ФГУП ЦКБА Эдуарда Седунова, использование БДК значительно повысит надежность двигателей бипланов: "При эксплуатации ТВД-20 летчик в ручном режиме не может запустить мотор, пока агрегат не остынет. С БДК запуск возможен в любой момент, даже если силовой агрегат остановился прямо в полете".

Решив проблему повышения надежности Ан-3, омичи рассчитывают форсировать поставки самолетов. "Теперь ничто не мешает продолжить работу по ранее заключенным контрактам и соглашениям", - подчеркнул господин Цой. "ЮСОН-Сибирь" в 2007 году подписала, в частности, договор с британской Magellan Trading Company Ltd., которая будет поставлять биплан в Европу и Латинскую Америку. Всего до 2015 года "ЮСОН-Сибирь" рассчитывает продать за рубеж не менее 400 Ан-3Т.

Сами перевозчики считают главным недостатком Ан-3 его цену. "ПО "Полет" и "ЮСОН-Сибирь" нужно поработать с ценой на самолет. Стоимость Ан-3Т сейчас примерно равна однотипному Cessna Caravan Grand (США). Это все равно что покупать отечественный автомобиль по цене иномарки", - уверен гендиректор омской авиакомпания ООО "Вельталь Авиа-Сервис" Андрей Коломеец. По его оценке, "чтобы снизить стоимость наших машин, необходимо выйти на серийное производство - не менее 200 Ан-3Т в год. Самолет должен стать всепогодным и летать ночью. Тогда, когда нужно заказчику, а не когда разрешают условия. Машине нужна еще система ближней навигации и погодный локатор. Все это можно решить".

Начальник отдела научно-технической информации ОАО "Опытно-конструкторское бюро им. Яковлева" (Москва) Юрий Засыпкин также считает Ан-3 "дороговатым". "Однако антоновская машина будет успешно конкурировать с Cessna там, где тяжелые летные условия. Американский самолет приспособлен только для хороших аэродромов, а наш способен летать с грунтовых дорожек и при минимальном разбеге. В некоторых местах он просто незаменим, где нужно обеспечить воздушные сообщения, в том числе и в Казахстане", - добавил господин Засыпкин.

*источник:  
газета «Коммерсантъ - Новосибирск»  
25.10.07*

## САВЕЛОВСКИЙ МАШЗАВОД ПОСТАВИТ СТАНКИ НА УЛЬЯНОВСКИЙ "АВИАСТАР" НА СУММУ 77 МЛН РУБЛЕЙ

26 сентября 2007 года ОАО "Савеловский машиностроительный завод", входящее в машиностроительный дивизион группы компаний "Бородино", подписало договор с ЗАО "Авиастар-СП" (г. Ульяновск) на изготовление и поставку 7 единиц фрезерного оборудования на общую сумму 77 млн рублей. В соответствии с соглашением оборудование будет отгружаться партиями до апреля 2008 года. В производственную цепочку выпуска семейства тяжелых транспортных самолетов Ан-124 "Руслан" и пассажирских среднемагистральных лайнеров Ту-204 включено около 600 предприятий России, в том числе и Савеловский машзавод, который поставляет на самолетостроительный завод "Авиастар-СП" современное металлообрабатывающее оборудование. Савеловских машиностроителей и "Авиастар-СП" связывают давние партнерские отношения: более 70 % станков, уставленных на заводе, изготовлено на СМЗ.

"Авиастар-СП" - один из крупнейших в Европе авиационных заводов - способен выпускать более 50 самолетов в год. На данный момент в различных стадиях сборки на стапелях ульяновского завода находится 15 лайнеров, шесть из которых планируется передать заказчикам до конца этого года. Следует отметить, что сформирован портфель заказов на 2008 год. "Лайнеры "Авиастар-СП" не уступают аналогичным самолетам ведущих производителей летательных аппаратов, а во многом даже превосходят их. Сегодня гарантировать качество техники и наращивать объемы выпуска невозможно без своевременного перевооружения производства. Уверен, что благодаря участию СМЗ в модернизации станочного парка на авиазаводе крупнейшие авиакомпании мира убедятся в высоком уровне российского самолетостро-

ения", - отметил генеральный директор ОАО "СМЗ" Сергей Чижиков.

Партнеры приняли решение расширить сотрудничество в следующем году, и уже сегодня запланировали очередной контракт на производство и поставку металлообрабатывающего оборудования на сумму 77 млн рублей.

Группа компаний "Бородино", основанная в 1993 году, входит в список крупнейших отечественных торгово-промышленных холдингов. На сегодняшний день группа объединяет более 60 компаний и промышленных предприятий, на которых работают свыше 15 тысяч сотрудников. Структурные подразделения ГК "Бородино" расположены в различных регионах России и ближнего зарубежья. Основные направления бизнеса ГК "Бородино" выделены в дивизионы - продуктовый, строительный, машиностроительный и дивизион услуг. Мощная производственная и научно-технологическая база позволяет на 95 % обеспечивать все направления деятельности группы собственными сырьевыми и интеллектуальными ресурсами.

В машиностроительный дивизион входят станко-строительный завод ОАО "Савеловский машиностроительный завод", предприятия по проектированию и выпуску пищевого оборудования ООО "Бормаш" и SBC Bottling & Canning (Италия), производитель пневмо- и электроинструмента ООО "Конаковский завод механизированного инструмента". Официальным представителем компаний дивизиона является ООО "Борпак".

*источник: компания «Группа компаний  
"Бородино"»  
03.10.07*

## "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПРИВЛЕКЛИ У СБЕРБАНКА РФ КРЕДИТ НА 100 МЛН ЕВРО СРОКОМ НА 10 ЛЕТ

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) привлекло кредит у Сбербанка РФ на 100 млн евро сроком на 10 лет, говорится в сообщении ГСС, передает ПРАЙМ-ТАСС.

Сбербанк предоставил авиастроительной компании невозобновляемую кредитную линию для финансирования проекта создания и строительства семейства региональных самолетов SuperJet 100. Ранее со ссылкой на финансового директора ГСС Антона Ковалевского сообщалось, что кредит структурирован таким образом, что ГСС будет получать финансирование траншами, что позволит избежать уплаты процентов за излишне полученные и неиспользуемые компанией денежные средства.

"Гражданские самолеты Сухого" - дочерняя компания ОАО "Компания "Сухой" - основана в 2001 г. для реализации гражданских проектов "Сухого". Компания, в частности, разрабатывает проект регионального самолета SuperJet 100, который должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты типа Ту-134. Первый полет SuperJet 100 планируется в 2007 г., начало серийного производства намечено на 2008 г. На данный момент ГСС имеет 73 твердых заказа на самолеты SuperJet 100.

*источник: АРМС-ТАСС  
22.10.07*

## ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ДОПВЫПУСК ОБЫКНОВЕННЫХ АКЦИЙ ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО"

ФСФР 23 октября зарегистрировала дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (г. Москва), размещаемых путем закрытой подписки. Количество ценных бумаг дополнительного выпуска - 1 457 240 шт., номинальная стоимость каждой ценной бумаги дополнительного выпуска - 1000

руб., общий объем дополнительного выпуска (по номинальной стоимости) - 1 млрд 457 млн 240 тыс. руб. Дополнительному выпуску присвоен гос. рег. номер 1-01-21927-Н-003D.

*источник: ИА «Финмаркет»  
24.10.07*

## ФОНД МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПЛАНИРУЕТ НАЙТИ В ПФО ИНВЕСТОРА ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ПО ТЕХНОЛОГИИ ЧЕШСКОГО "ЛОМ-ПРАГА"

Фонд межрегионального экономического развития планирует подобрать на территории Приволжского федерального округа (ПФО) инвестора для организации в округе производства авиационных поршневых двигателей по технологии завода "ЛОМ-Прага" (Чехия). Об этом сообщил журналистам эксперт Фонда, председатель совета директоров ООО "НПО АэроВолга" Сергей Алафинов.

Он отметил, что данные бензиновые поршневые двигатели с середины XX века производятся на чешском заводе "ЛОМ-Прага", который является государственным предприятием и имеет военное назначение. По словам эксперта, бензиновые поршневые двигатели завода мощностью от 130 до 330 лошадиных сил давно эксплуатируются в российских самолетах и предназначены для самолетов нормальной категории авиации общего назначения.

По словам С. Алафинова, Фонд планирует обсудить с представителями Чешской республики возможность приватизации чешского предприятия. Для реализации этих планов необходимо найти российскую компанию, которая готова будет приобрести лицензию и перенести производство на территорию РФ.

При этом он считает целесообразным привлечь к участию в данном проекте партнера именно из Приволжского округа. По словам С. Алафинова, ПФО отличается большим количеством производителей самолетов и комплекующих для них, здесь сосредоточены достаточные мощности в сфере двигателестроения.

При этом он отметил, что пока ни одна из компаний не высказала твердого желания инвестировать в реализацию этой идеи. "Никто не хочет начинать такие проекты, не чувствуя поддержки государства. Производство авиадвигателей - трудоемкий процесс с технологической точки зрения, и на то, чтобы его запустить, требуется значительный объем финансовых и человеческих ресурсов. Без поддержки государства такие проекты не будут очень рентабельными", - сказал собеседник агентства.

Он отметил, что в России только начинает складываться рынок авиации общего назначения и формироваться соответствующая законодательная база. "Если на Западе человек может сесть на свой самолет и полететь, то в России вы можете купить самолет, но не можете летать", - сказал С. Алафинов.

По его мнению, государству необходимо разработать стратегию развития этого сектора и четкие правила игры. Это позволит производителям строить свои бизнес-планы на более долгий период, считает С. Алафинов. Предприятие "ЛОМ-Прага" выпускает четырехцилиндровые двигатели М 132А, АК и М 332-А, АК, шестицилиндровые М 137А, АЗ и М 337А, АК и другие модели. Также завод занимается производством воздушных винтов, проводит все виды ремонта реактивных и поршневых двигателей.

Прототипы двигателей ЛОМ выпускались на заводе Walter с 1912 года.

*источник: ИА «НТА-Приволжье»  
08.10.07*

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ВПЕРВЫЕ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В АВИАСАЛОНЕ В ЛИВИИ

Компания "Сухой" в составе делегации "Рособоронэкспорта" впервые примет участие в авиасалоне LAVEX-2007, который пройдет в столице Ливии 29-31 октября. На единой российской экспозиции будет представлена модель многоцелевого истребителя Су-30МК2 (новая модификация хорошо известного в мире Су-30). Он предназначен для поражения воздушных и наземных целей в любых метеорологических условиях. Истребитель имеет в своем арсенале широкий спектр управляемых и неуправляемых авиационных средств поражения. В том числе ракеты класса "воздух - воздух", "воздух - поверхность", корректируемые авиационные бомбы и другое вооружение.

Самолет способен действовать как автономно, так и в группе. Он может использоваться для ведения воздушной разведки на континентальных и морских театрах военных действий, а также для обучения летного состава технике пилотирования и боевому применению. "Сухой" также предоставит возможность посетителям выставки и потенциальным заказчикам ознакомиться с другими перспективными разработками, такими как многоцелевой сверхманевренный истребитель Су-35 и многофункциональный истребитель-бомбардировщик Су-32.

Арабо-африканская авиационная выставка и конференция LAVEX-2007 является крупным и престижным мероприятием в области гражданской и военной авиации Северной Африки. В прошлом году

в ней приняло участие более 65 компаний из 25 стран, включая Россию.

ОАО "Компания "Сухой" - крупнейший российский авиационный холдинг, в котором работает около 31 тыс. человек. В его состав входят ведущие российские конструкторские бюро и серийные самолетостроительные заводы. Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиастроении - от проектирования до эффективного послепродажного обслуживания. В настоящее время компанией реализуются перспективные программы в области военного и гражданского авиастроения. ОАО "Компания "Сухой" - головная организация по разработке многофункционального истребителя нового поколения. Запущен в производство один из самых масштабных проектов отечественного самолетостроения - российский региональный самолет Сухой 100 (SuperJet). Боевые истребители марки "Су" являются передовыми образцами мирового рынка вооружений и составляют основу Военно-воздушных сил России и тактической авиации более чем 30 государств мира. 100 % акций ОАО "Компания "Сухой" внесены в уставный капитал ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", зарегистрированного в конце ноября 2006 года.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
23.10.07*

## ФИРМА "ТУПОЛЕВ" ОТМЕЧАЕТ 85-ЛЕТНЮЮ ГОДОВЩИНУ СВОЕГО ОСНОВАНИЯ

Фирма "Туполев" 22 октября отмечает 85-летнюю годовщину своего основания. В этот день 85 лет назад начала работу комиссия по постройке в стране цельнометаллического самолета, председателем которой был назначен авиаконструктор и организатор авиационного производства Андрей Туполев.

За годы своего существования ОКБ имени А. Туполева разработало около 300 проектов ЛА, из которых более 40 строились серийно. Мировую известность получили боевые самолеты ОКБ. Многорежимные машины Ту-22МЗ, Ту-160 и Ту-95МС в настоящее время составляют основу Дальней авиации России. В ОКБ созданы магистральные самолеты Ту-104, Ту-114, а затем Ту-124, Ту-134, Ту-154 и первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144. Здесь разработаны не имеющие мировых аналогов технологии использования сжиженного природного газа и водорода для двигателей, которые обеспечили первые полеты самолета Ту-155 на альтернативных видах топлива. За последние семь лет в ОКБ спроектировано шесть типов пассажирских самолетов. В серийном производстве и эксплуатации в авиакомпаниях находятся самолеты семейства Ту-204/214 с отечественными и зарубежными двигателями, бортовыми электронными системами нового поколения. Наиболее

перспективными считаются самолеты Ту-204-300СМ, способный на беспосадочные полеты из Москвы во Владивосток, и Ту-204-100СМ вместимостью 150-160 пассажиров и дальностью полета до 5 тыс. км. "Эта версия станет основным среднемагистральным самолетом, который пойдет на смену самому массовому российскому авиалайнеру Ту-154", - сообщил президент и генеральный конструктор фирмы "Туполев" Игорь Шевчук.

На Казанском авиационном производственном объединении им. Горбунова готовится серийный выпуск ближнемагистральных самолетов семейства Ту-334 вместимостью 100 пассажиров.

Как отметил директор ЦКБ фирмы "Туполев" Валерий Солозобов, одной из приоритетных разработок "является широкофюзеляжный авиалайнер на 250-300 пассажиров". Его дальность полета будет в пределах 4 тыс. км. Начало производства планируется на 2010 г. По его словам, этот самолет включен в продуктовый ряд пассажирских авиалайнеров Объединенной авиастроительной корпорации, в которую интегрирована фирма "Туполев".

*источник: АРМС-ТАСС  
22.10.07*

## ВТОРОЙ АН-140 ВЫШЕЛ НА ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

"Авиакор - Самарский авиационный завод" закончил сборку второго самолета Ан-140 в модификации Ан-140-100. В сентябре на летно-испытательной станции завода были проведены наземные испытания самолета, после чего 5 октября успешно начались его летные испытания. Первый российско-украинский серийный самолет типа Ан-140 был презентован в августе в Самаре.

Как сообщает пресс-служба завода, экипаж проверял поведение и общую работоспособность систем Ан-140-100, его устойчивость и управляемость, работу пилотажно-навигационного оборудования и радиосредств, систем автоматического управления. На днях Ан-140 уйдет на покраску, после чего экипаж проведет еще 4 предвзлетельских полета.

Региональный самолет Ан-140 предназначен для пассажирских и смешанных пассажирско-грузовых перевозок. Он пришел на замену находящемуся в

эксплуатации более сорока лет Ан-24. МАК и "Укрaviaтранс" 25 апреля 2000 года выдали сертификаты типа на Ан-140 и его модификацию Ан-140-100, отличающуюся крылом большего размаха.

Серийное производство самолетов Ан-140 и Ан-140-100 развернуто на ХГАПП (г. Харьков, Украина), на предприятии HESA (г. Исфахан, Иран) и на ОАО "Авиакор - Самарский авиационный завод" (г. Самара, Российская Федерация). На базе самолета Ан-140 предусмотрено создание целого семейства самолетов по типу Ан-24/26/30/32: грузового, административного, специального назначения (ледовой и рыбной разведки, аэрофотосъемочного, патрульного), а также варианта с удлиненным фюзеляжем на 68 пассажиров.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»  
12.10.07*

## РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ-РАЗВЕДЧИК ПРОДАДУТ НА ЗАПАД

Российские авиастроители ведут переговоры с одной из западных компаний о постройке высотных самолетов М-55 для обеспечения линий связи, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на неназванный источник в военно-промышленном комплексе.

Наименование компании-заказчика и предполагаемый объем поставок не сообщается. Выполнение этого контракта потребует возобновления производства самолетов М-55 на Смоленском авиационном заводе.

Самолет М-55 был разработан в конце 80-х годов в интересах Министерства обороны как высотный стратегический разведчик. Всего было построено

четыре машины этого типа, две из которых были потеряны в авариях. Одна из оставшихся машин переоборудована в самолет экологического мониторинга Земли и получила собственное имя М-55 "Геофизика".

Потолок М-55 превышает 21 км, полезная нагрузка составляет 1500 кг. Крейсерская скорость самолета - 740 км, дальность полета на большой высоте - 5000 км. Аналогом самолета М-55 является американский стратегический разведчик U-2/TR-1.

*источник: LENTA.RU  
12.10.07*

## В ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ ОАК ПО ВОПРОСАМ СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТА RRJ-95/75

17 октября 2007 г. в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) состоялось заседание правления ОАК по вопросам сертификации самолета RRJ-95/75. В совещании приняли участие генеральный директор Авиационного регистра МАК Донченко Александр Викторович и директор по сертификации самолетов Авиационного регистра МАК Великанов Сергей Петрович. Правление ОАК было проинформировано о структурных изменениях в Авиарегистре МАК, а также о состоянии работ по сертификации самолета RRJ-95/75. Информация была подготовлена на основе материалов регулярно проводимых

совещаний в Авиарегистре МАК с участием представителей ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и сертификационных центров Авиарегистра МАК, принимающих непосредственное участие в сертификационных работах по самолету RRJ-95/75. Очередное совещание с представителями ЗАО "ГСС" и сертификационных центров Авиарегистра МАК состоится в МАК во второй декаде ноября 2007 г.

*источник: организация  
«Межгосударственный авиационный  
комитет»  
22.10.07*

## ИНДИЯ РАССЧИТЫВАЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ С РОССИЕЙ НОВОЕ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

Индия рассчитывает заключить с Россией новое всеобъемлющее соглашение по ряду направлений военно-технического сотрудничества (ВТС), включая совместную разработку новейших систем вооружений. Как сообщил журналистам официальный представитель министерства обороны страны, связанные с этим вопросы будут рассмотрены на предстоящем 7-м заседании Межправительственной индийско-российской комиссии по ВТС. Сопредседательствовать на встрече с индийской стороны будет глава оборонного ведомства Адраккапарамбил Энтони, отбывающий сегодня в Москву.

По словам представителя минобороны, взаимодействие двух стран будет охватывать такие виды вооружений, как авиационные ракеты и ракеты клас-

са "земля - воздух", боевой самолет пятого поколения, подводные лодки. Планируется также договориться о поставках запасных частей для российской широчайшей техники, которая на протяжении десятилетий широко используется в индийских вооруженных силах.

Представитель оборонного ведомства Индии особо отметил, что накануне заседания индийская сторона пересмотрела условия закупки и согласилась с увеличением цен на дополнительно поставляемые российские истребители Су-30МКИ. Одновременно достигнуты договоренности о поставках из России новой партии танков Т-90С.

*источник: АРМС-ТАСС  
16.10.07*

## SUKHOI SUPERJET 100 БУДЕТ ВЫПУСКАТЬСЯ В БИЗНЕС-ВЕРСИИ

Самолет бизнес-класса, создаваемый на базе нового регионального лайнера Sukhoi SuperJet 100, появится на авиарынке к 2010 году, сообщил вице-президент компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Дмитрий Маценов. Бизнес-версия нового самолета имеет дополнительные топливные баки и увеличенную дальность полета - до восьми тысяч километров против 4,5 тыс. для базовой модели SuperJet 100. Стоимость самолета бизнес-класса составит около \$40 млн, а базовый 95-местный региональный самолет SuperJet 100 в штатной ком-

плектации будет стоить \$28 млн. Опытный экземпляр нового регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 уже был представлен российской публике. Первый полет этой принципиально новой машины, спроектированной на основе последних компьютерных технологий, состоится до конца 2007 года. Средневзвешенный прогноз производства самолетов этого семейства находится на уровне 800-900 экземпляров, оптимистический - на уровне 1200.

*источник: газета «Гудок»  
08.10.07*

## "ИРКУТ" ПОЛУЧИЛ НОВОЕ РУКОВОДСТВО

В авиастроительной корпорации "Иркут" избран новый состав правления. В него вошли 11 человек со сроком полномочий на три года. Как говорится в сообщении компании, в состав правления вошли президент "Иркута" Олег Демченко (председатель), вице-президент по проекту Су-30МК корпорации "Иркут" Анатолий Белов, технический директор Иркутского авиационного завода Александр Вепрев, директор дирекции проекта МТС корпорации Николай Долженков, вице-президент по корпоративным финансам корпорации Дмитрий Елисеев, генеральный директор ТАНТК им. Г. М. Бериева Виктор Кобзев, генеральный директор Иркутского авиазавода Владимир Ковальков, старший вице-президент по проектам АТ корпорации "Иркут" Александр Медве-

дев, вице-президент по маркетингу и внешним связям корпорации Владимир Саутов, главный бухгалтер корпорации Сергей Смехов, вице-президент по корпоративной экономике корпорации Владимир Чириков. Новый состав правления избран в связи с окончанием срока полномочий прежнего.

В состав корпорации "Иркут" - вертикально интегрированного холдинга - входят Иркутский авиационный завод, "БЕТА-ИР", "ТАНТК им. Г. М. Бериева", ОКБ "Русская авионика", "ИТЕЛА", "Иркут Авиа-СТЭП", "Техсервисавиа", "Гидроавиасалон", "ОКБ им. Яковлева" и "НИИИзмерения".

*источник: газета «Коммерсантъ-Хабаровск»  
10.10.07*



## ОАК В 2008–2012 ГГ. ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ 96 САМОЛЕТОВ АН-148

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в 2008-2012 годах планирует выпустить 96 самолетов Ан-148. Об этом говорится в сообщении ОАК.

Правление 12 октября рассмотрело и одобрило комплекс мероприятий, обеспечивающих начиная с 2008 года поставку самолетов по контрактам, заключенным ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", отмечается в сообщении.

Напомним, что сборку воздушных судов планируется произвести на Воронежском акционерном самолетостроительном объединении (ВАСО).

Таким образом, все необходимые вопросы финансирования, подготовки производства и серийного выпуска на ВАСО будут обеспечены в соответствии с ранее утвержденными планами.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом президента РФ "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" от 20 февраля 2006 года. На момент учреждения уставный капитал корпорации составлял 96,72 млрд руб. Он распределен следующим образом: 90,1 % принадлежит РФ, 9,9 % - частным акционерам. В состав ОАК

входят: Авиацонная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Туполев", Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина, Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова, "Илюшин Финанс Ко.", Финансовая лизинговая компания.

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" образовано на базе Воронежского авиационного завода, созданного в 1932 году и преобразованного в 1993 году. Учредитель - госкомитет РФ по управлению госимуществом. Уставный капитал - 190,025 тыс. руб. Он состоит из 1 187 656 привилегированных акций номиналом и 3 562 992 обыкновенных акций. Номинал акций - 40 руб.

Выручка ВАСО в I квартале 2007 года по РСБУ составила 280,299 тыс. руб., чистая прибыль в 2006 году - 882 тыс. руб.

*источник: ИА «АК & М»  
15.10.07*

## НА УЛАН-УДЭНСКОМ АВИАЗАВОДЕ ДЕФИЦИТ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Улан-Удэнский авиазавод задыхается от нехватки комплектующих деталей по большой гамме позиций - от двигателей до авионики. Субподрядчики, в основном из европейской части России и Украины, оказались не готовы к объемам заказов, поступающих из Улан-Удэ. Острый дефицит комплектующих поставил под угрозу исполнение в установленные сроки поставки конечной продукции - винтокрылых летательных аппаратов. А портфелем заказов ведущий завод республики обеспечен на весь 2008 год. Как сообщили в УУАЗ, работу с поставщиками взяла на себя управляющая компания "Оборонпром", которая будет централизованно размещать заказы и распределять комплектующие изделия.

Продукция Улан-Удэнского авиазавода составляет основу экспорта Бурятии, по итогам 2006 года занявшей в рейтинге крупнейших экспортеров Сибири пятое место. Число стран - покупателей вертолетов Ми-171 и Ми-171Ш приближается к 30. На фоне увеличивающегося спроса внутри страны, в основном для нефте- и газодобывающих компаний, завод осуществляет поставки практически во все регионы мира. В настоящее время завод выполняет госзаказ по поставке вертолетов в Хорватию.

*источник: ИА «Байкал Медиа Консалтинг»  
17.10.07*

## ОЧЕРЕДНОЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РАКЕТОНОСЕЦ ТУ-160 ДЛЯ ВВС РФ БУДЕТ ДОСТРОЕН В НАЧАЛЕ СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Стратегический бомбардировщик Ту-160, который казанские авиастроители планировали сдать до конца текущего года, будет достроен в первом квартале 2008 года, сообщили "Интерфаксу-АВН" в оборонно-промышленном комплексе. "Задержка с достройкой самолета связана не только с недостаточным финансированием, но и с кадровой проблемой", - отметил собеседник агентства. Он пояснил, что на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО), где достраивается Ту-160, сейчас "выполняется заказ на строительство самолетов Ту-214 специального назначения и готовится серийное производство Ту-334". "На КАПО не хватает квалифицированных рабочих для одновременной и параллельной работы при изготовлении этих разнотипных самолетов", - отметил собеседник агентства.

По его сведениям, "в следующем году КАПО должно изготовить четыре самолета Ту-214 в вариантах специального применения и выполнение этого заказа является приоритетным в работе предприятия". Речь

идет о постройке на КАПО на базе Ту-214 двух самолетов-ретрансляторов и двух воздушных пунктов управления Ту-214ПУ. "Одновременно на КАПО продолжают работы по самолету Ту-214, который будет задействован в рамках программы "Открытое небо" по линии российского военного ведомства", - уточнил собеседник "ИФ-АВН". Он подчеркнул, что "кадровую проблему нельзя решить за короткий промежуток времени и она негативно сказывается на сроках строительства всех самолетов - и Ту-160, и Ту-214".

Ранее сообщалось, что первоначально программа производства Ту-160 предусматривала выпуск около 100 машин, однако всего было построено 35 самолетов данного типа. Два из них разбились в полетах. Имеющийся на КАПО производственный задел позволяет построить два Ту-160. Сейчас в строевых частях российской Дальней авиации насчитывается более десяти Ту-160.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»  
22.10.07*

## ВЭБ ПОЛУЧИТ 5 % ОАК

Внешэкономбанк в следующем году может стать акционером Объединенной авиастроительной корпорации. ОАК планирует провести частное размещение 10-15 % акций, около трети из которых приобретет банк. ВЭБ профинансирует проекты ОАК в период формирования корпорации до того, как компания выйдет на IPO.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в 2008 году планирует провести частное размещение 10-15 % акций, сообщил вчера исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний. По его словам, объем размещения составит \$1-1,5 млрд.

Как пояснили вчера в ОАК, планируется разместить акции в результате доэмиссии. Часть ее пойдет на запланированное присоединение ряда активов к ОАК, а около трети этих акций (около 5 %) выкупит ВЭБ. Как писал В & FM, в августе ОАК и Внешэкономбанк подписали протокол о намерениях, в котором предусмотрено участие ВЭБа в организации финансирования проектов ОАК. По оценке ОАК, до 2012 года для производства 430 самолетов корпорации потребуются инвестиции до 120 млрд руб. В ходе подписания гендиректор ВЭБа Владимир Дмитриев рассказал, что сотрудничество предусматривает получение доли в ОАК в ходе частного размещения. В результате privat placement госпакет в ОАК составит 75 % плюс одна акция.

Как пояснил Валерий Безверхний, ВЭБ выйдет из состава акционеров уже к 2010 году в ходе первично-

го размещения акций корпорации. По мнению аналитика Банка Москвы Михаила Лямина, такой шаг ВЭБа выглядит вполне логично. У ОАК сейчас практически нет собственных средств на завершение формирования, кроме того, корпорации необходима хорошая подготовка к IPO. ВЭБ станет промежуточным звеном, выступая в роли финансового института, способного профинансировать деятельность ОАК, говорит аналитик.

Провести IPO ОАК планирует в конце 2009 - начале 2010 года. Всего будет размещено 10-15 % акций компании объемом до \$1 млрд. На тот момент капитализация корпорации составит \$7-7,5 млрд, а к 2015 году увеличится до \$10 млрд. При этом у государства останется 51 % акций, 49 % будут контролировать частные инвесторы.

По мнению аналитиков, оценить капитализацию сейчас практически невозможно, поскольку корпорации еще далеко до завершения формирования. Впрочем, по словам Лямина, столь стремительное увеличение капитализации адекватно планам ОАК, предусматривающим очень высокие темпы роста производства авиационной техники. Если эти планы не будут реализованы в полной мере, \$10 млрд окажутся завышенной цифрой.

*источник: газета «Бизнес & FM»  
19.10.07*

## НА БАЗЕ ФАКУЛЬТЕТОВ АВИАСТРОЕНИЯ СОЗДАДУТ СТУДЕНЧЕСКИЕ КОНСТРУКТОРСКИЕ БЮРО (БАШКИРИЯ)

Российская авиастроительная отрасль нуждается в специалистах с принципиально новым уровнем подготовки. Для решения этой задачи необходимо перевести профильные вузы на новые рельсы, подобные европейской образовательной системе. Об этом шла речь в ходе Всероссийского семинара "Разработка механизмов внедрения профессиональных стандартов по направлению "Авиастроение", который прошел на прошлой неделе в Уфимском государственном авиационном техническом университете (УГАТУ), передает корреспондент ИА REGNUM.

По мнению руководителей ряда крупных предприятий в области авиастроения, сегодня необходимо модернизировать систему высшего образования в России. Участники семинара обсудили вопросы перехода на двухуровневую систему подготовки студентов (бакалавриат - магистратура).

"Тематика исследовательских работ бакалавров и магистров должна быть максимально приближена к проблемам авиа- и двигателестроения, решаемым на базовом предприятии, - заявил на семинаре представитель двигателестроительного предприятия "Мотор" Булат Галихманов. - Отсюда будут вытекать формы обучения и прохождения разных видов практик, стажировок и других видов занятий".

Для решения проблемы подготовки кадров в авиастроении, параллельно с переходом на систему двухуровневой подготовки выпускников, зафиксированной в Болонской конвенции, специалисты предложили создавать на базе профильных вузов научно-

образовательные центры со специализированными студенческими конструкторскими бюро. Такая схема, по мнению профессионалов, должна помочь модернизировать существующую систему образования, сбалансировать теоретическую и практическую подготовку будущих бакалавров и магистров, сократить период адаптации молодых специалистов.

По итогам мероприятия представители ведущих профильных вузов и крупных промышленных предприятий и конструкторских бюро (ОАО "Сухой", ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение", ОАО "Кумертауское авиационное предприятие", ФГУП "Уфимское авиационное предприятие "Гидравлика", ФГУП "НПП "Мотор") рекомендовали Объединенной авиастроительной корпорации России, а также другим предприятиям авиастроительного профиля ускорить разработку отраслевых профессиональных стандартов для основных инженерных должностей. В свою очередь, образовательные стандарты будут разрабатываться именно с учетом новых отраслевых профессиональных стандартов.

Отметим, что с 2008 года, согласно решению Коллегии Министерства образования и науки РФ от 01.02.07 г., начнется масштабный переход на двухуровневую систему подготовки по инженерным (техническим) направлениям.

*источник: ИА Regnum  
08.10.07*

## ОАК БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ПЕРСПЕКТИВНУЮ АЭРОДИНАМИЧЕСКУЮ СХЕМУ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) включит в свои тематические планы работы по развитию перспективной аэродинамической схемы по теме "60", разрабатываемой на госпредприятии "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Работы по перспективной схеме "60" планируется включить в тематический план ОАК для создания научно-технического задела в интересах будущего развития отечественного авиастроения", - отметил он.

Основным отличием проектов самолетов по теме "60" (М-60) является использование несущего фюзеляжа. При проектировании самолета конструкторами применено около 12 крупных изобретений и соответствующих им научно-технических решений, напомнил собеседник.

По его сведениям, новая аэродинамическая схема позволила существенно повысить основные летно-технические характеристики по сравнению с обычной аэродинамической компоновкой. "Проведенные в ЦАГИ испытания аэродинамически подобных моделей по теме "60" показали значительное уве-

личение аэродинамического качества самолета на крейсерских режимах", - отметил собеседник.

По его данным, на сегодня подготовлены и направлены по инстанциям предложения разработчика по перспективным проектам самолетов гражданского и военного назначения с использованием наработок по теме "60".

Тема "60" представляет собой тему исследований по применению в авиации аэродинамических схем с фюзеляжем, создающим подъемную силу. В ходе работ разработчиком подготовлен ряд проектов самолетов различного назначения и типоразмера. Например, по одному из проектов, у самолета М-60С при одинаковой с самолетами Ту-204 и В-757-200 массе коммерческой нагрузки дальность полета примерно в 1,5-2 раза больше. Самолет М-60С обладает способностью укороченного взлета и посадки. В случае отказа всех трех двигателей на крейсерской высоте самолет имеет возможность (за счет своей "летучести") совершить посадку на любом подходящем аэродроме в радиусе 300-350 км.

*источник: AVIAPORT.RU  
15.10.07*

## "СОКОЛУ" СОКРАТИЛИ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Число членов совета директоров нижегородского авиазавода "Сокол" сократится с одиннадцати до девяти. Соответствующие изменения были внесены на вчерашнем внеочередном собрании акционеров в устав общества по требованию основного собственника предприятия - Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Новый состав совета директоров акционеры "Сокола" утвердят 21 декабря 2007 года. В ОАК объясняют свое решение унификацией числа членов совета директоров всех предприятий, входящих в корпорацию. "Для производственных площадок этот показатель уменьшается до девяти", - пояснили в ОАК, добавив, что пока не определились с тем, кто именно покинет совет директоров. Напомним, в совет директоров "Сокола" на 2007 год вошли председатель правления Финансово-промышленного банка Анатолий Гончаров, начальник департамента "Рособоронэкспорта" Александр Михеев, председатель совета директоров группы "Каскол" Сергей Недорослев, замгендиректора - генконструктора РСК "МиГ" по организации управления Александр Незнамов, глава дирек-

ции проекта Як-130 НПК "Иркут" Василий Панков, начальник отдела теруправления Росимущества по Нижегородской области Галина Попова, замначальника отдела Роспрома Евгений Старожук, президент ОАК Алексей Федоров, и. о. гендиректора - генконструктора РСК "МиГ" Сергей Цивилев, гендиректор "Сокола" Михаил Шибеев и замгендиректора - генконструктора РСК "МиГ" по экономике и финансам Сергей Ярмилко.

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" производит истребители "МиГ" и учебно-боевые самолеты Як-130. ОАК принадлежит госдоля в 38 % от уставного капитала предприятия (38 % обыкновенных акций), в номинальном держании Депозитарно-клиринговой компании - 45,79 % (26,67 % обыкновенных акций), АКБ "Финансово-промышленный банк" - 6,8 %. Выручка в 2006 году - 3,8 млрд руб.

*источник:  
сайт «Агентство бизнес-мониторинга»  
08.10.07*

## РОСТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В НПО ПМ

По результатам работы за 9 месяцев в НПО прикладной механики имени академика М. Ф. Решетнева произведено повышение заработной платы.

С 1 сентября 2007 года должностные оклады в пяти предприятиях увеличены на 15 %.

Устойчивая тенденция роста заработной платы сохраняется в НПО ПМ в течение всего года: на сегодняшний день, с учетом январского, апрельского и сентябрьского повышений, оклады сотрудников

предприятия выросли в среднем на 50 %. Таким образом, прогнозируемый процент инфляции на 2008 год компенсирован уже в текущем году.

Высокие темпы роста заработной платы в НПО прикладной механики обусловлены ростом объемов заказов предприятия и улучшением его финансового состояния.

*источник: компания «НПО ПМ»  
01.10.07*

## ГЛОНАСС СМОЖЕТ ОБНАРУЖИВАТЬ ОБЪЕКТЫ С ТОЧНОСТЬЮ ДО МЕТРА

В 2011 году можно будет обнаруживать объекты с точностью до одного-полутора метров при помощи отечественной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, сообщает ИТАР-ТАСС со ссылкой на генконструктора и гендиректора Научно-производственного объединения прикладной механики имени Решетнева (НПО ПМ) Николая Тестоедова.

В Железнодорожном НПО ПМ под Красноярском сегодня открылась Всероссийская научно-практическая конференция "Навигационные спутниковые системы, их роль и значение в жизни современного человека".

С помощью ГЛОНАСС можно контролировать грузоперевозки и обеспечивать поиск и спасение терпящих бедствие, вести кадастровые работы и решать задачи геодезии и прогноза землетрясений. Эта система работает в интересах навигационного обеспечения Минобороны, МВД, МЧС, Погранслужбы ФСБ. Основными отечественными потребителями ГЛОНАСС являются авиация и флот, автомобильный и железнодорожный транспорт, космонавтика, геодезия и геология, топография и гидрография. Со временем ГЛОНАСС будет иметь все преимущества мобильной связи.

Навигационная спутниковая система принесет и коммерческую выгоду: по прогнозу зарубежных экспертов, гражданский общемировой рынок навигационных услуг в 2011 году составит 40 миллиардов долларов, а к 2015 году - 60 миллиардов. За 15 лет существования полноценного навигационного поля прибыль от продажи навигационной аппаратуры и услуг превысит 16 миллиардов рублей, а условная

выгода от экономии ресурсов, сокращения расходов на строительство, изыскание полезных ископаемых, а также в результате снижения аварийности на транспорте оценивается примерно в 10 миллиардов рублей.

Функционирующих космических навигационных систем на данный момент всего две: отечественная ГЛОНАСС и американская GPS. ГЛОНАСС имеет преимущество перед американской GPS в средних и полярных широтах, что обеспечивает ее применение на территории России и в прилегающих зонах. GPS, в свою очередь, более эффективна в экваториальных широтах.

В 2006 году НПО ПМ совместно с Роскосмосом разработало и уже реализует программу повышения точностных характеристик системы ГЛОНАСС. Сегодня гражданский потребитель с помощью ГЛОНАСС может определить местоположение с точностью семь-десять метров, а к 2011 году этот показатель будет сокращен до одного-полутора метров.

Новая разработка НПО ПМ - спутник "Глонасс-К" - будет иметь срок активного существования десять и более лет. "Глонасс-К" строится по новой негерметичной схеме, на нем будет размещена аппаратура для спасения терпящих бедствие.

Первый аппарат "Глонасс-К" планируется запустить в 2009 году. В 2018 году последний космический аппарат "Глонасс-М" будет выведен из состава системы.

*источник: сайт «Вести.Ru»  
11.10.07*

## БЛАГОДАРЯ КОНТРАКТУ НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКМ МАЛАЙЗИЯ ОТПРАВЛЯЕТ НА МКС СВОЕГО ПЕРВОГО КОСМОНАВТА

В рамках контракта на поставку Малайзии 18 истребителей Су-30МКМ, подписанного в 2003 г., "Рособоронэкспорт" взял на себя в качестве офсетных обязательств в том числе подготовку и запуск на МКС малайзийского космонавта.

Как сообщает пресс-служба компании, самолет Су-30МКМ ("многоцелевой, коммерческий, малайзийский") является новейшей версией широко известного многофункционального истребителя Су-30МКИ, большая партия которых была поставлена в Индию в 2002-2004 гг. Успешный опыт эксплуатации этих машин в индийских условиях, а также уникальная офсетная программа ФГУП "Рособоронэкспорт" повлияли на выбор руководства Малайзии. В итоге малайзийские ВВС предпочли американским истребителям российские многоцелевые самолеты.

В конце мая нынешнего года на Иркутском авиационном заводе состоялся показ первых двух серийных многофункциональных истребителей Су-30МКМ, изготовленных по заказу ВВС Малайзии.

Истребитель Су-30МКМ создавался в тесной кооперации с ведущими производителями бортового оборудования из Великобритании, Германии, Индии, Франции, ЮАР. Вся работа по интеграции авионики осуществлялась при активном содействии проектной группы ВВС Малайзии, работающей в Москве на постоянной основе.

Согласно обязательствам компании "Рособоронэкспорт", в 2007 г. будет выполнена основная часть контракта для ВВС Малайзии. Поставки самолетов Су-30МКМ завершатся в 2008 г. Компания расширяет номенклатуру российских экспортных поставок, уделяет большое внимание реализации офсетных программ, организации совместных предприятий, передаче технологий. В рамках офсетной части малайзийского контракта предусмотрено создание на территории этой страны сервисного центра для российской авиатехники, а также содействие в реализации национальной космической программы. Мы уверены, что эта экспедиция станет началом космической эры для Малайзии - нашего стратегического партнера в сфере ВТС. В настоящее время Малайзия переживает настоящий космический бум. В конкурсе по отбору кандидатов в первый национальный отряд астронавтов участвовало более 11 тысяч человек. Среди победителей, которые прошли тяжелейшие испытания на выживаемость даже в джунглях, были четыре человека. Все они участвовали в торжественной церемонии подписания Соглашения, которая состоялась весной прошлого года в московском офисе ФГУП "Рособоронэкспорт".

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
11.10.07*

## УКРАИНА И РОССИЯ СВЕРЯТ СМЕТУ ПО СОЗДАНИЮ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА АН-70

Украина и Россия проведут очередную плановую сверку затрат по программе создания военно-транспортного Ан-70 в рамках намеченного на ноябрь третьего заседания специальной межгосударственной рабочей группы по проекту.

Как сообщил агентству "Интерфакс" источник в военно-промышленном комплексе Украины, объем признанной РФ в 2000 году задолженности за работы по программе перед разработчиком самолета - АНТК им. Антонова - оценивается в \$48,2 млн, и на сегодняшний день долг остается непогашенным.

"До 2006 года включительно российская сторона финансировала через федеральный бюджет НИОКР по программе, в прошлом году это было порядка 100 млн руб. В этом году, учитывая сделанные заявления о выходе из программы, финансирования не было. Что будет в 2008 году, пока неизвестно", - сказал собеседник агентства, уточнив, что выход РФ из проекта официально не оформлен.

"Мы, конечно же, заинтересованы в сотрудничестве и ожидаем, что российская сторона обеспечит как погашение задолженности, так и дальнейшее финансирование программы", - сказал он.

Как отметил собеседник агентства, также в ноябре Украина готовится возобновить приостановленный осенью прошлого года завершающий этап программы госиспытаний Ан-70. По его данным, на сегодняшний день она выполнена на 55-65 % и

может быть завершена при условии финансирования в полном объеме в 2009-2010 годах.

Программа создания оперативно-тактического военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70 реализовывалась РФ и Украиной на основании межправительственных соглашений от 1993 и 1999 гг. Госзаказчиками самолета выступают министерства обороны РФ и Украины.

В 2004 году на Украине принят закон "Об Общегосударственной программе создания военно-транспортного самолета Ан-70 и его закупки по государственному оборонному заказам".

В 2006 году представители руководства Министерства обороны РФ заявили о выходе из программы Ан-70, мотивируя это тем, что основным российским самолетом военно-транспортной авиации (ВТА) является Ил-76.

До этого руководство ВВС России неоднократно заявляло о недостатках двигателя самолета.

Между тем в августе этого года командующий Военно-транспортной авиацией РФ Виктор Качалкин не исключил вероятности возвращения к производству российско-украинского транспортного самолета Ан-70.

*источник: газета «Гудок»  
16.10.07*

## ВЕНЕСУЭЛА ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ РОССИЙСКИМИ ТУ-204

Представители Венесуэлы проведут в Ульяновске переговоры о расширении экономических контактов и возможном приобретении самолетов Ту-204. Делегация во главе с послом Венесуэлы в РФ Алексисом Наварро Рохасом сегодня днем прибыла в Ульяновск с двухдневным визитом.

"Первый тур переговоров о приобретении Венесуэлой самолетов ульяновского производства прошел месяц назад, в переговорах участвуют эксперты лизинговой компании "Илюшин Финанс", - сообщил заместитель министра инвестиций и внешних связей правительства Ульяновской области Игорь Егоров. В рамках визита гости побывают на промышленных

предприятиях, встретятся со студентами вузов города. Им покажут стапеля авиазавода "Авиастар-СП", где сейчас собирают самолеты Ту-204.

Сотрудничество с Венесуэлой интересует и другие предприятия края. В пресс-службе ульяновской авиатранспортной компании "Волга-Днепр" ИТАР-ТАСС сообщили, что Венесуэла уже использует экономичные и удобные логистические схемы компании, доставляя продукцию из России самолетами крупнейшего российского перевозчика негабаритных грузов.

*источник: газета «Известия»  
04.10.07*

## ДЕЛЕГАЦИЯ ПОСОЛЬСТВА ВЕНЕСУЭЛЫ ПОСЕТИЛА ЗАО "АВИАСТАР-СП"

В четверг, 4 октября, ЗАО "Авиастар-СП" с ознакомительной целью посетила делегация Боливарианской Республики Венесуэла, которую возглавлял чрезвычайный и полномочный посол в РФ господин Алексис Рафаэль Наварро Рохас. В состав делегации входили сотрудники посольства Венесуэлы и личные гости посла - представители деловых кругов этой латиноамериканской страны.

Заместитель министра инвестиций и внешних связей Ульяновской области Игорь Егоров и директор по производству ЗАО "Авиастар-СП" Ирек Аминов дали исчерпывающую информацию о реальных возможностях завода по производству современной конкурен-

тоспособной авиатехники. Члены делегации побывали на производстве окончательной сборки самолетов, поднялись на борт строящегося пассажирского Ту-204-100 и проходящего регламентные работы Ан-124-100. Оценка увиденного была самая положительная. Разговор о перспективах предприятия продолжился в конференц-зале административного корпуса с генеральным директором ЗАО "Авиастар-СП" Виктором Михайловым.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»  
05.10.07*

## КАПО МЕНЯЕТ ГЕНДИРЕКТОРА

Как стало известно "Ъ", федеральное агентство по промышленности (Роспром) приняло отставку генерального директора ФГУП "КАПО им Горбунова" 63-летнего Наиля Хайруллина, заявление о которой он подал неделю назад. По официальной версии, господин Хайруллин уходит на пенсию, но вероятнее всего, его увольнение обусловлено срывом сроков поставки 10 самолетов Ту-214 для АК "Трансаэро". Ожидается, что КАПО возглавит исполнительный директор ОАО "КамАЗ" Васил Каюмов.

Информацию о готовящейся смене руководства ФГУП "КАПО им Горбунова" "Ъ" подтвердили в управлении авиационной промышленности Роспрома и в правительстве Татарстана. "Официального приказа главы Роспрома об освобождении Наиля Хайруллина с должности генерального директора КАПО пока не подписано", - уточнили "Ъ" в Роспроме, воздержавшись от дальнейших комментариев. Сам гендиректор КАПО вчера был недоступен для прессы: на звонки по его мобильному телефону отвечала девушка, заявившая "Ъ", что "сейчас не лучшее время для разговоров, так как гендиректор болен".

По данным источников в авиапромышленных кругах, правительство Татарстана в начале недели предложило Роспрому на должность главы КАПО кандидатуру исполнительного директора ОАО "КамАЗ" Василя Каюмова. По неофициальным сведениям, руководство Роспрома одобрило его назначение, но пока соответствующий приказ не издан. "Действительно, процедура его назначения еще не завершена. Но ничто не мешает его переходу на КАПО, так как смена руководителя крупнейшего авиапредприятия проходит по согласованию с высшим руководством Татарстана", - утверждают в правительстве РТ.

Таким образом, Роспром фактически принял отставку господина Хайруллина, который возглавлял КАПО с 1996 года. При нем с 2001 года, когда заработал лизинг авиатехники, КАПО построило восемь Ту-214 и с участием ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) передало в эксплуатацию 5 машин хабаровской авиакомпании "Дальавиа" и две - красноярской "Красэйр". Кроме того, в феврале 2005 года был подписан договор на поставку 10 самолетов Ту-214 для "Трансаэро". По контракту стоимостью \$300 млн КАПО

обещало сдать первую машину в декабре 2005 года, несмотря на то что цикл строительства Ту-214 составляет 18 месяцев. КАПО гарантировало скорую отгрузку тем, что один самолет уже находился в высокой степени готовности (около 80 %) и требовалось завершить лишь его комплектацию. Однако в действительности первый и пока единственный Ту-214 был сдан "Трансаэро" в апреле 2007 года. По плану следующие четыре самолета должны были поступить в распоряжение авиаперевозчика в 2006 году, остальные - до 2008 года.

Ранее господин Хайруллин объяснял задержку со сдачей самолетов тем, что финансовые ресурсы на их строительство концентрируются в ФЛК, а не на КАПО. Однако источник в правительстве утверждает, что средства на 4 машины для "Трансаэро" перечислялись заказчиком напрямую заводу.

По мнению наблюдателей, именно срыв контракта с "Трансаэро", а не выход на пенсию, как утверждают источники в правительстве РТ, стал действительной причиной отставки господина Хайруллина. Прежний глава Роспрома Борис Алешин, будучи в Казани в августе этого года, выражал недовольство тем, что "заводом сдан только один Ту-214, тогда как план (на 2007 год - "Ъ") предусматривал строительство пяти", а сопровождавший его премьер-министр РТ Рустам Минниханов тогда признал претензии справедливыми.

Глава аналитического агентства "АвиаПорт.ru" Олег Пантелеев считает, что неисполнение договорных сроков негативно отражается на имидже российского авиастроения. "За этим контрактом внимательно следят авиаперевозчики, и это не вдохновляет их на новые приобретения", - говорит он. "Обвинять руководство КАПО в том, что они чего-то недоделывают, когда вся авиапромышленность находится в коматозном состоянии, довольно странно", - не соглашается глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. "Но то, что это не вдохновляет на приобретения, - это правда", - говорит он.

*источник: газета «Коммерсантъ - Казань»  
11.10.07*

## "ИРКУТ" ПЕРЕБОРУДУЕТ А320 В 2010 ГОДУ

Работы по переоборудованию пассажирского аэробуса А320 в грузовой А320F на предприятиях корпорации "Иркут" завершатся в 2010 году. Об этом сообщили в службе по связям с общественностью Иркутского авиационного завода - филиала корпорации "Иркут" по итогам визита представителей Airbus, работающих по проектам конвертации (изменения типа) самолетов. В делегацию вошли генеральные директора Андреас Шперл, Ларс Беккер, старший вице-президент по конвертации Эгберт Гэртнер, директор проекта Майкл Мут. В службе отметили, что это будет первый переоборудованный самолет. Соглашение о конвертации ряда пассажирских самолетов семейства А320 в грузовые было подписано в

октябре 2006 года. В 2010-2025 годах планируется конвертировать до 400 самолетов. Потенциальными заказчиками являются российские и зарубежные авиакомпании, занимающиеся грузоперевозками. В ходе переделки пассажирский салон демонтируют, устанавливают усиленные полы и погрузочно-разгрузочное оборудование, в фюзеляже прорезают большой грузовой люк. Исполнителями контракта с российской стороны определены Иркутский авиационный завод и авиазавод РСК "МиГ" в Луховицах (Московская область).

*источник: газета «Коммерсантъ -  
Хабаровск»  
04.10.07*

## ГЕНДИРЕКТОРОМ ФГУП "КАПО ИМ. С. П. ГОРБУНОВА" НАЗНАЧЕН В. КАЮМОВ

Гендиректором ФГУП "КАПО им. С. П. Горбунова" назначен Васил Каюмов. Министр промышленности и торговли Татарии Александр Когогин на совещании с участием представителей Федерального агентства по промышленности и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" представил сегодня нового гендиректора, сообщили ПРАЙМ-ТАСС в правительстве Татарии.

До этого назначения В. Каюмов работал первым заместителем генерального директора - исполнитель-

ным директором ОАО "КАМАЗ". Прежний генеральный директор ФГУП "КАПО им. С. П. Горбунова" Наиль Хайруллин работал в этой должности с 1996 г. По официальной версии, Хайруллин уходит на пенсию, но, как заявил источник в правительстве, его увольнение обусловлено срывом сроков поставки 10 самолетов Ту-214 для АК "Трансаэро".

источник: АРМС-ТАСС  
15.10.07

## КВЗ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Акционеры ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) на внеочередном собрании 11 декабря намерены рассмотреть вопрос о досрочном прекращении полномочий действующего совета директоров общества и избрании его нового состава. При этом на рассмотрение акционеров планируется предложить изменения и дополнения в устав АО и положение о совете директоров, согласно которым численный состав совета предлагается сократить с 11 до 9 человек. Как сообщалось ранее, на годовом собрании акционеры избрали совет директоров из 10 человек. Одиннадцатым членом на основании "золотой акции" в него был включен первый заместитель премьер-министра Татарстана Борис Павлов.

В частности, в действующий совет от ОПК "Оборонпром" входят: генеральный директор Денис Мантуров, первый заместитель, директор дирекции вертолетных программ Виктор Григорьев, советники гендиректора Виталий Васютин, Юрий

Иванов. От КВЗ были избраны бывший генеральный директор компании Александр Лаврентьев и действующий руководитель компании Вадим Лигай, от ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" - генеральный директор Андрей Шибитов и его заместитель Владимир Макарейкин.

В совет директоров также входят начальник отдела промышленности аппарата Кабинета министров Татарстана Александр Володкевич, руководитель департамента экспорта специмущества и услуг ВВС ФГУП "Рособоронэкспорт" Александр Михеев. ОАО "Казанский вертолетный завод" входит в вертолетостроительный холдинг ОПК "Оборонпром". Согласно отчету за второй квартал, доля "Оборонпрома" в уставном капитале КВЗ составляет 29,92 % (принадлежит 30,03 % обыкновенных акций), ФГУП "Рособоронэкспорт" - 20,08 % (20,16 %), ООО "ТФК" - 11,41 % (11,45 %).

источник: газета «Коммерсантъ - Казань»  
01.10.07

## УОМЗ НАЧИНАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С NOVATEL

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" (УОМЗ, Свердловская область) заявило, что заключило соглашение с канадской компанией Novatel о совместном производстве спутниковых приемников GPS/ГЛОНАСС. Как пояснили в пресс-службе уральского завода, соглашение предполагает поэтапное освоение производства приемников GPS/ГЛОНАСС. На первом этапе УОМЗ планирует открыть лицензионную сборку спутникового оборудования фирмы Novatel, на втором - производство программного обеспечения и начинки для спутникового приемника ГСА-5, выпускаемого уральским

объединением совместно с Российским институтом радионавигации и времени. Правда, отметили в компании, окончательное соглашение, которое определяло бы обязанности сторон и форму их сотрудничества, пока не подписано.

Ожидается, что решение о возможности создания совместного производства будет принято в первом квартале 2008 года.

источник: газета «Коммерсантъ - Екатеринбург»  
04.10.07

## СОСТОЯЛАСЬ РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА РУКОВОДСТВА НП "АВИАПОСТАВЩИК" И НЕМЕЦКОЙ КОМПАНИИ ASKON

Состоялась рабочая встреча руководства НП "Авиапоставщик" и немецкой компании Askon. Во время встречи обсуждались вопросы, касающиеся возможного участия членов партнерства в международном рынке поставок АТИ, а также проведения совместных мероприятий (семинары/тренинги, конференции) с целью приобретения организациями - поставщиками АТИ практического опыта по мате-

риально-техническому снабжению в соответствии с международными стандартами и процедурами. Рассматривался вопрос совместных разработок информационных технологий по автоматизации процессов поставок АТИ.

источник: компания «Авиапоставщик»  
15.10.07

## САВЕЛОВСКИЙ МАШЗАВОД ВЫИГРАЛ ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ "РОСТВЕРТОЛА"

1 октября 2007 года ОАО "Савеловский машиностроительный завод", входящее в машиностроительный дивизион ГК "Бородино", на тендерной основе заключило контракт на поставку металлообрабатывающих станков для ОАО "Роствертол". Общая сумма договора составляет 121 млн рублей. Оборудование будет изготовлено на СМЗ и отгружено заказчику в IV квартале 2007 года.

Савеловский машиностроительный завод стал победителем конкурса, проводимого ОАО "Роствертол", по выбору поставщика металлообрабатывающего оборудования. Следует отметить, что конкурентами СМЗ выступали известные российские и зарубежные предприятия - производители аналогичных станков. В итоге технические решения и ценовые показатели, предложенные СМЗ, были признаны конкурсной комиссией лучшими.

По словам генерального директора ОАО "СМЗ" Сергея Чижикова, требования к поставщику оборудования традиционно предъявлялись высокие. На этот проект претендовали многие компании, в том числе и иностранные, но благодаря высокой репутации СМЗ, качеству и надежности савеловской продукции завод получил контракт, значимый для дальнейшего развития плодотворных отношений между партнерами.

Согласно утвержденному плану работ Савеловский машзавод изготовит и поставит до конца текущего года 26 единиц фрезерного и токарного оборудования 17 модификаций для обработки различных деталей вертолета.

Роствертол серийно производит последние модификации самого грузоподъемного в мире вертолета Ми-26Т и многоцелевого транспортно-боевого вертолета Ми-24 (Ми-35). На предприятии идет подготовка к серийному выпуску боевого вертолета Ми-28Н(Э), легкого учебно-тренировочного верто-

лета Ми-60МАИ, модернизированного вертолета Ми-2А. Новое оборудование СМЗ позволяет обрабатывать детали с большой точностью в высокоскоростном режиме, что существенно сокращает цикл выпуска деталей, снижает объем разметочных работ и повышает качество изделий.

Группа компаний "Бородино", основанная в 1993 году, входит в список крупнейших отечественных торгово-промышленных холдингов. На сегодняшний день Группа объединяет более 60 компаний и промышленных предприятий, на которых работают свыше 15 тысяч сотрудников. Структурные подразделения ГК "Бородино" расположены в различных регионах России и ближнего зарубежья.

Основные направления бизнеса ГК "Бородино" выделены в дивизионы - продуктовый, строительный, машиностроительный и дивизион услуг. Мощная производственная и научно-технологическая база позволяет на 95 % обеспечивать все направления деятельности Группы собственными сырьевыми и интеллектуальными ресурсами.

В машиностроительный дивизион входят станкостроительный завод ОАО "Савеловский машиностроительный завод", предприятия по проектированию и выпуску пищевого оборудования ООО "Бормаш" и SBC Bottling & Canning (Италия), производитель пневмо- и электроинструмента ООО "Конаковский завод механизированного инструмента". Официальным представителем компаний дивизиона является ООО "Борпак".

*источник: компания  
«Группа компаний "Бородино"»  
05.10.07*

## СЕРГЕЙ ЛИХАРЕВ: "МАРКИРОВАТЬ НУЖНО НЕ САМОЛЕТЫ, А КОМПЛЕКТУЮЩИЕ"

Сергей Лихарев, генеральный директор ОАО "Авиаресурс-холдинг", которому принадлежит крупный пакет акций авиационного завода "Авиакор" в Самаре, прокомментировал [fr.ru](http://fr.ru) законопроект по введению маркировки для группы разных товаров, включая авиатехнику и запчасти для нее. До июля 2007 года Сергей Лихарев руководил "Авиакором", производящим современные самолеты Ан-140 и улучшенную версию Ту-154М.

"Маркировать самолеты не нужно. Это же не массовый продукт, подделать его невозможно. Есть строгий учет и регистрация самолетов. Даже если кто-то и сделает подделку, реализовать ее он не сможет.

Другое дело - комплектующие и запасные части к авиационной технике. Необходимо ужесточение контроля над их оборотом, поскольку на рынке существует определенная доля контрафакта. Я не стал бы спекулировать на тему, какова доля контрафакта.

Тут еще надо определиться, что такое контрафакт. Это может быть деталь, произведенная на том же заводе, но имеющая поддельные документы, где стоит, например, другая дата выпуска. Или деталь, вообще выпущенная в кустарных условиях или на

неавторизованных производствах. Сейчас каждый компонент имеет свой паспорт, который должен сопровождать его в течение всего срока службы. Но паспорта, во-первых, подделывают, а во-вторых, нам довольно сложно проверить их подлинность. Нам нужно писать письмо на завод, потом долго ждать оттуда ответа с подтверждением, что такая деталь действительно выпускалась.

Поэтому в условиях роста производства хотелось бы иметь такую систему контроля, которая бы позволила быстро через Интернет проверить ту или иную деталь. Другое дело - цена внедрения подобной системы.

Не должно получиться так, как это было с внедрением ЕГАИС на рынке алкоголя. То есть должен быть какой-то тестовый период, чтобы система заработала сразу.

В целом, ужесточение контроля и электронная система учета нужна, но нужно учесть все ошибки, которые произошли во время запуска ЕГАИС".

*источник: сайт [fr.ru](http://fr.ru)  
09.10.07*



## ДО ОКОНЧАНИЯ 2007 Г. КОСМИЧЕСКИЕ ВОЙСКА ЗАПУСТЯТ ШЕСТЬ СПУТНИКОВ ГЛОНАСС И НЕСКОЛЬКО ВОЕННЫХ СПУТНИКОВ

До завершения текущего года Космические войска выполнят два пуска для пополнения навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС шестью аппаратами, а также запустят несколько военных спутников. Об этом сообщил командующий Космическими войсками генерал-полковник Владимир Поповкин.

Говоря о значении отмечаемых сегодня Дня Космических войск и 50-й годовщины запуска первого искусственного спутника Земли, Поповкин сказал, что "при запуске первого спутника мало кто думал, что использование космоса совершит революцию в военном деле".

Ветеран Космических войск генерал-лейтенант в отставке Виталий Соколов, участвовавший в подготовке запуска первого спутника, отметил, что "долгое время факт участия военных в запусках замалчивался по условиям секретности. На самом деле, все пуски выполняли военные с участием представителей промышленности". Он напомнил, что запуск первого искусственного спутника на самом деле был шестым запуском ракеты Р-7.

По мнению Поповкина, "только военные могли создать космодромы в песках Байконура и болотах Плесецка, а также развернуть по всей стране свыше 10 измерительных пунктов".

Как сообщила помощник начальника космодрома Плесецк Анна Потехина, этот расположенный в Архангельской области космодром обладает уникальными возможностями для доступа на стратегически важные и коммерчески привлекательные приполярные и солнечно-синхронные орбиты. С него было

проведено более 1,5 тыс. пусков РН, на орбиту доставлено свыше 1,9 тыс. КА.

Совместно со специалистами из 24 стран с космодрома Плесецк выполнено около 70 стартов ракет в интересах международного сотрудничества.

Настоящее и будущее космодрома определяется федеральной целевой программой "Развитие российских космодромов на 2006-2015 годы". "Основная ее цель - перевести запуски всех космических аппаратов в интересах национальной обороны и безопасности на российскую территорию, обеспечив тем самым независимость решения этих задач от политики других государств", - подчеркнула Потехина.

Принятие этой программы активизировало развитие всех существующих и перспективных проектов космодрома, а также способствовало стабильному и ритмичному их финансированию. Так, на космодроме реконструируется стартовый и технический комплекс для РН "Союз-2" и создается ракетный комплекс для семейства РН "Ангара". В 2008 г. предусмотрено двукратное увеличение финансирования в сравнении с первоначально запланированным федеральной целевой программой. При этом большая часть средств предназначена для развития социальной инфраструктуры космодрома и его административного центра - города Мирный", - отметила Потехина.

*источник: РИА «Новости»  
04.10.07*

## КОМПАНИЯ "ТУПОЛЕВ" ПОДГОТОВИЛА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ НА БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ

Компанией "Туполев" подготовлены и направлены в министерство обороны предложения по применению на модернизированных беспилотных летательных аппаратах (БЛА) новых материалов, сообщил "Интерфаксу-АВН" источник в оборонно-промышленном комплексе. "Одним из направлений модернизации беспилотных летательных аппаратов, помимо замены бортового (целевого) оборудования, является облегчение конструкции за счет применения композиционных материалов", - сказал собеседник агентства. Он пояснил, что речь идет о модернизации авиационных разведывательных комплексов с БЛА Ту-143 и Ту-243, значительное количество которых находится в войсках.

"Находящиеся на вооружении беспилотные авиационные разведывательные комплексы создавались на базе технологий, которые уже морально устарели. Поэтому предстоит глубокая модернизация этих комплексов не только в части замены целевой нагрузки и бортового оборудования, но и самого летательного аппарата", - сказал собеседник агентства.

По неофициальным данным, всего было выпущено порядка 950 беспилотных летательных аппаратов Ту-143 и несколько десятков БЛА Ту-243.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»  
12.10.07*

## ММЗ "ЗНАМЯ": ИТОГИ РАБОТЫ ПО "СЕРОМУ РЫНКУ" ЗА 9 МЕСЯЦЕВ

ОАО "Московский машиностроительный завод "Знамя" сообщает, что подведены итоги работы комиссии по "серому рынку" - по проверке аутентичности изделий за 9 месяцев 2007 года.

Из полученных 230 электронных копий паспортов по самолетной группе агрегатов было выявлено 32 поддельных (около 14 % подделок), в то же время по вертолетной группе процент поддельных паспортов намного выше и составляет почти 70 % (65 из 94 паспортов), что является угрожающе высоким показателем. Подавляющее большинство контрафактной продукции выявляется именно на этапе проверки паспор-

тов агрегатов: если обнаружен поддельный паспорт, это всегда означает завышенный остаточный ресурс агрегата или использованные в процессе его ремонта поддельные запчасти.

Использование подделок не только чревато их ненадежным функционированием и экономическими потерями, но и является прямой угрозой безопасности полетов и жизни людей, находящихся на борту воздушного судна.

*источник: компания «ММЗ "Знамя"»  
12.10.07*

## РОССИЯ СТРОИТ ВОЗДУШНЫЙ КОСМОДРОМ

Тропический островок Биак вблизи побережья Папуа - Новая Гвинея станет новым российским космодромом. Решение об этом было достигнуто в ходе визита президента Владимира Путина в Индонезию. На днях стороны согласовали последние технические детали, открывающие дорогу к началу создания инфраструктуры третьего зарубежного космодрома России. Джакарта уже вложила в проект более \$25 млн. Москва предлагает уникальную технологию воздушного старта космической ракеты.

- В отличие от наземных стартовых площадок, - рассказал "Известиям" президент компании "Воздушный старт" Анатолий Карпов, - воздушный старт не требует огромной инфраструктуры, дорогостоящих систем жизнеобеспечения.

"Воздушный старт" позволяет запускать собственные спутники странам, не имеющим космодромов. Потребность в такого рода услугах сегодня очень велика. По данным анализа мирового рынка, в течение 10 лет надо будет вывести на орбиту более 600 спутников различного назначения.

Суть российского предложения проста и по-настоящему инновационна. Берется специально переоборудованный транспортный тяжеловоз Ан-124 "Руслан" и конверсионная межконтинентальная баллистическая ракета. Самолет поднимает ее на высоту 10 тысяч метров, открывает створки грузового люка и "десантирует" ее так, как если бы ракета вылетала, скажем, из шахты подводной лодки. С той лишь разницей, что в первом случае машине надо проскочить через толщу воды, а потом еще пролететь километры

воздушного пространства. Такой разгон с поверхности до стратосферы "съедает" 2/3 энергоресурсов, необходимых для вывода полезной нагрузки на орбиту.

В случае с самолетом все проще: самолету не составит труда забраться на необходимую для пуска высоту без особых энергозатрат. Кроме того, тяжелые транспортные самолеты Ан-124 в состоянии нести вес многоразового космического корабля или ракеты-носителя со спутником. По сути, вместо двух ступеней транспортной ракеты используется самолет, способный многократно работать носителем. Благодаря этому за один заход можно вывести на геостационарную орбиту планеты спутник весом 800-900 кг. Или на опорную - аппарат массой 4 тонны. Главное преимущество перед "стационарными" космодромами - низкая стоимость запуска.

- Ракета-носитель уже давно и успешно используется, - говорит Карпов. - Стоящие на ней двигатели НК-33 уже многократно использовались, отработаны и доведены до совершенства. Даже американцы купили лицензию на их выпуск. Разгонный блок исполнен в двух вариантах. И тот и другой выпускается серийно. Двигатели второй ступени тоже есть. Цифровая система управления полетом успешно используется на ракете-носителе "Союз-2". Достоинство нашей системы как раз в том, что она создается из готовых компонентов и поэтому будет вполне конкурентоспособной на мировом рынке космических услуг.

*источник: газета «Известия»  
03.10.03*

## КА-52 СНОВА В ВОЗДУХЕ

Предварительные летные испытания нового боевого вертолета Ка-52, прерванные в связи с проведением Международного авиационно-космического салона МАКС-2007, будут возобновлены в этом месяце.

"До конца октября планируется возобновить предварительные испытания нового боевого вертолета Ка-52, которые начались весной 2007 года", - сообщили в оборонно-промышленном комплексе, передает "Интерфакс-АВН".

Вертолет Ка-52 оснащен бортовой радиолокационной станцией "Арбалет", разработанной корпо-

рацией "Фазотрон-НИИР". "В ходе испытаний радар "Арбалет" полностью подтверждает заявленные характеристики, в частности при работе в режиме "воздух - поверхность", - уточнил представитель оборонно-промышленного комплекса.

Завершить предварительные испытания планируется в ноябре-декабре этого года. Они включают в себя испытания как собственно вертолета, так и его основных систем и двигателей.

*источник: телеканал «Звезда»  
02.10.07*

## СИСТЕМА ГЛОНАСС НЕ МОЖЕТ РАБОТАТЬ НА БАЗЕ УСТАРЕВШЕЙ КАРТОГРАФИИ - ПРЕЗИДЕНТ РКК "ЭНЕРГИЯ"

Президент Ракетно-космической корпорации (РКК, Королев, Московская область) "Энергия" Виталий Лопота заявил, что полномасштабное функционирование и развертывание в космосе отечественной глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС невозможно без современной картографии. "Мы все считаем, сколько еще спутников необходимо запустить в космос, чтобы система ГЛОНАСС заработала не только на территории России, но и покрыла весь мир, и совсем упускаем из виду современную картографию, без которой просто невыполнима полноценная работа спутниковой навигации. Так вот, доля недопустимо устаревших карт в

нашей стране сейчас составляет более 80 %, тогда как в ведущих странах, и прежде всего в США, этот сегмент составляет менее 15 %", - сказал В. Лопота.

Система ГЛОНАСС должна заработать на территории России в полном объеме к концу 2007 года. Для этого потребуется 18 спутников на орбите, а к концу 2009 года, когда системой ГЛОНАСС планируется покрыть весь мир, на орбите будет уже 24 космических аппарата.

*источник: ИА «Интерфакс»  
08.10.07*

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Трансатлантический спор	35
Авиакомпания Wizz Air заказывает 50 самолетов A320	35
Бизнес для своих	36
Первый в мире аэробус A380 прибыл в Сингапур	36
Концерну Airbus поступило предложение делать крылья на Урале	37
Суд разберется со сделками с акциями EADS	37
Новый состав совета директоров EADS: предложение к внеочередному общему собранию акционеров	37
Компании Boeing, Air New Zealand и Rolls-Royce проведут демонстрационные полеты самолетов, заправленных биотопливом	38
И Airbus, и Boeing рассчитывают на Vietnam Airlines	38
Первые поставки нового лайнера Boeing 787 Dreamliner будут осуществлены в срок - в мае 2008 г.	39
Boeing сменил руководство программы Boeing 787 Dreamliner	39
Boeing в III квартале увеличил поставки самолетов на 9 % за счет увеличения производства Boeing 777	39
Туркмения купит у США два самолета Boeing 737-900, сумма сделки не разглашается	40
Вьетнам намерен купить 43 лайнера Boeing и Airbus на \$3,8 млрд	40
Чилийцы вооружат свои ВМС испанскими патрульными самолетами	40
Cessna получила заказы на сумму более 1 млрд долл. США	40
Американцы собираются в 2009 году начать продажи летающего автомобиля	40
Mitsubishi по достоинству оценила Sukhoi SuperJet 100	41
Иран разработал новый беспилотник-"невидимку"	41
На Rolls-Royce далеко не улетишь?	41
Rolls-Royce примет участие в программе исследований возобновляемого топлива совместно с Air New Zealand и Boeing	42
Тысячу деталей Concorde продают с молотка	42
Кабинет министров решил создать государственное лизинговое предприятие "Укравиализинг"	43
"Авиация Украины" и Luftfahrttechnik Progektentwicklung подписали меморандум о сотрудничестве	43
Предприятия авиапрома Украины получили 65 млн грн. на удешевление кредитов	43
На сертификацию Ан-148 из госбюджета Украины выделено 29 млн грн.	43
Авиационно-космический университет Дакоты приобретает D-JET	43

и другие новости

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ СПОР

Всемирная торговая организация (ВТО) провела на минувшей неделе очередные слушания по делу "Boeing против Airbus", которое уже признали самым трудным и крупномасштабным разбирательством за всю историю организации.

По международному торговому законодательству споры в ВТО может выиграть тот, кто докажет, что в убытках виноват конкурент, поэтому диспут часто скатывается к взаимным упрекам.

Представители Евросоюза утверждали в Женеве, что государственные субсидии заокеанскому конкуренту европейской авиастроительной корпорации Airbus, которые предоставлялись правительством США в нарушение международных норм конкурентной борьбы, в период с 2004 по 2006 год составили около \$5 млрд. Это позволило Boeing снижать стоимость своих авиалайнеров и за сравнительно короткий срок наладить производство нового лайнера Boeing 787 Dreamliner.

В результате потери в выручке для европейских самолетостроителей за указанный период составили \$27 млрд, заявили представители ЕС.

По их словам, общий объем незаконного субсидирования Boeing со стороны государства, которое началось около 20 лет назад, к 2024 году достигнет \$23,7 млрд. Директор отдела европейских отношений Airbus Джефф Шуман пообещал представить факты обо всех случаях, когда американские субсидии навредили Airbus, "существенно ослабив позиции и конкурентоспособность" европейской компании. В свою очередь, американская сторона обвиняет Брюссель в том, что ЕС, со своей стороны, предоставил Airbus за последние десятилетия до \$205 млрд субсидий. При этом обе стороны обвиняют друг друга в завышении цифр.

Как отмечают эксперты, тяжба между Вашингтоном и Брюсселем осложняется тем, что обе противоборствующие стороны действительно участвовали в субсидировании авиастроительных компаний и представили в ВТО свидетельства того, что субсидии одной стороны нанесли ущерб деятельности другой.

Жалобу на Евросоюз США направили в ВТО в середине ноября 2006 года.

До того момента от открытого противостояния США и ЕС удерживало двустороннее соглашение 1992 года, которым были установлены лимиты на субсидии авиастроительным корпорациям и авиакомпаниям.

В соответствии с договором ЕС получил право на субсидирование 33 % расходов Airbus по производству новых авиалайнеров.

Эта льгота стала для европейцев своеобразным трамплином для будущей конкуренции с Boeing, тогда еще прочно удерживавшим на своих "крыльях" мировой авиарынок.

После того как Airbus в 1999 году впервые обошел своего заокеанского конкурента по количеству заказов на поставку самолетов, США потребовали от ЕС прекратить субсидирование европейского авиастроителя и перезаключить соглашение 1992 года.

В ответ на обращение администрации США в ВТО Евросоюз подал встречную жалобу.

На решение Вашингтона "вынести сор из избы" в значительной мере повлияло заявление руководства Airbus о намерении получить государственные займы на разработку своего нового широкофюзеляжного самолета A350 XWB, который призван конкурировать с B787 Dreamliner.

Пока же обе стороны негласно считают, что в борьбе за рынок стоимостью \$3 трлн все средства хороши, в том числе и жалоба на конкурента в ВТО.

*источник: газета «Гудок»  
04.10.07*

### АВИАКОМПАНИЯ WIZZ AIR ЗАКАЗЫВАЕТ 50 САМОЛЕТОВ A320

Авиакомпания Wizz Air, бюджетный авиаперевозчик в Центральной и Восточной Европе, подписала с Airbus твердый контракт на покупку 50 самолетов A320. Данный заказ был размещен в дополнение к заказанным ранее 32 самолетам A320. Таким образом, общий портфель заказов авиакомпании составит 82 лайнера A320. Это самый большой контракт на самолет Airbus одного типа в данном регионе. Заказанные лайнеры рассчитаны на перевозку 180 пассажиров в двухклассной компоновке. Новые самолеты позволят авиакомпании нарастить существующие частоты и расширить географию полетов.

К настоящему моменту общее число заказов на самолеты семейства A320 превысило 5400 единиц, и более 3200 таких лайнеров уже получили 200 заказчиков и эксплуатантов. Семейство A320, бесспорно, является самым востребованным в мире семейством узкофюзеляжных самолетов.

Airbus входит в Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS.

*источник: компания Airbus  
10.10.07*

## БИЗНЕС ДЛЯ СВОИХ

Одна из крупнейших европейских корпораций - EADS, которая готовит к выпуску самолет нового поколения аэробус A380, - вновь оказалась в центре крупного скандала.

Французская служба по контролю за рынком ценных бумаг (АМФ) передала в прокуратуру Парижа материалы о том, что якобы руководители и акционеры EADS заранее "избавились от акций" концерна, зная о трудностях, которые испытывало предприятие с производством аэробусов.

Эту информацию распространила известная французская газета "Фигаро". По утверждению издания, данные сведения могут существенно подпортить репутацию руководства EADS и его дочернего подразделения Airbus. Речь идет об "инсайдерских сделках", которые проводились в период с 9 по 29 ноября 2005 года и с 8 по 24 марта 2006 года. То есть перед тем, как информация о затруднениях с выпуском A380 была обнародована, после чего произошло падение цен на акции концерна.

Речь идет о "сбросе" 10 миллионов акций на общую сумму 90 миллионов евро, который якобы совершил 21 акционер концерна, включая его высокопоставленных руководителей.

Служба по контролю за рынком ценных бумаг утверждает: эти сделки не оказались бы коммерчески успешными для "высокопоставленных продавцов", если бы покупатели акций заранее обладали "инсайдерскими" сведениями о тех трудностях, которые вскоре испытает концерн.

Любопытно, что нынешний скандал пришелся на крайне непростое для руководства концерна время.

До сих пор трудности с выпуском самолета-гиганта были обусловлены разногласиями, которые возникли между французскими и немецкими руководителями EADS. В итоге на прошлой неделе дело дошло до того, что вопрос о будущем концерна стал предметом обсуждения на встрече глав Франции и Германии.

Казалось, что компромисс в этом вопросе между Парижем и Берлином найден: президент Франции Николя Саркози и канцлер ФРГ Ангела Меркель одобрили решения по изменениям в руководящих структурах концерна. Рецепт выхода из кризиса был найден в "придании руководству EADS более интернационального характера". Корпорация EADS намерена ввести в свое руководство ряд крупных деятелей международного бизнеса. В их числе один из крупнейших мировых бизнесменов - индийский миллиардер Лакшми Миттал, владелец металлургического концерна "Арселор-Миттал", который, как ожидается, сможет активно содействовать продвижению продукции EADS на азиатских рынках. Утверждение новых членов правления EADS должно состояться на общем собрании акционеров концерна, которое было намечено на 22 октября.

Теперь понятно, что этот вопрос может отойти на второй план, а крупнейший концерн, который так до сих пор и не выпустил свой чудо-самолет на мировой рынок, окажется вынужденным заняться расследованием "инсайдерского скандала".

*источник: газета «Российская газета»  
04.10.07*

## ПЕРВЫЙ В МИРЕ АЭРОБУС A380 ПРИБЫЛ В СИНГАПУР

Первый в мире аэробус A380 приземлился в сингапурском аэропорту Чанги под приветственный салют из водяных пушек, сообщает в среду сингапурское интернет-издание Straits Times.

"Подобная честь оказана впервые. Кроме того, "новую королеву неба" в аэропорту встретил премьер-министр страны Ли Сянь Лунн и более сотни специальных гостей", - говорится в сообщении.

Мировая презентация A380 состоялась в понедельник на заводе в Тулузе в присутствии более 500 гостей со всего мира. Самолет вылетел из Франции в Сингапур во вторник, а первый свой коммерческий рейс он совершит 25 октября - из Сингапура в Сидней. Все билеты на первый полет лайнера проданы с аукциона на сайте eBay. Часть средств, вырученных в ходе аукциона, пойдет на благотворительность.

Аэробус Singapore Airlines выполнен в улучшенном варианте "люкс" и рассчитан на принятие на своем борту 471 человека. Новый самолет сможет совершать беспосадочные перелеты на расстояние до 15 тысяч километров и перевозить 525 пассажиров регулярными рейсами и до 853 человек - в чартерном варианте.

С 28 октября аэробус начнет регулярные ежедневные рейсы Сингапур - Сидней. Всего Singapore Airlines планируют закупить 19 таких самолетов. Ожидается, что ввиду повышенного комфорта стоимость билетов на A380 будет в среднем на 25 % выше, чем на обыч-

ные самолеты. Лайнер, поставляемый Singapore Airlines, будет единственным A380, сошедшим с конвейера в 2007 году. Airbus отложил поставку следующих самолетов этой категории на два года, для того чтобы в 2010 году выйти на показатель выпуска четырех аэробусов в месяц.

Система проводов на первых 20 аэробусов A380 будет смонтирована вручную. Затем уже будут разработаны цифровые технологии, которые позволят осуществлять сборку следующих самолетов намного быстрее. Именно из-за этих сложностей поставки первого аэробуса откладывались.

По данным европейского концерна EADS, в который входит компания Airbus, с 2000 года, когда было объявлено о программе строительства A380, оформлено 189 заказов на поставки аэробуса, еще 16 клиентов заявили о своем желании приобрести новый самолет. В основном это авиаперевозчики из стран Персидского залива, Азии и Европы.

Airbus рассматривает самолеты-гиганты A380 как будущее авиации, отвечающее требованиям использовать большие самолеты для перевозки пассажиров между крупными мировыми аэропортами.

*источник: РИА «Новости»  
17.10.07*

## КОНЦЕРНУ AIRBUS ПОСТУПИЛО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕЛАТЬ КРЫЛЬЯ НА УРАЛЕ

Европейскому авиастроительному концерну Airbus в четверг поступило предложение заказать производство заготовок для авиакрыльев на новом заводе Каменска-Уральского.

Как признался в ходе сегодняшнего брифинга губернатор Свердловской области Эдуард Россель, такое предложение он сделал сегодня руководству концерна в ходе беседы с прилетевшим в Екатеринбург вице-президентом Airbus по продажам в Восточной Европе и СНГ Андреасом Крамером.

"Я предложил концерну Airbus до 19 декабря рассмотреть это предложение. Дело в том, что в ближайшее время в Каменске-Уральском открывается первая очередь нового завода, который будет производить 25 тысяч тонн алюминиевых плит для Boeing, из которых потом делаются крылья. Вторая очередь

завода будет открыта в следующем году, еще на 25 тысяч тонн. И если Airbus заинтересуется, то есть возможность поставить и третью очередь завода".

Андреас Крамер отметил, что авиаконцерн заинтересован в целом ряде продукции, производимой на российских предприятиях, однако оглашать конкретные планы по загрузке заказами свердловских заводов говорить пока еще рано.

Стоит напомнить, что идея о строительстве нового завода по производству авиакomпонентов была озвучена еще в 2004 году. За ее реализацию тогда взялся "СВАЛ-Холдинг", вошедший недавно в UC RUSAL. И, похоже, что теперь этот проект близок к своей реализации.

источник: ИА «АПИ»  
04.10.07

## СУД РАЗБЕРЕТСЯ СО СДЕЛКАМИ С АКЦИЯМИ EADS

Французский регулятор фондового рынка AMF сообщил, что передал результаты расследования в отношении авиакосмического концерна EADS французским судебным органам.

Расследование может повредить планам принадлежащей EADS Airbus, которая недавно получила новые заказы на поставки самолетов. Оно также привело к значительному падению котировок акций одного из важнейших акционеров компании, французской Lagardere SCA, поскольку может помешать планам компании продать часть своей доли в EADS.

Lagardere отрицает свою вину и грозит судебным преследованием в случае, если ей будет нанесен ущерб. Не признает вину и другой объект расследования, DaimlerChrysler.

Менеджеры компаний предположительно продавали акции находящейся в сложном положении EADS, используя служебную информацию о ее неблагоприятном состоянии. Регуляторы пытаются выяснить, насколько много им было известно о финансовых проблемах проектов A380 и A350, когда они продавали акции компании или опционы на миллионы долларов в период с ноября 2005 г. по март 2006 г. Публично о проблемах было заявлено только в июне 2006 г., в результате цена акций компании за день упала на 26 %. EADS и DaimlerChrysler ситуацию не комментируют.

источник: газета «Ведомости»  
04.10.07

## НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ EADS: ПРЕДЛОЖЕНИЕ К ВНЕОЧЕРЕДНОМУ ОБЩЕМУ СОБРАНИЮ АКЦИОНЕРОВ

В соответствии с договоренностью от 16 июля 2007 года между основными акционерами, согласно которой единственным председателем совета директоров был назначен Рюдигер Грубе (Rudiger Grube), а единственным исполнительным директором - Луи Галлуа (Louis Gallois), а также решением об изменении состава совета директоров и включении в него по итогам общего собрания акционеров четырех независимых директоров, предлагаются следующие кандидатуры для вхождения в совет директоров:

- Рюдигер Грубе (Mr. Rudiger Grube), председатель совета директоров EADS,
- Луи Галлуа (Louis Gallois), главный исполнительный директор (CEO) EADS,
- Рольф Бартке (Rolf Bartke), председатель Kuka AG,
- Доминик Д'Иннэн (Dominique D'Hinnin), главный финансовый директор (CFO) Lagardere SCA,
- Хуан Мануэль Эгиагарэй Услей (Juan Manuel Eguiagaray Ucelay), директор по исследованиям Fundacion Alternativas,
- Арно Лагардер (Arnaud Lagardere), генеральный партнер и главный исполнительный директор Lagardere SCA,

- Герман-Йозеф Ламберти (Hermann-Josef Lambert), член управляющего совета Deutsche Bank AG,
- Лакшми Миттал (Lakshmi N. Mittal), президент и главный исполнительный директор Arcelor Mittal,
- Сэр Джон Паркер (Sir John Parker), председатель правления National Grid,
- Мишель Пеберо (Michel Pebereau), председатель правления BNP Paribas,
- Бодо Уэббер (Bodo Uebber), член правления DaimlerChrysler AG.

Выбор кандидатов на места четырех независимых членов совета директоров осуществлялся при поддержке ведущей консалтинговой компании по подбору менеджмента высшего звена.

Внеочередное общее собрание акционеров состоится 22 октября 2007 года в Амстердаме. Уведомления о проведении собрания и сопутствующая документация будут распространены в течение ближайших нескольких дней. За назначение каждой из предложенных кандидатур акционеры, принимающие участие в голосовании, должны будут проголосовать в индивидуальном порядке.

источник: компания EADS  
01.10.07

## КОМПАНИИ BOEING, AIR NEW ZEALAND И ROLLS-ROYCE ПРОВЕДУТ ДЕМОНСТРАЦИОННЫЕ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ, ЗАПРАВЛЕННЫХ БИОТОПЛИВОМ

Демонстрационные полеты, запланированные на 2008 г., позволят оценить эффективность использования альтернативных источников топлива в авиатранспортной отрасли, что приведет к снижению объема вредных выбросов.

Сегодня представители компаний Boeing, Air New Zealand и Rolls-Royce объявили о подписании меморандума о взаимопонимании. В соответствии с документом компании планируют провести демонстрационные полеты, в ходе которых вместо авиационного керосина будет использоваться биотопливо. Испытания направлены на ускорение процесса разработки новых видов альтернативного топлива для самолетов гражданской авиации. В настоящее время специалисты компании Boeing проводят изучение различных видов сырья и технологических процессов, необходимых для производства биотоплива второго поколения. Такое топливо в перспективе позволит уменьшить объемы выбросов парниковых газов в атмосферу в течение всего срока эксплуатации самолетов.

Участники группы планируют провести демонстрационный полет во второй половине 2008 г. Для этих испытаний будет выделен самолет Boeing 747-400 авиакомпании Air New Zealand, оборудованный двигателями Rolls-Royce. Компания Boeing проводит переговоры с компаниями энергетической отрасли для определения видов биотоплива, которые могут быть получены в достаточном количестве для лабораторных и практических испытаний, а также для проверки соответствия таких видов топлива жестким требованиям гражданской авиации. Дополнительная информация будет представлена незадолго до проведения демонстрационного полета.

Крейг Сэдлер (Craig Saddler), президент австралийского отделения компании Boeing, сказал: "Ближайшая цель, которую мы ставим перед собой в рамках этой инновационной программы, - определение надежных поставщиков биотоплива для современных самолетов. Важным шагом станет выбор компаний, чье топливо позволит добиться высоких показателей экономичности и экологичности, а также не потребует внесения существенных изменений как в конструкцию двигателей, так и в инфраструктуру снабжения гражданской авиации топливом". Планируемый полет самолета авиакомпании Air New Zealand,

заправленного биотопливом, должен продемонстрировать практическую возможность использования таких видов топлива. Предлагаемое топливо будет отличаться от традиционных видов биотоплива. При его создании будут использованы методики нового поколения, которые предусматривают точный выбор сырья и методов переработки, пригодных для производства топлива для гражданских самолетов. Вероятно, что биотопливо будет смешиваться в процессе производства с традиционным авиационным керосином (сорт Jet-A), что позволит снизить потребление топлива, получаемого путем переработки нефти. Кроме того, компании планируют найти источники сырья, которые не используют в качестве исходного материала древесину или сырье, применяемое в пищевой промышленности. Использование авиационного биотоплива нового поколения даст возможность снизить объем выбросов углекислого газа в атмосферу.

Роб Файф (Rob Fyfe), генеральный директор авиакомпании Air New Zealand, сказал: "Демонстрационный полет станет очередным шагом нашей авиакомпании на пути ее превращения в самую экологичную авиакомпанию мира. Мы уже предприняли некоторые действия в этом направлении. Например, мы ввели в состав нашего парка лайнеры Boeing 777, потребляющие меньше топлива, чем другие самолеты аналогичной пассажироместимости. Кроме того, мы разместили заказ на самолеты Boeing 787-9 Dreamliner и с нетерпением ожидаем поставку первого лайнера. Эти самолеты будут потреблять на 20 % меньше топлива по сравнению с лайнерами, которым они приходят на смену". Air New Zealand, одна из самых прогрессивных авиакомпаний в мире, была в числе первых заказчиков модели Boeing 787, которая войдет в коммерческую эксплуатацию в 2008 г. Первый лайнер Boeing 787-9 будет поставлен Air New Zealand в 2010 г. Эта модель будет отличаться не только повышенным уровнем комфорта, но и улучшенными показателями с точки зрения охраны окружающей среды за счет уменьшения объема выбросов углекислого газа, а также более низкого уровня шума при взлете и посадке.

*Источник: компания Boeing  
03.10.07*

## И AIRBUS, И BOEING РАССЧИТЫВАЮТ НА VIETNAM AIRLINES

Вьетнамская государственная авиакомпания Vietnam Airlines, судя по всему, планирует расширять свой воздушный флот как продукцией европейской Airbus SAS, так и американской Boeing Co. (BA), которые являются основными игроками и конкурентами на рынке коммерческой авиации.

Так, Airbus SAS сообщила в понедельник, что Vietnam Airlines подписала с ней меморандум о взаимопонимании на покупку 10 дальнемагистральных широкофюзеляжных A350-900 XWB и 20 A321. Каталожная цена заказа составляет 2,81 млрд евро (\$4 млрд). Сроки поставки по данному заказу Airbus, по ее словам, уточнит позже.

В то же время компания Boeing также сообщила, что Vietnam Airlines подтвердила свое намерение добавить некоторое количество Boeing 787 к тем, что были заказаны в 2005 г. Компания не назвала стоимость заказа, ссылаясь на свою маркетинговую политику не раскрывать таких подробностей до получения так называемого твердого заказа, но, насколько известно, каталожная цена первой модели Boeing 787 составляла \$162 млн (113,83 млн евро).

*Источник: сайт K2Capital  
02.10.07*

## ПЕРВЫЕ ПОСТАВКИ НОВОГО ЛАЙНЕРА BOEING 787 DREAMLINER БУДУТ ОСУЩЕСТВЛЕНЫ В СРОК – В МАЕ 2008 Г.

Первые поставки нового лайнера Boeing 787 Dreamliner будут осуществлены в срок - в мае 2008 г., несмотря на задержки в летных испытаниях самолета, сообщил авиастроительный концерн Boeing Co.

"Мы все еще планируем выполнить поставки в мае 2008 г., однако для этого мы должны будем провести летные испытания в сжатые сроки", - цитирует Reuters вице-президента Boeing по маркетингу Рэнди Тинсета. Руководитель компании отметил также, что это достаточно агрессивное сжатие сроков, но компания продолжает надеяться, что у нее все получится.

По его словам, первый испытательный полет все еще запланирован на конец ноября - начало декабря с. г., время, установленное после возникновения проблем с программным обеспечением системы навигации и нехваткой некоторых деталей для сборки, передает РБК.

До сертификации после первого полета самолет должен пройти 1,3 тыс. часов летных испытаний и 3,7 тыс. часов испытаний на земле.

Находящийся в Сиднее Р. Тинсет отметил также, что Австралия, Новая Зеландия и страны южной части тихоокеанского бассейна купят у Boeing 580 самолетов на 73 млрд долл. до 2026 г.

Напомним, Boeing представила свой новый авиалайнер Boeing 787 Dreamliner в начале июля с. г. По оценке экспертов, создание нового самолета является революционным событием в истории авиастроения. Boeing 787 Dreamliner сделан из современных композитных материалов на основе углеродных волокон, а не из металла, что позволит ему экономить до 20 % топлива по сравнению с аналогичными лайнерами. Кроме того, весьма приятной для пассажиров особенностью нового самолета является большой диаметр иллюминаторов. Boeing в настоящий момент получила 677 заявок от различных компаний со всего мира на поставки самолетов Boeing 787 Dreamliner.

*источник: ИА Trend Capital  
10.10.07*

## BOEING СМЕНИЛ РУКОВОДСТВО ПРОГРАММЫ BOEING 787 DREAMLINER

Американская авиакомпания Boeing сменила руководство программы Boeing 787 Dreamliner спустя неделю после объявления о задержке начала коммерческих поставок этих лайнеров, передает агентство "Ассошиэйтед пресс".

Новым руководителем программы Dreamliner и вице-президентом по бизнес-стратегии и маркетингу филиала Boeing в Сиэтле назначен Пэт Шэнехем (Pat Shanahan), возглавлявший два предыдущих проекта компании по производству лайнеров и пять лет назад подключившийся к военному производству Boeing.

Смещенный с поста гендиректора программы Dreamliner Майк Бэр продолжит работу в качестве вице-президента по стратегии и маркетингу в чикагском филиале Boeing, отмечается в сообщении.

Представитель компании Boeing Адам Морган на прошлой неделе сообщил РИА "Новости", что начало коммерческих поставок нового дальнемагистрального лайнера Boeing 787 Dreamliner сдвигается на полгода - на ноябрь-декабрь 2008 года - из-за продолжаю-

щихся проблем со сборкой первых самолетов. Ранее планировалось, что самолет поступит потребителям уже в мае 2008 года.

Кроме того, как сообщала пресс-служба Boeing, уже в третий раз перенесен и первый полет нового самолета - теперь на конец первого квартала 2008 года. Ранее Boeing планировала поднять первый Dreamliner в воздух в сентябре, потом в ноябре-декабре.

Более 45 авиакомпаний из разных стран мира разместили заказы на 677 самолетов Boeing 787. Общая стоимость этих заказов превышает 110 миллиардов долларов.

Из российских компаний контракты на приобретение самолета по Dreamliner заключили "Аэрофлот" (22 лайнера за 3,6 миллиарда долларов) и авиакомпания S7 (15 самолетов за 2,4 миллиарда долларов и опцион на покупку еще десяти лайнеров).

*источник: РИА «Новости»  
17.10.07*

## BOEING В III КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ НА 9 % ЗА СЧЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА BOEING 777

Поставки коммерческих самолетов Boeing выросли в третьем квартале на 9% относительно аналогичного периода прошлого года - до 109 машин - благодаря увеличению производства модели Boeing 777 на 54 %, сообщает агентство Bloomberg со ссылкой на пресс-релиз компании.

Всего за девять месяцев этого года поставки достигли 329 единиц техники, что на 12 % больше показателя января - сентября прошлого года.

Boeing ускорил сборку 777-й модели, что позволило увеличить поставки этого самолета за отчетный период до 20 единиц против 13 в прошлом году. По прогнозу компании, в этом году поставки возрастут

на 12 % - до 440-445 самолетов - благодаря рекордному объему заказов. Boeing надеется вернуть себе первое место в отрасли в 2008 году, оттеснив с него Airbus.

Показатель по поставкам имеет большое значение, поскольку авиастроители не вносят прибыль от продаж в бухгалтерские книги до тех пор, пока продукция не доставлена покупателю. С начала года акции Boeing подорожали на 18 %. В четверг они опустились в цене на 22 цента - до \$104,5.

*источник: ИА «Интерфакс»  
05.10.07*



## ТУРКМЕНИЯ КУПИТ У США ДВА САМОЛЕТА BOEING 737-900, СУММА СДЕЛКИ НЕ РАЗГЛАШАЕТСЯ

Туркмения приобретет у американской самолетостроительной компании Boeing Co. два авиалайнера Boeing 737-900. Об этом сообщает Reuters со ссылкой на информацию, представленную государственным телевидением страны. Финансовые условия сделки не сообщаются.

Как сообщается, глава государства Курбанкулы Бердымухаммедов подчеркнул, что страна, "безусловно, отдает предпочтение Boeing". Он также отме-

тил, что именно с этим связано решение о закупке двух новых вместительных самолетов последней модификации Boeing 737-900.

В настоящее время между правительством Туркмении и Boeing существует долгосрочное генеральное соглашение.

*источник: РосБизнесКонсалтинг  
12.10.07*

## ВЬЕТНАМ НАМЕРЕН КУПИТЬ 43 ЛАЙНЕРА BOEING И AIRBUS НА \$3,8 МЛРД

Вьетнамская государственная авиакомпания Vietnam Airlines должна ускорить переговорный процесс с американским авиастроителем Boeing (BA), чтобы подписать окончательное соглашение о поставке 12 лайнеров Boeing 787-8 Dreamliner до 16 ноября. Об этом говорится в заявлении вьетнамского правительства, опубликованном в пятницу. Кроме того, правительство отдало указание до 21 декабря

подтвердить контракт с французской Airbus на поставку 10 A350-900XWB и 20 A321. Всего Vietnam Airlines должна приобрести 43 самолета в период 2006-2020 гг. Общая стоимость самолетов по каталожным ценам составляет порядка \$3,8 млрд.

*источник: сайт K2Kapital  
19.10.07*

## ЧИЛИЙЦЫ ВООРУЖАТ СВОИ ВМС ИСПАНСКИМИ ПАТРУЛЬНЫМИ САМОЛЕТАМИ

Военно-морские силы Чили пополняют парк патрульной авиации самолетами испанского производства, сообщает Defense Aerospace.

В соответствии с контрактом, чилийская морская авиация получит три самолета C-295 с возможностью дополнительной закупки еще пяти машин.

Самолеты, предназначенные для авиации ВМС Чили, будут оснащаться радиоэлектронным и оптическим оборудованием, позволяющим обнаруживать и сопровождать надводные и воздушные цели вне зависимости от погоды и времени суток.

Легкий многоцелевой самолет C-295 разработан испанской фирмой CASA на основе самолета CN-235, в полтора раза превосходя его по дальности и грузоподъемности. C-295 может использоваться в качестве транспортного, патрульного, разведывательного, санитарного и пассажирского самолета. Максимальный взлетный вес C-295 составляет 23,2 тонны, крейсерская скорость - 482 километра в час, дальность полета - 1350 километров.

*источник: LENTA.RU  
22.10.07*

## CESSNA ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗЫ НА СУММУ БОЛЕЕ 1 МЛРД ДОЛЛ. США

Cessna Aircraft Companyполнила свой портфель заказов на общую сумму свыше 1 млрд долларов США к завершению конгресса Национальной ассоциации бизнес-авиации (NBAA), прошедшего в прошлом месяце в Атланте.

В течение трехдневного конгресса компании Cessna поступили заказы на 101 самолет линейки Citation, 59 Caravan, 13 однодвигательных поршне-

вых самолетов и 5 SkyCatcher. Эти заказы добавились к тем, что были озвучены в день открытия конгресса: 30 Citation X и 30 Citation Mustang. Всего Cessna Aircraft должна будет поставить покупателям 178 новых самолетов.

*источник: сайт JETS.ru  
19.10.07*

## АМЕРИКАНЦЫ СОБИРАЮТСЯ В 2009 ГОДУ НАЧАТЬ ПРОДАЖИ ЛЕТАЮЩЕГО АВТОМОБИЛЯ

Как сообщает Washington ProFile, американская компания Terrafugia сообщила о том, что уже в 2009 году может начать продажи летающего автомобиля. Автомобиль, получивший название Transition, будет стоить около 148 000 долларов. Автомобиль совмещает в себе свойства спортивного автомобиля и самолета и сможет взлетать как со свободного участка шоссе, так и с аэродрома (правда, посадки должны производиться только на аэродром).

Автомобиль-самолет будет работать не на авиационном, а на обычном высокооктановом бензине, которым можно заправиться на любой АЗС. Предпо-

лагается, что в год будет производиться от 50 до 200 подобных автомобилей.

Главной проблемой, которую были вынуждены решать разработчики летающего автомобиля, стало создание складного крыла. В итоге удалось разработать модель крыла, которая разворачивается и складывается простым нажатием кнопки. Правда до сих пор компания Terrafugia не получила разрешения на производство своих летательных аппаратов.

*источник: сайт NEWSru.com  
11.10.07*

## MITSUBISHI ПО ДОСТОИНСТВУ ОЦЕНИЛА SUKHOI SUPERJET 100

Японская корпорация Mitsubishi Heavy Industries считает российский региональный лайнер Sukhoi SuperJet 100 крайне сильным соперником в будущей битве за передел мирового рынка пассажирских самолетов. Об этом заявил представитель токийской штаб-квартиры компании, которая приступила на этой неделе к сбору заказов на собственный лайнер такого класса. Предполагается, что Mitsubishi Regional Jet начнет коммерческие полеты в 2012 году в двух модификациях: на 70-80 мест и на 86-96 кресел. Его дальность - от 1610 до 3910 км в зависимости от типа. На японском региональном самолете будет установлен двигатель американской компании Pratt & Whitney, который, как утверждается, будет на 30 % экономичнее нынешних.

Предполагается также значительно понизить его шумность и облегчить конструкцию лайнера за счет широкого использования композитных материалов. Mitsubishi предполагает продавать свои машины за \$25,5-34 млн. Компания считает, что всего в мире в предстоящие 20 лет может быть реализовано 5 тыс.

самолетов такого класса, и рассчитывает захватить примерно 20% этого рынка.

"Мы ориентируемся в основном на покупателей в Японии, других странах Азии, а также в США и Западной Европе, - сказал ИТАР-ТАСС представитель корпорации. - Не исключаем и прорыва в Россию, хотя у нас там пока нет базы для ремонта и обслуживания. Своим сильным конкурентом мы считаем региональный лайнер Sukhoi SuperJet 100 - тем более, что он раньше нашего самолета появится на рынке".

Mitsubishi Regional Jet будет первым собственным пассажирским лайнером, созданным в Японии за последние 40 лет. Сейчас на рынке региональных самолетов доминируют канадские Bombardier и бразильские Embraer. Серийное производство российских Sukhoi SuperJet в модификациях на 75 и 95 кресел должно начаться в 2008 году. До 2024 года предполагается продать 800 таких машин, уточняет ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Известия»  
11.10.07*

## ИРАН РАЗРАБОТАЛ НОВЫЙ БЕСПИЛОТНИК-"НЕВИДИМКУ"

Иранское информагентство "Парас" сообщает, что оборонная промышленная корпорация страны разработала новый беспилотный самолет-"невидимку", способный летать со скоростью 700 км/час, не будучи обнаруженным радаром противника. Самолет под названием "Шахад", по словам заместителя главы Генштаба Ирана, предназначен для решения различных оперативных задач, в том числе сбора развединформации.

Новый иранский беспилотник стал своеобразным "ответом Израилю": 8 октября СМИ Израиля

сообщили, что BBC представили беспилотный самолет нового поколения "Эйтан" ("Крепкий"), по габаритам равный американскому Boeing 737, способный находиться в непрерывном полете 24 часа с тонной груза на борту. "Эйтан" имеет размах крыльев 26 м, оснащен самыми точными современными средствами навигации, связи, разведки и наведения, способен передавать оперативные данные в режиме реального времени при любых погодных условиях.

*источник: газета «Независимая газета»  
11.10.07*

## НА ROLLS-ROYCE ДАЛЕКО НЕ УЛЕТИШЬ?

Управление гражданской авиации Израиля (УГА) проверяет сейчас обстоятельства двух инцидентов с самолетами компании El Al, причиной которых были неполадки в двигателях.

Главное, что намерены выяснить специалисты УГА: эти неполадки - простое совпадение, или речь идет о некоем производственном дефекте в двигателях производства фирмы Rolls-Royce. Возможен и третий вариант: сбои возникли по причине неправильного технического обслуживания.

В связи с инцидентами El Al понесла финансовые убытки (хотя в компании всячески стараются приуменьшить значение и степень возможных последствий случившегося). Кроме того, инциденты оказали отрицательное влияние на уровень обслуживания пассажиров.

Как стало известно сайту TheMarker, инциденты произошли с двумя лайнерами Boeing 777, оснащенными двигателями Rolls-Royce.

Сначала сотрудники группы техобслуживания El Al при очередном выполнении планово-регламентных работ обнаружили трещину в корпусе турбины

одного из двигателей самолета. Об этом тут же сообщили фирме-производителю и спросили, как следует поступить. В Rolls-Royce ответили: ничего страшного, можно продолжать эксплуатировать самолет. В El Al так и сделали, но месяц назад едва не произошла трагедия: во время полета тот двигатель, в турбине которого была трещина, развалился на части. Лайнер на оставшемся одном двигателе совершил аварийную посадку в лондонском аэропорту Heathrow.

Две недели назад произошел сбой в одном из двигателей самолета Boeing 777 авиакомпании El Al, выполнявшего рейс Тель-Авив - Гонконг. Лайнеру пришлось совершить экстренную посадку в аэропорту Ташкента. Проверка показала, что произошла утечка масла в двигателе. Пришлось полностью заменить двигатель, в котором обнаружилась неисправность, и лишь после этого самолет продолжил рейс.

Позже снятый с лайнера двигатель был доставлен на завод Rolls-Royce для выявления причины неполадок.

*источник: сайт Israland  
10.10.07*

## ROLLS-ROYCE ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ПРОГРАММЕ ИССЛЕДОВАНИЙ ВОЗОБНОВЛЯЕМОГО ТОПЛИВА СОВМЕСТНО С AIR NEW ZEALAND И BOEING

Rolls-Royce в сотрудничестве с компаниями Air New Zealand и Boeing примет участие в летных испытаниях с применением возобновляемого топлива в рамках широкомасштабной программы исследований в сфере возобновляемого топлива и оценки перспектив его использования.

В ходе испытаний, намеченных на вторую половину 2008 года, будет использована смесь биологического топлива с керосином. Источник топлива и пропорция смеси будут объявлены позднее. Топливо будет использовано на самолете Boeing 747-400 авиакомпании Air New Zealand с четырьмя двигателями Rolls-Royce RB211-524. Смесь биотоплива будет использована только для одного двигателя, остальные три будут работать за счет керосина.

В ходе испытаний планируется собрать информацию, чтобы оценить возможности и ограничения по использованию возобновляемого топлива и по поиску альтернатив авиакеросину. В ходе испытаний должны быть подтверждены результаты ранее проведенных лабораторных исследований.

Перед возвращением в эксплуатацию использованный в ходе испытаний двигатель пройдет проверку и ремонт.

"Эта программа ознаменовала собой новый этап очень большого пути. Защита окружающей среды - задача не из новых: мы инвестировали средства в исследования по защите окружающей среды в течение многих лет. Являясь разработчиком мирового уровня, Rolls-Royce имеет наиболее широкие возможности, чтобы взять на себя ведущую роль в этой сфере. Что касается авиастроительной отрасли, то с момента возникновения авиации мы снизили объем

потребления топлива на пассажирокилометр на 70 процентов", - сказал первый вице-президент Rolls-Royce по работе с авиакомпаниями Джим Шерд (Jim Sheard). - Сотрудничая с Air New Zealand и Boeing, мы сможем лучше изучить технологии возобновляемого топлива, которые в долгосрочной перспективе могут позволить отрасли значительно улучшить экологические показатели".

Компания Rolls-Royce активно работает над снижением отрицательного воздействия ее двигателей на окружающую среду. Ежегодно Rolls-Royce в сотрудничестве со своими партнерами инвестирует в научно-исследовательскую деятельность около 700 миллионов фунтов стерлингов; две трети этих средств направлены на снижение негативного воздействия продукции компании на окружающую среду. Инвестиции в технологии нацелены, прежде всего, на снижение уровня шума и эмиссии.

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

*источник: компания Rolls-Royce  
04.10.07*

## ТЫСЯЧУ ДЕТАЛЕЙ CONCORD ПРОДАЮТ С МОЛОТКА

Знаменитый самолет Concord уходит с молотка по частям. В Тулузе на юго-западе Франции проходит четырехдневный аукцион по продаже фрагментов сверхзвукового лайнера, выведенного из эксплуатации несколько лет назад.

На торги выставлены около 1 тыс. деталей самолета. Среди них шасси весом 1,2 т, спидометр, ветровое стекло, датчик скорости ветра и плановый навигационный прибор. На аукционе представлены не только высокотехнологичные устройства, но и элементы внутренней отделки салона, столовые приборы и даже сиденье унитаза.

Бывший французский пилот Джеки Реймон отмечает, что по сравнению с предыдущими аукционами цены на фрагменты Concord заметно выросли. Так, коллекционеру Саймону Джоунсу детали знаменитого лайнера уже обошлись в \$100 тыс., а в Тулузе он намерен потратить еще порядка 140 тыс.

Фирменный знак лайнера Concord - его носовая часть - в списке лотов не значится. Носовые части фюзеляжей трех самолетов Concord были проданы на аукционах в Лондоне и Париже в 2003-2004 годах. Одна из них ушла с торгов за \$550 тыс.

Целью нынешнего аукциона является сбор средств для музея воздухоплавания в Тулузе, пишет РБК со ссылкой на Би-би-си.

Напомним, Concord - пассажирский сверхзвуковой трансатлантический самолет, спроектированный совместно Францией и Великобританией. Первый испытательный полет лайнер совершил в 1969 году. Concord знаменит как единственный, за исключением Ту-144, проект сверхзвукового авиалайнера, который был удачно доведен до конца и введен в эксплуатацию авиакомпаниями.

Всего было произведено 16 самолетов Concord, которые купили авиакомпании Air France и British Airways. В 1976 году лайнеры начали регулярные коммерческие рейсы.

Тогда погибли 113 человек. После этого случая эксплуатация лайнеров была приостановлена для изучения причин происшествия и технической модернизации.

В 2001 году модернизированный Concord возобновил полеты, однако катастрофа 2000 года значительно снизила прибыльность рейсов. В связи с ростом стоимости обслуживания и снижением пассажирооборота в 2003 году эксплуатация самолетов была прекращена.

*источник: сайт «Накануне.Ру»  
01.10.07*

## КАБИНЕТ МИНИСТРОВ РЕШИЛ СОЗДАТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЛИЗИНГОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "УКРАВИАЛИЗИНГ"

Согласно распоряжению № 804-р от 27 сентября, Кабмин поддержал инициативу Министерства промышленной политики по созданию Укравиализинга.

Правительство поручило в месячный срок с момента госрегистрации Укравиализинга разработать предложения по включению предприятия в состав государственного концерна "Авиация Украины". Как сообщалось, 14 марта Кабмин создал Государственный авиастроительный концерн "Авиация Украины" (ГАКАУ). Концерн отнесен в управление Министерства промышленной политики.

В состав концерна включены 10 госпредприятий: Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова, Киевский авиационный завод "Авиант", Завод № 410 гражданской авиации, Харьковское

государственное авиационное производственное предприятие, государственное предприятие "Научно-исследовательский институт "Буран", государственное предприятие "Харьковское агрегатное конструкторское бюро", Харьковский машиностроительный завод "ФЭД", Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" имени академика Ивченко, предприятие "Новатор", казенное предприятие "Радиоизмеритель".

Концерн является государственным хозяйственным объединением, созданным государственными предприятиями по решению Кабмина.

*источник: сайт Korrespondent.net  
02.10.07*

## "АВИАЦИЯ УКРАИНЫ" И LUFTFAHRTTECHNIK PROJEKTENTWICKLUNG ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

ГК "Авиация Украины" и австрийская компания Luftfahrttechnik Projektentwicklung GmbH подписали меморандум о сотрудничестве в области авиастроения. Соглашение предусматривает участие австрийской компании в программах модернизации самолетов семейства "Ан", кооперационном производстве модернизированных самолетов, а также сертификации этих машин по международным стандартам. Об этом UGMK.INFO сообщили в ГК "Авиация Украины".

Проект предусматривает инвестирование денежных средств в эти программы в размере до 700 млн

евро на период до 2021 г. Основным инвестором выступает Райффайзен банк. Кроме того, проект поддерживают власти Австрии.

По оценкам австрийской компании, рынок грузовых авиаперевозок до 2021 г. будет ежегодно увеличиваться на 6,5 %. Через 20 лет объем рынка грузовых авиаперевозок увеличится в три раза.

*источник: сайт ugmk.info  
05.10.07*

## ПРЕДПРИЯТИЯ АВИАПРОМА УКРАИНЫ ПОЛУЧИЛИ 65 МЛН ГРН. НА УДЕШЕВЛЕНИЕ КРЕДИТОВ

Предприятия авиационной промышленности Украины получили 65 млн грн. из госбюджета на удешевление кредитов. Об этом РБК - Украина сообщили в правительстве. Эти средства поступили Киевскому и Харьковскому авиазаводам, а также Киевскому авиаремонтному заводу 410 гражданской авиации. Всего в бюджете на удешевление кредитов предус-

мотрено 197 млн грн.

В Кабинете министров не исключают, что предприятия авиапрома могут не успеть выбрать всю сумму до конца года.

*источник: ИА «РБК-Украина»  
10.10.07*

## НА СЕРТИФИКАЦИЮ АН-148 ИЗ ГОСБЮДЖЕТА УКРАИНЫ ВЫДЕЛЕНА 29 МЛН ГРН.

На сертификацию самолета Ан-148 из госбюджета Украины перечислено с начала 2007 г. 29 млн грн., по данным правительства. В том числе около 20 млн грн. получило ОАО "Мотор Сич", остальные средства - АНТК им. Антонова. В 2007 г. на сертификацию этой машины планируется выделить 35 млн грн.

В то же время в АНТК отметили, что получили в 2007 г. только около 8 млн грн. в счет долга 2006 г. В целом финансирование программ АНТК из госбюджета составляет 1-2 % от потребности.

*источник: ИА «РБК-Украина»  
09.10.07*

## АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДАКОТЫ ПРИОБРЕТАЕТ D-JET

Diamond Aircraft и авиационно-космический университет Северной Дакоты объявили о приобретении университетом сверхлегкого реактивного самолета D-JET. Воздушное судно планируется использовать для подготовки специалистов для активно развивающегося рынка сверхлегких реактивных бизнес-джетов. "Diamond Aircraft и универси-

тет Дакоты имеют давние отношения, и мы рады тому факту, что университет будет использовать наш D-JET в своих передовых обучающих программах", - заявил Питер Морер (Peter Maurer), президент Diamond Aircraft и D-JET Corporation.

*источник: сайт JETS.ru  
12.10.07*

## БРАЗИЛЬСКАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ EMBRAER ОБЕСПЕЧЕНА ЗАКАЗАМИ ДО 2010 ГОДА

Бразильская авиастроительная компания Embraer обеспечена заказами до 2010 г. Об этом рассказал в интервью, опубликованном в газете "Эстаду ди Сан-Паулу", президент Embraer Фредерико Кураду. По его словам, "до 2010 года мы полностью обеспечены заказами. В этом году мы поставим 170 самолетов, в 2008 - 205".

Объем портфеля заказов компании, входящей в четверку самых крупных в мире авиастроителей, на данный момент составляет 15 млрд долл. Подписаны контракты с авиаперевозчиками Ближнего Востока, Европы, Северной и Южной Америки, Японии. Большой популярностью пользуются самолеты бизнес-класса бразильского производства. Так, время ожидания в очереди 6-местного самолета "Фенома-100" стоимостью от 3 млн долл. превышает четыре года. Сейчас продаются машины с датой поставки в 2012 году. Тем не менее, по словам Кураду, приоритетным направлением для Embraer продолжает оставаться

сектор региональной авиации, где востребованы среднемагистральные самолеты вместимостью до 120 пассажиров. Компания добилась успеха, сделав упор именно на производство подобных машин. В Embraer отдают себе отчет в том, что рынок региональной авиации становится все более конкурентным. В Бразилии не прошла незамеченной состоявшаяся на прошлой неделе в Комсомольске-на-Амуре презентация регионального самолета SuperJet 100 компании "Гражданские самолеты Сухого".

SuperJet 100 - прямой конкурент для самолетов семейства Embraer на рынке региональных лайнеров. В то же время, по мнению Кураду, "российские самолеты в реальности появятся на рынке лишь в следующем 10-летию" и "ничто не указывает на то, что до этого момента, или даже после него, Embraer перестанет продавать свои машины".

источник: АРМС-ТАСС  
03.10.07

## УЧАСТНИКИ ТЕНДЕРА НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ИНДИИ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОДЛИТЬ СРОК ПОДАЧИ ДОКУМЕНТОВ

Срок подачи документов компаниями, которые намерены принять участие в тендере на поставку Индии 126 истребителей по программе MMRCA, может быть продлен на шесть месяцев. Об этом сообщил еженедельник "Дифенс ньюс" со ссылкой на источники в МО Индии.

Заинтересованные компании неоднократно обращались в индийское военное ведомство с предложением перенести конечную дату приема коммерческих и технических предложений с 8 марта 2008 года на более поздний срок, что в первую очередь связано с жесткими условиями тендера, предусматривающими, в частности, 50-процентный офсет и передачу ключевых технологий.

По словам представителей одной из компаний, участвующей в конкурсе, некоторые условия индийского тендера не вполне ясны, что может потребовать

дополнительного времени на подготовку технических предложений.

Совет по оборонным закупкам Индии официально объявил тендер 29 июня 2007 года. Продление сроков подачи документов на участие в тендере автоматически приведет к смещению сроков закупки истребителей. Дополнительным фактором, который может повлиять на временные рамки реализации программы MMRCA, является завершающийся в середине 2009 года срок пребывания у власти правительства Объединенного прогрессивного альянса.

По оценкам представителей ВВС Индии, первые истребители поступят на вооружение не ранее 2017 года.

источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
04.10.07

## ИЗРАИЛЬ РАЗРАБОТАЛ НОВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ САМОЛЕТ, СПОСОБНЫЙ ДОЛЕТЕТЬ ДО ИРАНА

Командование военно-воздушных сил Израиля представило новую разработку - тяжелый беспилотный самолет "Эйтан" с размахом крыльев как у лайнера Boeing 737, способный достигать целей на дальних расстояниях, оставаться в воздухе в течение 24 часов в тяжелых погодных условиях и нести груз весом до тонны, сообщает NEWSru Israel. "Эйтан" способен достичь территории Ирана, особо отмечают в Израиле.

Несмотря на свою солидную величину, при полете на высоте в несколько сотен или тысяч метров самолет не создает шума, поэтому может использоваться скрытно для противника. Потолок высоты самолета - 15 000 метров, а вес - 4,5 тонны. Он может выдерживать дождь и туман.

Презентация самолета состоялась на базе ВВС Тель-Ноф. Сейчас он находится на завершающих стадиях разработки и в течение года перейдет на вооружение Армии обороны Израиля. Разработчик

самолета майор Эли Кац заявил, что "Эйтан" является самым совершенным летательным аппаратом, находящимся в данный момент в распоряжении Израиля. В июле прошлого года успешно прошел испытательный полет "Эйтана". Его повышенная грузоподъемность представляет собой существенный прорыв в израильском авиастроении.

В свою очередь, беспилотный самолет "Эфрони", уже поступивший на вооружение израильской армии полгода назад, является самым маленьким и, по словам разработчика системы майора Авирама Шмуэли, незаменим для разведки, поскольку выполняет качественную видеосъемку позиций противника. Армия обороны Израиля активно пользуется беспилотными самолетами для выполнения разведывательных операций над сушей и над морем.

источник: сайт NEWSru.com  
09.10.07

## БОМБАРДИЕР ГРОЗИТ ИСК В 54 МЛН ЕВРО ЗА БРАК В АВИАДВИГАТЕЛЯХ

Скандинавская авиакомпания SAS AB намерена потребовать от канадской авиастроительной компании Bombardier компенсацию в размере 54 млн евро за неисправные турбореактивные двигатели, использование которых повлекло за собой несчастные случаи.

В сентябре с. г. SAS вывела из употребления все самолеты с двигателями Bombardier Q400, после того как в Дании и Литве были отмечены проблемы с самолетами, которые использовали данную модель двигателя. В результате тех несчастных случаев никто серьезно не пострадал. По мнению руководства SAS, ответственность за случившееся полностью лежит на Bombardier.

Убытки SAS от выведения из употребления самолетов с двигателями Bombardier Q400 составили 44 млн евро, однако, по заявлениям представителя SAS, значительнее всего пострадал уровень доверия компании к продукции Bombardier. Представитель канадской компании отказался комментировать дан-

ную информацию, передает Associated Press.

Вслед за двумя инцидентами с самолетами Q-400 Bombardier выступила с заявлением, в котором авиакомпаниям было рекомендовано приостановить эксплуатацию самолетов этого типа, совершивших более чем 10 тыс. взлетно-посадочных циклов, до того как будут проведены тщательные проверки этих машин.

В течение нескольких дней SAS планирует возобновить полеты лайнеров, прошедших все необходимые инспекции и ремонт. Как сообщается в распространенном пресс-релизе SAS, эксплуатация остальных лайнеров будет возобновлена в течение нескольких дней после 4 октября с. г. В настоящее время пассажирские самолеты Q-400 авиакомпании проходят завершающую стадию проверки на предмет безопасности полетов.

*источник: РосБизнесКонсалтинг  
04.10.07*

## ПРОЕКТИРУЕМЫЙ САМОЛЕТ MITSUBISHI БУДЕТ ОСНАЩЕН ДВИГАТЕЛЯМИ PRATT & WHITNEY

Японская машиностроительная корпорация Mitsubishi Heavy планирует оснащать проектируемый ей региональный самолет Mitsubishi Regional Jet, или MRJ, двигателями производства американской компании Pratt & Whitney, являющейся подразделением United Technologies Corp. (UTX). Такое совместное заявление обе компании сделали во вторник, 9 октября.

Напомним, что о намерении создать свой первый пассажирский реактивный самолет Япония заявила еще год назад. Переговоры на предмет двигателей для MRJ Mitsubishi Heavy вела и с подразделением General Electric Co. (GE) GE Aviation, и с Rolls-Royce PLC. Сообщалось также, что совместной разработкой регионального самолета совместно с Mitsubishi Heavy может заняться и Boeing Co. (BA).

Однако, по словам Mitsubishi Heavy, MRJ станет первым пассажирским самолетом, построенным в Японии на японские деньги, после турбовинтового YS-11, производство которого было прекращено в 1973 году. MRJ, появление которого на рынке ожидается в 2012 году, будет потреблять на 20 % меньше топлива и, по прогнозам японцев, должен потеснить на рынке продукцию канадской Bombardier Inc. и бразильской Embraer SA (ERJ). Причем спрос на самолеты вместимостью от 60 до 100 пассажиров должен увеличиться в ближайшие 20 лет и основными рынками, на которые нацелена Mitsubishi Heavy, кроме Японии являются Европа и Северная Америка.

*источник: сайт K2Kapital  
10.10.07*

## МИР НА ПОРОГЕ ВЕРТОЛЕТНОГО БУМА: К 2015 ГОДУ БУДЕТ ПРОИЗВЕДЕНО ПОЧТИ 4 ТЫСЯЧИ НОВЫХ МАШИН

По прогнозу компании Forecast International, в ближайшее десятилетие мир будет переживать вертолетный бум. При производстве вертолетов будут не только активно применяться новые технологии, но и сами вертолеты будут производиться в рекордном количестве модификаций, утверждает Washington ProFile.

В ближайшее десятилетие в мире будет произведено 18,7 тысяч вертолетов, как гражданских, так и военных. Объем этого рынка составит 121 млрд долларов. Конкурировать между собой будут в основном европейские и американские производители, но Китай начнет приобретать все большее влияние на вертолетном рынке: многие крупные компании (в частности Enstrom, Eurocopter, MD Helicopters, Schweizer и Sikorsky) сотрудничают с китайскими структурами.

Крупнейшим куском вертолетного "пирога" является производство средних и тяжелых военных

машин. Чтобы совместно производить вертолеты для конкретных заказчиков, компании - конкуренты в этой сфере начали формировать специальные альянсы. Так, фирмы Bell и Boeing создали совместный проект по производству вертолета V-22.

С 2006 по 2015 год в мире будет произведено 3987 средних и тяжелых военных вертолетов на сумму 81,2 млрд долларов. Лидерами по количеству выпущенных вертолетов будут американские компании Sikorsky (34 % рынка и 1 357 вертолетов) и Boeing (соответственно 22,3 % и 889).

Однако после этого объемы производства начнут резко снижаться - это объясняется тем, что большинство армий и военных флотов мира к этому времени завершат процесс обновления своих вертолетных парков.

*источник: сайт NEWSru.com  
04.10.07*

## ОБЗОР ПРЕССЫ

Россия и Индия подписали соглашение о сотрудничестве в разработке и производстве истребителя 5-го поколения	47
Беспилотный форсаж	48
Алексей Федоров: "КАПО будет продолжать поддерживать стратегическую авиацию"	49
В Жуковском приземлился новый руководитель	50
Сам себе поставщик	51
Дела "сухие" и "мокрые"	52
Летные испытания SaM146: идет финальный монтаж систем летающей лаборатории ЛИИ им. М. Громова	54
"Батя" приземлился	55
О госкорпорациях	56
На антикеросине	57
"Сухие" в небе Индии	58
Шашки наголо	59
В интересах машиностроения	60
Надежный партнер	62
Борьба за моторы	63
Небо для "Беркута"	64
Учения на станкодроме	66
Ремоторизация кадров	67
Новый "Супер" от "Сухого"	68
Престиж российского ОПК на весах индийского тендера	70
Цена "бумажных носителей"	72
Небо только для очень богатых	74
Уверенный взлет "Сухого"	75
Все приходится делать самому	76
"Кузнецову" дадут деньги	78
Иркутский авиазавод может получить производство самолета МС-21	79
У иранских истребителей заведутся российские моторы	80
"Оборонпром" расширяет двигателестроительный холдинг	81
"Ростехнологии": сделан первый шаг	82
Линия в небо	83

## ОБЗОР ПРЕССЫ

за октябрь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# РОССИЯ И ИНДИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

**Россия и Индия подписали соглашение о сотрудничестве в разработке и производстве многофункционального истребителя 5-го поколения.**

В ходе 7-го заседания российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству (ВТС) заместитель председателя российской части межправкомиссии по ВТС - заместитель директора Федеральной службы по ВТС (ФСВТС) Вячеслав Дзиркалн и заместитель председателя индийской части межправкомиссии - заместитель министра обороны Индии по оборонному производству Канвал Пратап Сингх подписали соглашение о сотрудничестве в области разработки и производства перспективного многофункционального истребителя.

Как отметили в ФСВТС, "этот документ позволит нашим странам осуществить проект, предполагающий равное финансирование и равный инженерный вклад в совместное создание самолета 5-го поколения".

По оценке ФСВТС, этот проект "может стать одной из крупнейших программ сотрудничества двух стран в сфере ВТС". Кроме того, подписано межправсоглашение о российско-индийской кооперации при производстве агрегатов оперения планера самолета Су-30МКИ и их установке на самолеты типа Су-30МК, производящихся в России.

Заседание российско-индийской межправкомиссии по ВТС проходило под председательством министра обороны РФ Анатолия Сердюкова и главы индийского оборонного ведомства Араккапарамбила Антони. Как заявил на церемонии закрытия заседания межправкомиссии Анатолий Сердюков, "нами проведена большая плодотворная работа". По его словам, "ее итоги показали, что ВТС России и Индии динамично и поступательно развивается в таких областях, как совместная разработка технологий и модернизация готовой продукции, оборонные разработки и исследования, совместное производство и поставки в третьи страны продукции военного назначения, совершенствование практики деловых и

финансовых отношений в целях достижения эффективности и взаимной выгоды".

"В ходе работы намечены дальнейшие пути реализации российско-индийской Программы по ВТС, рассчитанной до 2010 года, а также дополнительные меры по улучшению действующего механизма сотрудничества", - сказал Сердюков.

В свою очередь глава минобороны Индии выразил признательность российской стороне за теплый прием, оказанный индийской делегации.

"Межправкомиссия по ВТС обеспечивает уникальную платформу для обмена мнениями и расширения оборонного сотрудничества на принципах взаимной выгоды. Она отражает глубокие и прочные связи между нашими странами и народами", - сказал Араккапарамбил Антони. "Это заседание проводилось в преддверии саммита. Оно придаст новый импульс дальнейшему сотрудничеству наших стран, в том числе в совместных научных разработках и производстве военной техники", - сказал он. - Наши совместные усилия дали хороший результат, в частности в части, касающейся крылатой ракеты "БраМос".

Антони назвал "ярким примером тесных связей между Россией и Индией" подписанное сегодня соглашение о сотрудничестве в разработке и производстве перспективного истребителя пятого поколения. По его словам, этот документ "знаменует собой новый этап нашего взаимодействия".

Министр обороны Индии назвал другие важные проекты сотрудничества: лицензионное производство в Индии танков Т-90С, истребителей Су-30МКИ, ремонт и оснащение тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Горшков".

По словам Антони, "достигнуты договоренности по другим важным стратегическим вопросам, которые отражены в Протоколе по итогам заседания межправкомиссии, который подписан сегодня".

По его мнению, "это позволит более тесно взаимодействовать нашим ведомствам в вопросах разработки и производства вооружений и военной техники, подготовки кадров, совместного проведения учений".

источник: АРМС-ТАСС  
18.10.07



## БЕСПИЛОТНЫЙ ФОРСАЖ

### **11 октября российское правительство рассмотрит государственный оборонный заказ на ближайшие три года.**

В целом же современная программа перевооружения, охватывающая период до 2015 г., предполагает заменить в армии и на флоте около 45 % имеющейся боевой техники. Наряду с перевооружением танковых, мотострелковых и десантных частей планируется и наращивание стратегических вооружений. В войска поступят более 50 мобильных ракетных комплексов "Тополь-М", а парк стратегической авиации возрастет до 50 ракетноносцев Ту-160 и Ту-95 МС.

Однако, как отмечают военные эксперты, огромные денежные средства - порядка 5 триллионов рублей, - которые предполагается истратить на вооружения до середины следующего десятилетия, недостаточно охватывают одно из ключевых направлений разработки и производства современного оружия. Речь идет о беспилотных летательных аппаратах (БПЛА), на которые в наши дни делают ставку ВВС ведущих государств мира.

Объясняется это тем, что боевые действия новых войн предполагают, во-первых, крайне высокий уровень управления войсками на основе предельной информированности в сочетании со своевременным реагированием на быстро меняющуюся обстановку. Во-вторых, характер подлежащих уничтожению и подавлению целей, например бандформирований и опорных пунктов террористов, которые могут располагаться в густонаселенных районах, требуют нанесения точечных ударов. С другой стороны, не всегда характер местности и боевая обстановка позволяют применить для этих целей, скажем, артиллерию, использующую высокоточный выстрел.

Иными словами, БПЛА могут быть весьма эффективны как при сборе и передаче разведывательной информации, так и в качестве ударных средств.

Но ведь существует боевая пилотируемая авиация, снискавшая славу во всех без исключения войнах и военных конфликтах последнего века - скажет скептик. Правильно. Но времена, тем не менее, другие. Цена человеческой жизни в современной войне гораздо выше, чем даже несколько десятков лет назад. Кроме того, теперь каждая пулеметная очередь и каждый взмах скальпеля в полевом госпитале имеют четко выраженный денежный эквивалент, за которым пристально следят парламенты, бесчисленное количество всевозможных комиссий и, конечно, СМИ.

В этой связи характерен анализ данных о потерях беспилотных аппаратов во время югославской войны с апреля по конец июня 1999 г. Так вот, всего Коалиция потеряла 47 беспилотников: 17 - США, 7 - Германия, 5 - Франция, 14 - Великобритания. Принадлежность 4 машин установить не удалось. Сухопутные же войска получили максимум разведывательной информации. В то же время, суммарный экономический ущерб от этих потерь оказался более чем на порядок меньше, чем при возможных потерях пилотируемой авиации.

Деньги, конечно, дело важное, но и сам факт, что бравым командирам не пришлось тогда, вскинув одну руку к козырьку, другой передавать, скажем, звездно-полосатое знамя очередной заплаканной вдове или матери, дорогого стоит.

Хотя старые войны и закончились, а новые еще не начались, но всем ясно, что вот-вот... В такой ситуации равнодушный к эмоциям мировой рынок разведывательно-ударных БПЛА растет в геометрической прогрессии. По оценкам, он может составить к 2010 г. 7,6 млрд долл. и через четыре года увеличиться почти в два раза.

Основной игрок, само собой, Соединенные Штаты, активно продвигающие хорошо зарекомендовавший себя на поле боя мощный беспилотник Global Hawk. Скромнее выглядит Европа. На ее фирмы приходится только 15 % объемов мирового рынка БПЛА. Россия же довольствуется 7,8 %.

Но коль скоро эта довольно специфическая система оружия развивается стремительными темпами, не менее активно надлежит искать адекватные средства противодействия. Тем более что беспилотный летательный аппарат представляется исключительно привлекательным средством для "продвинутых" террористических группировок. Действительно, даже начиненный обычной взрывчаткой, не говоря о химическом и биологическом оружии, БПЛА выглядит эффективнее "пояса шахидов". Например, он может проникнуть туда, куда не заберется террорист-смертник.

Между прочим, уже встают на крыло беспилотные птенцы ливанской экстремистской организации "Хезболлах". 7 ноября 2004 г. израильские военные молились всем богам. В то утро воздушное пространство страны впервые за последние 17 лет нарушил ливанский самолет, который целых полчаса летел на небольшой высоте над территорией Израиля в сторону Средиземного моря, куда в конечном итоге и упал. Сама "Хезболлах" назвала этот выполнявший разведывательный полет самолет БПЛА Mirsad-1.

Но не один воинственный Ближний Восток во всем своем многообразии может обзавестись перспективным оружием. Форсирует программы разработки беспилотников Япония, видя в этом инструмент возможного противодействия КНДР. Аппараты Global Hawk просят отнюдь не спокойные Индия и Пакистан, Индонезия и Тайвань.

Что касается России, то создание Федерального агентства по поставкам вооружений, военной, специальной техники и материальных средств позволит министерству обороны и спецслужбам уже с будущего года упростить процедуру пополнения своих arsenалов. Может быть, хотя бы это - наряду, естественно, с должным финансированием - даст необходимый импульс развитию отечественной беспилотной военной авиации.

*Андрей КИСЛЯКОВ*

*источник: РИА «Новости»  
04.10.07*

## АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ: "КАПО БУДЕТ ПРОДОЛЖАТЬ ПОДДЕРЖИВАТЬ СТРАТЕГИЧЕСКУЮ АВИАЦИЮ"

**После полного завершения процедуры акционирования КАПО имени Горбунова казанское авиастроительное предприятие войдет в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". Об этом заявил сегодня президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров в ходе церемонии представления нового главы КАПО – Василя Каюмова.**

Алексей Федоров напомнил, что в феврале прошлого года президент России Владимир Путин подписал указ о создании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". Таким образом, был сделан серьезный шаг к возрождению отечественной авиационной промышленности.

По словам Алексея Федорова, еще несколько лет назад объемы производства казанского завода в 10 раз превышали показатели Иркутского авиационного предприятия. По итогам этого года ситуация коренным образом изменилась: иркутское предприятие произвело в 10 раз больше продукции, чем КАПО имени Горбунова.

"Это огромная беда казанских авиастроителей, что соотношение изменилось в 100 раз. Конечно, вины коллектива предприятия в этом нет, такова была политика государства, что продукция, производимая КАПО (в основном стратегические бомбардировщики), оказалась невостребованной ни на внутреннем, ни на внешнем рынках, - отметил председатель правления ОАК. - И новому руководству завода вместе с вами - знаменитым орденосным коллективом КАПО - предстоит тяжелейший путь по восстановлению мощностей, объемов производства завода".

По мнению Алексея Федорова, этот путь будет очень непростым. "К сожалению, КАПО имени Горбунова очень сильно отстало по внедрению современных технологий, проектированию, изготовлению самолетов. Но это путь, который пройти можно, особенно с сохраненным коллективом", - считает он.

Как отметил Алексей Федоров, в структуре ОАК Казанское производственное объединение будет занимать одну из ключевых позиций. "КАПО будет продолжать поддерживать стратегическую авиацию. И я надеюсь, не только ремонт и модернизацией, но и восстановлением производства бомбардировщиков - прежде всего Ту-160, - проинформировал он. - Не менее важным будет создание спецмашин на базе Ту-214. Завод активно включился в эту работу, однако уже сейчас есть серьезные отставания в этой области. Необходимо предпринять самые активные меры по устранению этих отставаний и выйти на плановый выпуск изделий, которые крайне нужны российским государственным органам. Заказы на них будут и в дальнейшем, потому что идет большой объем переоснащения всех наших

государственных ведомств современными самолетами". По словам главы корпорации, не менее важной задачей станет производство гражданской авиационной техники, в частности Ту-214.

Еще один из основных вопросов связан с запуском производства самолета Ту-334 на базе казанского завода. "К сожалению, не отработаны механизмы запуска производства и государственной поддержки проекта. Сейчас мы занимаемся этим вопросом вместе с разработчиком самолета - КБ "Туполев", руководством Татарстана, и я надеюсь, что в ближайшее время ситуация изменится к лучшему, - выразил мнение Алексей Федоров. - Этот самолет очень нужен как государственным ведомствам, так и авиаперевозчикам. Возможно, Ту-334 может в ограниченных объемах пойти на экспорт, особенно в те страны, которые не могут приобрести самолеты с западной комплектацией".

По его словам, задач, стоящих перед предприятием, очень много. Вместе с тем, ощущается острый дефицит квалифицированных, особенно рабочих кадров.

Отметим, что приоритетными направлениями деятельности ОАК и его дочерних и зависимых акционерных обществ определены: разработка, производство, реализация, сопровождения эксплуатации, гарантийного и сервисного обслуживания, модернизации, ремонта и утилизации авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения.

Для справки: пассажирский лайнер Ту-214 увеличенной дальности полета и взлетной массы является развитием самолета Ту-204. Самолет оснащен двигателями с высокой топливной эффективностью, что позволяет уменьшить прямые эксплуатационные расходы и делает Ту-214 одним из самых экономичных в своем классе самолетов.

Ту-334 - ближнемагистральный пассажирский самолет с количеством пассажиров до 102 человек. Лайнер полностью соответствует современным и перспективным требованиям ICAO 2006 и нормам Евроконтроля.

Ту-334 создан на базе перспективных разработок в области аэродинамики, самолетных конструкций, материалов, бортового оборудования и авионики, обеспечивающих высокий уровень комфорта, безопасности, надежности и экономичности в эксплуатации.

*источник: ИА «Татар-информ»  
16.10.07*

## В ЖУКОВСКОМ ПРИЗЕМЛИЛСЯ НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

### ЛИИ имени Громова возглавил Евгений Горбунов.

Во ФГУП "ЛИИ имени Громова", на территории которого традиционно проводится Международный авиакосмический салон, сменилось руководство. Новым гендиректором ЛИИ стал экс-глава управления авиапромышленности Роспрома Евгений Горбунов. Он поможет ФГУП "Рособоронэкспорт" создать на территории ЛИИ транспортно-выставочный комплекс, а в перспективе может возглавить Национальный авиационный научный центр.

Факт смены руководства в одном из базовых институтов по проведению всех видов летных испытаний в стране "Ъ" подтвердили в Роспроме. Там уточнили, что новым гендиректором ЛИИ имени Громова назначен бывший начальник управления авиационной промышленности агентства Евгений Горбунов. Как утверждает источник "Ъ" в ЛИИ, прежний гендиректор Вадим Шалыгин уволен "за однократное грубое нарушение трудовой дисциплины, поскольку не согласовал с Роспромом свою заграничную командировку".

По словам собеседника "Ъ", в начале сентября господин Шалыгин уехал в Крым разбираться в конфликте вокруг санатория "Полет", права на который отстаивает ЛИИ. "Сам он утверждает, что согласовал свой отъезд в устной форме с руководством Роспрома, в том числе с Горбуновым, - сообщил "Ъ" источник в ЛИИ. - Спустя несколько дней Горбунов потребовал, чтобы Шалыгин срочно прибыл в Москву на совещание, но тот остался в Крыму, а по возвращении узнал, что уволен". Вчера господин Шалыгин подтвердил "Ъ" свое увольнение, отказавшись от дальнейших комментариев. Не стал комментировать происходящее и Евгений Горбунов, сославшись на занятость.

Источник "Ъ" в Минпромэнерго утверждает, что смена руководства ЛИИ инициирована ФГУП "Рособоронэкспорт", который с 2009 года займется проведением МАКСа и других выставочных мероприятий на территории ЛИИ, создав там транспортно-выставочный комплекс (ТВК). В "Рособоронэкспорте" не стали отрицать, что "удовлетворены" перестановками в ЛИИ. "Мы искренне надеемся, что наше сотрудничество продолжится, так как мы знаем Евгения Горбунова как человека профессионального, системного и ответственного, - заявил "Ъ" руково-

дитель аппарата гендиректора ФГУПа Дмитрий Шугаев. - Тем более что проект создания "ТВК-Россия" в Жуковском, несмотря на свою очевидную перспективность, является достаточно сложным с организационной и правовой точки зрения и решать эти проблемы придется "Рособоронэкспорту" не в одиночку, а совместно с Роспромом, ОАК (Объединенная авиастроительная корпорация. - "Ъ"), областью, Жуковским и, конечно, ЛИИ имени Громова".

Эксперты отмечают, что лояльный "Рособоронэкспорту" гендиректор ЛИИ имени Громова не будет ставить ФГУПу палки в колеса при реализации проекта. "Предыдущий глава ЛИИ, насколько известно, был несговорчивым человеком", - говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Глава аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмечает, что за последнее время в ЛИИ несколько раз менялись руководители и сейчас состояние предприятия "нельзя назвать даже удовлетворительным". Он отмечает, что на МАКС-2007 был обнаружен проект объединения шести научных центров - ЦАГИ, ЦИАМ, ЛИИ, ВИАМ, ГосНИИ авиационных систем и ОНПП "Технология" - в единый национальный авиационный научный центр. "Обсуждалось, что головная структура будущего центра будет создана в Жуковском, где базируются ЦАГИ и ЛИИ. Евгений Горбунов еще в качестве главы авиационного управления Роспрома активно поддерживал эту идею, что, возможно, повышает его шансы возглавить это объединение", - говорит господин Пантелеев. Но глава ОАК Алексей Федоров утверждает, что речь идет пока только об инициативе институтов, "на серьезном уровне идея еще не обсуждалась". По мнению господина Федорова, конфигурация может быть и иной: институты, занимающиеся прикладной наукой, в том числе ЛИИ, войдут в ОАК, а организации, занимающиеся фундаментальной наукой, в том числе ЦАГИ, - в федеральный научный центр.

Елена КИСЕЛЕВА,  
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета «Коммерсантъ»  
03.10.07

## 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

## САМ СЕБЕ ПОСТАВЩИК

### Самарские моторостроители помогут пермским коллегам.

Генеральный директор управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК) Валерий Жеглов сообщил, что для выполнения масштабного заказа Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), о котором было объявлено на днях, планируется ряд серьезных преобразований на пермских предприятиях. В частности, в пермский комплекс планируется включить несколько производств с других российских предприятий, которые сейчас поставляют комплектующие на ПМК. По данным "Ъ", речь идет об ульяновском ЗАО "Авиастар-СП" и ОАО "Металлист-Самара". По мнению экспертов, таким образом ОАК пытается активно контролировать деятельность поставщиков, чтобы обеспечить выполнение собственных амбициозных планов.

Генеральный директор УК ПМК Валерий Жеглов прокомментировал готовность пермских предприятий к заказу, который сделала Объединенная авиастроительная корпорация. Напомним, в минувший вторник стало известно о рекордном заказе ОАК на поставку двигателей. Корпорация заказала пермским моторостроителям 850-900 двигателей до 2015 года. То есть за пять лет пермские предприятия должны увеличить объемы выпуска в четыре раза и поставлять ОАК не 20-30 двигателей в год, а 120. Как пояснял во время визита гендиректор ОАО "Ильющин Финанс Компани" (ИФК, входит в ОАК) Алексей Рубцов, как раз для того, чтобы проверить готовность пермских предприятий к выполнению этого заказа, представители ОАК и приехали на ПМК. Кроме того, ОАК поставила перед пермскими моторостроителями конкретные сроки на то, чтобы довести до конца создание двигателя ПС-90А2. В марте 2009 года он должен быть сертифицирован, а в мае 2009 года - запущен в серийное производство.

"Честно говоря, размеры заказа повергают в шок. Но нет ничего невозможного. Эта задача не то чтобы нерешаемая, но она потребует колоссальных усилий", - прокомментировал запросы ОАК Валерий Жеглов. По его словам, для ее выполнения нужно несколько ресурсов: воля акционеров и руководителей ПМК, деньги, люди и время. "В настоящий момент ничего готового нет", - отметил господин Жеглов. Поэтому в планах ПМК - серьезные преобразования. Так, по предварительным наброскам планируется увеличить численность сотрудников на 4,5 тыс. человек (сейчас на предприятиях ПМК работает 16,6 тыс. человек). Будут приобретаться новые технологии, проводиться модернизация оборудования. Кроме того, пермская моторостроительная площадка может расширяться. "Отдельные производства с некоторых предприятий, возможно, будут переданы в Пермь", - сообщил Валерий Жеглов. Он уточнил, что речь идет о российских предприятиях, которые поставляют сейчас комплектующие на ПМК. Передаваться будут их отдельные части, площадки, которые, возможно, нетипичны для этих предприятий или являются дополнительными, пояснил топ-менеджер. Господин Жеглов отметил, что пермские предприятия очень сильно зависят от поставщиков, покупка

изделий составляет 70 % в структуре себестоимости продукции ПМК. Называть предприятия, с которыми ведутся переговоры о передаче отдельных производств, он не стал.

Источник на ПМЗ сообщил "Ъ", что речь идет, в частности, о двух предприятиях: ОАО "Металлист-Самара" (50,5 % контролирует самарский бизнесмен Алексей Леушкин, 26 % принадлежит государству) и ЗАО "Авиастар-СП" (г. Ульяновск, выпускает самолеты семейства Ту-204, 73,75 % акций принадлежит государственному ОАО "Туполев", 25 % акций - египетской Sirocco Aerospace). По данным собеседника "Ъ", ОАК предложила пермскому моторостроительному комплексу взять отдельные участки этих предприятий в управление. Например, самарское производство звукопоглощающих конструкций (для корпусов авиационных двигателей) и производство реверсов для двигателей с ульяновского предприятия. Стоит отметить, что гендиректор "Металлиста-Самара" Вячеслав Карасев приезжал на ПМК вместе с делегацией ОАК. Очевидно, что с ним этот вопрос пермская сторона уже обсудила. Однако, как рассказал председатель совета директоров "Металлиста-Самара" Алексей Леушкин, речи о передаче производства пока не было. "Мы можем производить необходимые комплектующие в необходимых количествах (речь идет о звукопоглощающем покрытии. - "Ъ"), для этого нет необходимости что-либо переносить", - пояснил он.

По мнению руководителя аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, такое решение вызвано, в первую очередь, тем, что производители ряда комплектующих не в силах выпускать их нужное количество. В частности, самарскому предприятию будет сложно выполнить заказ ПМК, так как для этого ему не хватит персонала и производственных мощностей. "В итоге производственная компания ПМК по двигателям семейства ПС-90А может встать под угрозу", - отмечает Олег Пантелеев. - Так что внешнее вмешательство вполне оправданно и может стать шансом для самарского предприятия выйти из сложной ситуации. Вполне разумно, чтобы заказчик этих изделий принял бы на себя оперативное управление предприятием или его подразделением". Хотя эксперт отмечает, что процедурно реализовать это будет непросто и "без доброй воли со стороны компаний - очень сложно". "В случае с "Авиастар-СП" речь идет, скорее, о согласовании каких-то позиций. Потому что это предприятие более или менее исправно, стабильно функционирует", - говорит Олег Пантелеев. В целом он отмечает, что ОАК сейчас активно стремится контролировать деятельность смежников, для того чтобы обеспечить реализацию собственных заявленных планов. Напомним, до 2025 года компания планирует выпустить 300 гражданских самолетов и стать третьим в мире производителем авиатехники (увеличив российскую долю на мировом рынке с нынешних 3 до 9 %).

Анастасия КОСТИНА,  
Василий КАСНАКИН

источник: газета «Коммерсантъ - Самара»  
02.10.07

## ДЕЛА "СУХИЕ" И "МОКРЫЕ"

### Первый вице-премьер Сергей Иванов проконтролировал реализацию новых проектов в воздухе и на воде.

#### ЧЕТЫРЕ ЯЗЫКА И ДРАПИРОВКА

...В две линии выстроились девушки в форме. Они были стройны, приветливы и искренне улыбки. Гости общались на четырех языках - английском, французском, итальянском, русском. В Комсомольске-на-Амуре ждали выкатки регионального SuperJet 100 - первого проекта в национальном гражданском авиастроении за полтора десятилетия, материализовавшегося в живой лайнер.

Компания сделала правильный и, в общем, редкий по нынешним временам ход: простые сотрудники "Сухого" ходили тут же, меж высоких гостей. Никто не кричал им: "Стоять здесь, пусть сначала люди пройдут!", никто не ранжировал по траектории перемещения. Это притом, что в Комсомольске была представлена убедительная "линейка" различных руководителей. Первый вице-премьер Сергей Иванов; блистательно улыбающийся и так и не переместившийся ни в какие нефтяные компании Виктор Христенко; глава ВТБ Андрей Костин, "затонировавшийся" от всех солнечными очками; министр транспорта Игорь Левитин (также не покинувший своей должности после последних правительственных перестановок); гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов. Не говоря уже о руководителях компаний, имеющих отношение к авиации.

Ангар, отведенный под SuperJet, был торжественно задрапирован и разделен надвое. Первая часть отводилась под официальную церемонию и речи. Зал окутывал таинственный синий полумрак, гости, рассаживаясь по рядам, все же создали небольшую пробку в районе Иванова - Христенко, отчего чуть не задавили главу "Аэрофлота", скромно стоявшего поодаль.

...Звук фанфар, видеоролик об истории создания Jet. Любопытно, что многочисленные иностранцы энергично фотографировали даже видеоряд, появлявшийся в ролике. Они хотели его запечатлеть.

#### FRIENDS

- 16 лет Россия не производила современных, отвечающих всем мировым стандартам гражданских самолетов, - сказал Сергей Иванов. И добавил, что только в 2005 году проект поддержало правительство, особенно ведомства Германа Грефа и Виктора Христенко - Минэкономразвития и Минпромэнерго. Как потом заметил Христенко, они начали заниматься "промышленной политикой", еще когда над самим словосочетанием глумились. А в результате - настоящий самолет.

Самолет был после выступлений. Сначала последовали видеообращение исполнительного директора Boeing ("первый гражданский самолет новой России"; "авиация очень важна для будущего России"), выступления французских партнеров, итальянцев. Все началось с "discussion" с "friend Pogosyan", сказал гендиректор концерна Finmeccanica Джорджио Дзаппа. Но ведь

нужно было не просто создать, нужно еще конкурировать. Сейчас мы готовы конкурировать, сказал Дзаппа. "Friend Pogosyan" (глава холдинга "Сухой" Михаил Погосян) добавил, что результаты дадут сочетание российского размаха с итальянским темпераментом.

#### МЫ РОЖДЕНЫ...

Когда ведущий церемонии "авиатор" Алексей Пивоваров попросил выйти вперед рабочих, делавших самолет, поднялись все; рабочие в комбинезонах шли по проходам, а им стоя аплодировал весь зал.

Замелькали световые вспышки, медленно начала подниматься драпировка, отделявшая гостей от самолета. Торжественная музыка, освещение, плавно переходящее от загадочно-синего в торжествующе-красное... Организаторы блестяще вывели каждую деталь шоу.

Самолет, стоявший носом к зрителям, начал разворачиваться, одновременно распахивались двери ангара. Искусственное освещение гасло, естественное росло, и не нуждающийся уже ни в какой подсветке новый бело-сине-красный самолет торжественно поплыл на волю. Он и вправду был горд и хорош собой. Неторопливо выехал из ангара и замер, переливаясь на солнце.

Девушки из "Сухого" явно боялись, что гости раздавят или себя, или самолет, - тысяча человек устремилась вслед за лайнером. Фотографировались все, особенно, кстати, сами сотрудники предприятий, создававшие Jet. "Су-пер-джет!" - скандировали работники и особенно работницы. Никто не пялился, разинув рот, на VIP-гостей, все были заняты своими обсуждениями, никто не мешал друг другу. Впрочем, высоких гостей вскоре увели в шатер, откуда оркестр немедленно заиграл "Мы рождены, чтоб сказку сделать былью...".

#### КУДА САДИТЬСЯ

Среди оптимистично-делового гужевания немного очумевшим выглядел только главный виновник мероприятия - глава корпорации "Сухой" Михаил Погосян. Впрочем, его можно понять: он сам сказал, что "все только начинается". Проект должны подготовить к летним испытаниям в ближайшие 2 месяца, провести их - до конца года. Затем - сертификация у нас и на западных рынках. В 2008 году Погосян планирует поставить заказчикам первые 6 самолетов. "Аэрофлот", например, ждет первый борт в будущем ноябре, а потом намерен получать каждый месяц по новому самолету. В трехлетнем бюджете "Аэрофлота" (трехлетнем - "как правительство велело"), заявил Окулов, уже заложены средства на приобретение самолетов.

Куда они станут летать? В Братиславу, Таллинн, Вильнюс, Каунас. Туда, откуда мы тихо, стыдливо уползли, когда Ту-134 перестали пускать, признался Окулов. Еще, возможно, в Казань, Челябинск, Пермь, Ростов-на-Дону. Туда, где есть нормальные взлетно-посадочные полосы. (Иванов добавил к списку Владивосток, Хабаровск, Красноярск, Читу.) Поэтому следующей

задачей - об этом говорили и Иванов, и Погосян - становится приведение в нормальное состояние национальной аэропортовой инфраструктуры. Действительно, даже в плане презентации самолета "сапожник" получился без сапог - в Комсомольске нет полноценного гражданского аэропорта, официальные борты сажают по соседству с истребителями Су-27, производимыми там же, только в других цехах, для российских ВС; "простым" же гражданским лететь нужно до Хабаровска. То же с гостиницами. Некоторым гостям, прибывшим на церемонию выкатки, пришлось жить в Хабаровске, а поутру добираться до Комсомольска-на-Амуре. Вряд ли подобную ситуацию можно считать нормальной. Особенно после создания в некотором роде уникального авиапродукта.

### КООПЕРАЦИЯ И ЦИФРА

Чем он так уникален, как говорят специалисты? В-первых, тем, что вышел из недр военной корпорации. Может, он и задумывался как доказательство того, что "Сухой" способен к конверсии, но дальше проект начал жить самостоятельной жизнью. Погосян сказал так: "Прошло время, когда можно было полагаться только на военное производство. Сегодня основное производство всех мировых производителей составляют гражданские самолеты".

Во-вторых, добавил Иванов, "это первый российский проект, который выполнен по всем мировым стандартам" (от цифрового проектирования до прохождения стадий испытаний). В-третьих, он сделан в рамках нормальной кооперации, на которой уже давно живет мир. "Сегодня ни одна страна не производит полностью гражданские самолеты, - сказал Иванов. - Не потому, что не может, а потому, что неэффективно". И напомнил: несколько месяцев назад (в начале июля) в Сэтле проходила выкатка Boeing 787 Dreamliner, в создании которого участвовали российские конструкторы. "Мы живем в глобальном мире..."

Четвертую особенность назвал Виктор Христенко. Он подчеркнул: самолет начал продаваться еще до того, как произведен. "Для России это впервые". По такому же пути, по мнению Христенко, нужно идти и в плане дальнемагистральных самолетов. "Мы однозначно пойдем по пути поиска партнеров и разделения рисков", - сказал глава Минпромэнерго. Что же касается проекта среднемагистральных самолетов МС-21 (проект Объединенной авиастроительной корпорации по замене Ту-154), то, по словам Христенко, он должен быть как минимум на 15 % эффективнее Boeing 737 и А320, с последователями которых хочет конкурировать. Впрочем, перспективы этого проекта многие ставят под сомнение, хотя Христенко и сказал, что на проект "делается большая ставка". Региональный SuperJet 100 действительно ориентирован на нишу, которая не занята ни в России, ни вообще в Европе. А вот попытки напрямую конкурировать с продукцией Boeing вряд ли окажутся мудрыми. Более эффективным выглядит то, о чем говорил Иванов: что Boeing использует все больше узлов и агрегатов, сделанных в России. Получается, будущее национальной гражданской авиации - триада кооперации, цифровых технологий и коммерческих перспектив.

### РАБОТАТЬ СУТКАМИ И БЕЗ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ

Другой темой дальневосточной поездки Сергея Иванова стала Морская коллегия, которую он проводил в Находке. Обсуждали порты. Если шире - транспортировку грузов в Дальневосточном регионе. По данным Иванова, если по России в последние 3 года грузооборот портов растет, то в Приморье - снижается. По его словам, основные проблемы - в бюрократии: годами не решаются вопросы землеотводов под новые проекты, а существующие порты работают на пределе. Например, Владивосток. До конца этого года, сказал Иванов, появятся два федеральных закона. Один урегулирует проблему земельных отношений и унифицирует требования к администрации портов. Второй прекратит специализацию (не будет отдельно нефтеналивных, отдельно рыбных портов) и даст возможность создавать экономические зоны внутри портов. Приморский губернатор Сергей Дарькин ставит еще более амбициозные задачи - догнать Шанхай и Эмираты. Впрочем, ему еще с форумом АТЭС-2012 надо справиться...

Еще одна серьезная проблема - единая технологическая цепочка. Иванов попенял портовикам: дескать, грузы и суда иногда простаивают сутками, эффективность снижается, грузоперевозчики задумываются, а надо ли им все это. А тут еще обсуждается, как восстановить привлекательность Транссиба в качестве транзитной артерии. Портовики между тем говорят иное: они работают 24 часа в сутки, в году один выходной - Новый год. А вот таможенники работают "с девяти до пяти", и дальше грузы могут ждать сколько угодно. В то время как во всех мировых портах, по словам руководителей "Восточной стивидорной компании" (стивидорные работы - погрузочно-разгрузочные услуги в порту), таможенное оформление идет круглосуточно.

Транспортировка грузов - сегмент, требующий четкой координации ведомств и компаний. Портовики рассказывают: после того как в 2006 году РЖД подняла тарифы, возить по Транссибу транзит стало невыгодно. Он практически сравнялся по затратам с ввозом импорта. Плюс проблемы, которые были и 10 лет назад: иногда задержка, иногда потери контейнеров, иногда задержки из-за нестыковок. Собственно, нестыковки и есть главная проблема, которую преодолевают участники транспортных схем. "Ну, договариваемся, а что делать", - говорят они. Расширение инфраструктурных возможностей транспортных узлов порой утыкается в то же самое: сразу несколько центров "власти" и "капитала" должны принять решение и потом синхронно его исполнять. И тогда или все "с девяти до пяти", или все круглосуточно. Впрочем, в первом случае отправители-получатели грузов, вероятно, найдут другие маршруты транспортировки.

### SUKHOI SUPERJET 100

Разработка российского регионального самолета Russian Regional Jet, получившего в 2006 году название Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), началась в 2001 году. Самолет призван заменить устаревающие лайнеры Ту-134, которые к 2012-2013 годам планируется полностью вывести из состава авиапарка России и стран СНГ. Проект осуществляется группой российских и зарубежных компаний во главе с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" - 100-процентной дочерней структурой государственного холдинга "Сухой". SSJ 100 - первый российский проект по разработке совершенно нового гражданского самолета; все остальные проекты в той или иной степени основаны на советском заделе.

Особую значимость программе придает участие в ней крупных международных компаний: итальянской Alenia Aeronautica, американской Boeing, французской Snecma и других. В первую очередь это позволит российскому авиапрому освоить новые технологии производства и в итоге значительно снизить трудоемкость и продолжительность цикла изготовления самолета. Россия также получит современный опыт организации и управления столь масштабными проектами в гражданском авиастроении. Наконец, зарубежное участие серьезно облегчит маркетинг SSJ 100 на рынках Европы и Северной Америки, которые ГСС рассматривает как одни из ключевых.

Основной иностранный партнер "Сухого" по проекту SSJ 100 - компания Alenia Aeronautica, которая по двустороннему соглашению до конца 2007 года выкупит 25 % + 1 акцию ГСС. В июле 2007-го компании также создали совместное предприятие в Венеции (с распределением долей в соотношении 51 : 49 в пользу Alenia), которое займется маркетингом и послепродажным обслуживанием самолетов на мировых рынках. В свою очередь, Boeing оказывает ГСС консультационную поддержку, а Snecma вместе с НПО "Сатурн" ведут разработку двигателя SaM-146 для SSJ 100.

Сейчас SSJ 100 предлагается в конфигурации 75 и 95 мест с обычной (3 тыс. км) и увеличенной (4,5 тыс. км) дальностью полета. Семейство разрабатывается на принципах максимальной унификации крыла, оперения, шасси, силовой установки, кабины экипажа и других основных самолетных систем и агрегатов. Развитие SSJ 100 предполагает создание бизнес-джетов и грузовых самолетов, а также удлиненной версии на 130 мест. Последнее в том числе позволит использовать SSJ для замены самого массового в российском авиапарке лайнера Ту-154.

Общая стоимость проекта - \$1,4 млрд. Госфинансирование в 2006-2008 годах предусматривается на уровне 11,1 млрд рублей (согласно ФЦП "Развитие гражданской авиатехники России в 2002-2010 годах и на период до 2015 года"). Остальное должны составить заемные и собственные средства участников

проекта, в первую очередь АХК "Сухой" и Alenia Aeronautica. Среди ключевых банков, финансирующих проект, - ВТБ, Сбербанк, ЕБРР и ВЭБ. Помимо этого ГСС в марте 2007 года разместила выпуск 10-летних облигаций на сумму 5 млрд рублей, а также планирует создание специальной лизинговой компании. Расчетный срок окупаемости инвестиций - 2015 год. Ожидается, что первый SSJ 100 поднимется в воздух в конце 2007-го. Сертификация по российским стандартам и поставка первому заказчику - "Аэрофлоту" - намечены на конец 2008 года. Получение международного сертификата ожидается в III квартале 2009-го. В производственной кооперации планируется задействовать авиационные заводы в Комсомольске-на-Амуре (КнААПО им. Гагарина), Новосибирске (НАПО им. Чкалова) и Воронеже (ВАСО).

Сейчас портфель твердых заказов на SSJ 100 составляет 71 самолет в 95-местном варианте (30 самолетов покупает российская компания "Аэрофлот"). В планах на 2007 год - довести количество твердых заказов до 100 самолетов. Каталожная цена одного 95-местного SSJ 100 - \$26 млн. Всего с 2008 по 2024 год ГСС намерена продать около 800 SSJ 100 (при общей емкости этого сегмента рынка в 6,4 тыс. самолетов). Ключевые рынки сбыта - Россия (31 % продаж), Северная Америка (21 %) и Европа (15 %). До 2011 года планируется выйти на рынки Европы, Индии и Индонезии, а после 2011-го - на рынки США, Мексики и Китая. Заблаговременно будет происходить формирование сбытовой и послепродажной инфраструктуры. Основные конкуренты SSJ 100 - украинский Ан-148, региональные самолеты бразильской компании Embraer и канадской Bombardier, а также проектируемые китайский ARJ-21 и японский Mitsubishi Regional Jet.

Светлана БАБАЕВА

источник: журнал «Профиль»  
01.10.07

## ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ SAM146: ИДЕТ ФИНАЛЬНЫЙ МОНТАЖ СИСТЕМ ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИИ ЛИИ ИМ. М. ГРОМОВА

**В обеспечение первого полета первого российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100) запланированы испытания двигателя SaM146 в составе летающей лаборатории Ил-76ЛЛ ЛИИ им. Громова в г. Жуковский.**

Двигатель SaM146 для летных испытаний готов, идет финальный монтаж систем летающей лаборатории. Первый полет летающей лаборатории состоится в октябре 2007 г.

Испытания SaM146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ ЛИИ им. Громова - это первый из двух запланированных этапов летных испытаний двигателя. Второй этап пройдет в г. Истр, на юго-западе Франции, в центре летных испытаний компании Snecma. Проведение летных испытаний двигателя является обязательным условием для разрешения на

первый полет SSJ 100. Для проведения летных испытаний предназначен третий из восьми опытных двигателей SaM146, изготавливаемых в обеспечение плана сертификационных испытаний двигателя. В июле этого года на открытом испытательном стенде в Полувее завершили его наземные испытания.

В октябре также планируется начало испытаний четвертого из восьми опытных двигателей SaM146. Это длительные циклические испытания двигателя на стенде, необходимые для получения разрешения на первый полет SSJ 100. Программа SaM146 построена на принципах стратегического партнерства ОАО "НПО "Сатурн" и французской компании Snecma (SAFRAN Group). Для обеспечения руководства программой SaM146, включая разработку, производство, маркетинг и продажи, а также поддержку заказчика и сервисное обслуживание, НПО "Сатурн" и Snecma в 2004 году учредили совместное предприятие PowerJet.

Программа SaM146 является одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности.

Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 г. компанией "Гражданские самолеты Сухого" для установки на региональном самолете Sukhoi SuperJet 100. SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения.

Двигатель SaM146 имеет самую современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продуктов, для достижения заданной надежности и экономических показателей. Отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим и перспективным экологическим требованиям ICAO. Сертификация двигательной установки будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит

эксплуатировать самолет Sukhoi SuperJet 100 без ограничений во всех странах.

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.

Snecma, SAFRAN Group, является одним из лидеров производства авиационных и космических двигателей и предлагает широкий мощностной ряд силовых установок. Компания разрабатывает и создает двигатели для гражданской авиации, которые отличаются мощностью, надежностью, экономичностью и экологичностью, а также двигатели для военной авиации мирового класса. Snecma разрабатывает и производит силовые установки, оборудование для ракетносителей и спутников.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»  
09.10.07*

## "БАТЯ" ПРИЗЕМЛИЛСЯ

### **Корпорация "МиГ" провела промо-акцию и поменяла генерального директора.**

Премьер-министр Виктор Зубков подписал распоряжение об освобождении Алексея Федорова от должности генерального директора - генерального конструктора ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ". Об этом сообщила в понедельник пресс-служба правительства. В корпорации "МиГ" пояснили, что г-н Федоров освобожден от должности по его собственной просьбе - в связи с большой загруженностью на посту руководителя Объединенной авиастроительной корпорации. По той же причине в начале августа нынешнего года Михаил Погосян оставил пост генерального директора ОКБ "Сухой", возглавив совет директоров этой компании и сохранив за собой пост генерального директора холдинга ОАО "Компания "Сухой" (КС).

Отставка г-на Федорова совпала с новым пиар-проектом, который должен увеличить узнаваемость корпорации "МиГ" в народе. "Первый канал" начал работу над новой телевизионной промо-кампанией под названием "Команда "Первого" - асы эфира. Есть только МиГ...". Новая кампания, надеются ее организаторы, разовьет идеи сверхудачного имиджевого проекта "Формула "Первого" - формула успеха", который недавно был удостоен приза национального телевизионного конкурса "ТЭФИ-2007" в номинации "Теледизайн". Если в первом проекте телеведущие рекламировали себя, разъезжая на гоночных болидах "Формулы-1", то на сей раз они поднялись в воздух на знаменитом легком истребителе МиГ-29 в подмосковных Луховицах, где расположена производственная база Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" и ее летно-испытательный центр. Как и болиды в предыдущей кампании, истребители

выкрасили в цвета "Первого канала". Летчиков и наземных специалистов переодели в комбинезоны с символикой "Первого". Телеведущим, которые на время превращались в пилотов, дали позывные. Леонида Якубовича в эфире именуют "Батя", позывной Инны Чуриковой - "Чайка", Екатерины Андреевой - "Стрелец", Тимура Кизякова - "Домовой".

Все участники полетов прошли медицинскую комиссию и необходимую подготовку. Даже для дипломированного пилота Якубовича не сделали исключения. Хотя, конечно, пилотировали самолет с телевизионными звездами летчики-испытатели.

Все как один телевизионщики бурно выражали восторг от полета. За исключением тех, кто в воздух не поднимался, а лишь покрасовался в кабине истребителя и на стремянке. Например, Максим Галкин, который сказал, что летает лишь между двумя точками, а покружить в небе и вернуться на этот же аэродром его не устраивает. Не взлетела выше крыла самолета и Елена Малышева. Владимира Познера снимали главным образом на командно-диспетчерском пункте, где он с микрофоном в руках играл роль руководителя полетов.

Тем телезвездам, кто побывал в воздухе, заместитель генерального директора - генерального конструктора, директор инженерного центра им. Микояна Владимир Барковский вручил модели истребителя.

В какой пропорции компаньоны в новом проекте разделили финансовые траты, неизвестно. Однако, как уверяют наземные специалисты фирмы "МиГ", "все полеты - за наш счет".

*Николай ПОРОСКОВ*

*источник: газета «Время новостей»  
02.10.07*



## О ГОСКОРПОРАЦИЯХ

**В понедельник, 10 сентября, премьер Фрадков публично критикует идею создания госкорпорации "Ростехнологии" на базе компании "Рособоронэкспорт", хотя проект такого закона уже поступил в правительство из администрации президента. Да и вообще, говорит Фрадков, надо "осторожнее создавать" госкорпорации (ГК), "чтобы были плюсы, а не наоборот".**

В среду, 12 сентября, Фрадков подает в отставку, и отставка тут же принимается. Кроме Фрадкова, идею создания ГК "Ростехнологии" не одобряет министр Греф - в состав нового кабинета не берут и его. Все это перестает казаться случайным совпадением в среду, 26 сентября, когда президент - уже не через правительство, а от собственного имени - вносит проект закона о создании этой ГК в Думу.

Тут, видимо, имеет смысл напомнить, что такое ГК: не все знают, что, например, "Роснефть" или РЖД таковыми отнюдь не являются. По закону "О некоммерческих организациях", ГК - это "не имеющая членства некоммерческая организация, учрежденная Российской Федерацией на основе имущественного взноса и созданная для осуществления социальных, управленческих или иных общественно полезных функций". До последнего времени на практике ГК почти не встречались, но сейчас - как прорвало: менее чем за год такие структуры созданы в авиа- и судостроении, атомной энергетике и на финансовом рынке (Банк развития), по нанотехнологиям и по ЖКХ. Особенности этой организационно-правовой формы таковы.

Во-первых, ГК обладает правом собственности на свое имущество (в унитарных предприятиях имущество принадлежит государству, в АО, даже при контрольном госпакете, собственность частная).

Во-вторых, на ГК, в отличие от тех же ФГУП, не распространяется прямой контроль правительства; глав ГК, как правило, назначает президент.

Законопроект по "Ростехнологиям" пока нет ни в одной публичной базе, и судить о нем можно только по пересказам. Говорят, корпорации будет принадлежать сам "Рособоронэкспорт" - и все компании, которыми он владеет. К 2012 году большая часть этих компаний выйдет на IPO. Глава "Рособоронэкспорта" Чemezov, рассказывая о будущей ГК, выражается так: "Госкорпорация - это надежная узда, сдерживающая рыночную стихию в погоне за сверхприбылями даже в ущерб стратегическим интересам страны". В какой степени создание этой ГК воскресит отечественное машиностроение, сегодня судить трудно (с АвтоВАЗом у Чemezова пока не очень получается), - но я, собственно, сегодня даже не об этом именно примере, а о вдруг разбушевавшейся моде. Как-то вдруг ужасно много у государства оказалось "общественно-полезных функций", ради осуществления которых нужно обособить кучку (кучу - кучищу) госсобственности и вывести ее из-под контроля правительства.

Ладно еще, Сочи-2014 - там пусть уж будет ГК. Но вот смотрите: обещанный в новом правительстве комитет по рыболовству еще и не создан, но его предполагаемый начальник уже всю рассказывает, какую он из этого комитета замутит ГК. Там в дополнение к обычным прелестям (вы можете себе представить некоммерческое океанское рыболовство? и я не могу) намечено совсем уж чудо: эта его рыбная ГК будет управлять госактивами в промышленном флоте - и сама же будет распределять квоты на вылов в нашей экономической зоне. Говорите, сейчас в отрасли коррупция? Это вы еще не видели нашего завтра! Обычно судья, подыгрывающий одной из команд, все же старается делать это не очень заметно; Госкомрыболовство сделает игрока судьей - и будет шумно гордиться тем, как мужественно отстаивает национальные интересы России в Мировом океане.

В этом ведь все и дело. Идейной основой несурно нарастающего вала госкорпораций служит неколебимая вера в то, что частный капитал в принципе не способен работать на государственный интерес, на благо большинства населения страны. Эта вера так явно нелепа, так очевидно опровергается взглядом на любой бок глобуса, что вслух ее обычно не исповедуют, но зато действуют в полном с ней согласии. Россия утратила позиции в океанском рыболовстве? Создадим Государственную Корпорацию! В стране очень уж нахально пият бюджеты на дистрибуции лекарств? Создадим Другую Государственную Корпорацию! С каждым годом все хуже дела с автомобильными дорогами? Даешь Еще Одну Государственную Корпорацию! Я не сочиняю эти примеры - все они из газет за последние дни. Нормальный человек скажет: позвольте, за каким чертом нужна единая - пусть хоть трижды государственная - корпорация для решения сугубо локальных задач? Почему флотилия у берегов Гренландии и флотилия в Японском море, строительство дороги под Тулой и дороги под Хабаровском, доставка инсулина диабетикам в Чите и диабетикам в Брянске должны управляться из одних кабинетов? Да как же вы не понимаете, внушают нам: это же все - государственные проблемы, а значит, и решать их должны государственные структуры. Делать региональные, например дорожные, госфирмочки, которые будут передавать заказы настоящим дорожникам за откат 30-40 процентов, - и весьма неприлично, и не весьма доходно. А вот залудить всероссийского некоммерческого монополиста - и выглядит гораздо пристойнее, и деньги там закрутятся совсем другие, вполне уже политические... Во всем этом - даже если отвлечься и от гигантских рисков масштабного воровства, и от сомнений в эффективности каждой отдельной ГК - по меньшей мере две серьезнейшие проблемы. Первая: если каждая госкорпорация будет "сдерживать рыночную стихию" в соответствии со своими представлениями о стратегических интересах России, хорошо ли получится? А если они для пущего оной стихии сдерживания учредят (подчеркиваю: вне правительственного контроля) какой-либо симулякр Госплана, не станет ли еще хуже?

Вторая: преувеличивать вероятность разного рода сложностей при трансфере власти в 2008 году не следует, но и недооценивать ее нельзя. Только что все до единого аналитики указали на важность сильного правительства на этапе передачи власти. А как скажется на этом важном факторе столь быстрое возникновение целого архипелага островов полугосударственной собственности, уплывших из-под

власти правительства? И как скажется на стабильности при смене президента появление когорты глав госкорпораций - влиятельных лиц, лично президентом назначаемых?

*Александр ПРИВАЛОВ*

*источник: журнал «Эксперт»  
01.10.07*

## НА АНТИКЕРОСИНЕ

### **Проблемой создания экологически чистого самолета всерьез занимаются только на Западе.**

В военном ведомстве США изучается проблема перехода американских ВВС на альтернативные источники энергии. Вопрос применения в американских US Air Force альтернативных видов топлива связан не только с попытками военных финансистов сэкономить на дорожающем керосине, но и с поиском новых источников энергии ввиду активизации борьбы с потеплением климата и его главной причиной - выбросами CO<sub>2</sub>. Именно с этими обстоятельствами связаны проводимые уже целый год тестовые полеты бомбардировщиков B-52 в Калифорнии.

Всего в эксперименте участвуют до восьми машин. В их баки заливали смеси в пропорции 50 : 50 из обычного авиационного керосина марки JP-8-jet Fuel и различных видов искусственного топлива. Наиболее эффективной оказалась смесь с синтетическим топливом, изготовленным из природного газа фирмой Syntroleum по системе Фишер-Тропш, известной еще по экспериментам в Германии в 20-х годах. По оценкам пилотов, моторы на новой смеси работают так же хорошо, как и на чистом авиационном керосине. При этом выбросы сажи снижаются на 20-40 % по сравнению с использованием чистого керосина.

Моторостроители, такие как CFM и Rolls-Royce, не видят каких-либо принципиальных причин для отказа от керосина в пользу синтетического топлива. Надо сказать, что сейчас американские ВВС потребляют в год до 12 млрд литров керосина и были бы заинтересованы в снижении стоимости топлива. Как подсчитали военные эксперты, синтетическое топливо становится конкурентоспособным по сравнению с керосином при цене нефти от 40 до 50 долл. за баррель. Вся проблема в том, что его сейчас недостаточно производят, хотя сырьё для него (как природного газа, так и угля) в самих Соединенных Штатах достаточно.

Можно упомянуть в этой связи, что угля, например, хватит в США на 300 лет. А если принять во внимание гражданскую авиацию, которая в США потребляет более 50 млрд керосина в год, то перспективы для производителей синтетического топлива более чем оптимистичные. Вся проблема сводится к увеличению мощностей по производству синтетического топлива, а это миллиардные суммы.

Нехватка синтетического топлива побудила американские ВВС поэкспериментировать и с биотопливом. Показатели по выбросам у этого вида топлива еще лучше, чем у синтетического: снижение выброса

CO<sub>2</sub> на 80 %. Но у биотоплива есть существенный недостаток - зимой оно замерзает.

По другому пути пошли европейские авиастроители. Они начали экспериментировать с конструкциями как самолетов, так и авиационных моторов. К 2020 году в Европе появится самолет, который уменьшит выброс CO<sub>2</sub> в расчете на каждого пассажира наполовину. Главным образом это должно произойти за счет изменения конструкции самолета и применения новых материалов, снижающих его вес. Вес, аэродинамика и мотор - над улучшением этих составляющих самолета работают сейчас лучшие конструкторские умы Европы.

Однако в Великобритании уже создан самолет на солнечной энергии, правда, пока беспилотный. Как сообщает агентство Би-би-си, легкий самолет "Зефир", работающий на солнечной энергии, установил новый мировой рекорд продолжительности полета беспилотного летательного аппарата. Производитель "Зефира" - британская фирма Quinetiq, работающая в области оборонных технологий, - утверждает, что ее детище во время первых испытаний пролетало 54 часа. Легкий самолет, размах крыльев которого составляет 18 метров, летел на солнечной энергии. Днем он зарядил батареи, разрядил их ночью и, оставаясь в воздухе, повторил этот цикл в течение следующего дня. Ночью "Зефир" достиг максимальной высоты полета - более 18 тыс. метров.

Самолет вручную управлялся с земли на протяжении первых трех километров полета. После этого ответственность за полет взял на себя автопилот.

Кстати, "Зефир" - не первый самолет, работающий на солнечной энергии. В 2005 году американская компания AC Propulsion сконструировала беспилотный самолет с солнечными батареями SoLong, который пролетал 48 часов. Однако этот аппарат в отличие от "Зефира" периодически выключал двигатель и планировал в воздухе.

Печальнее обстоят дела в России. У нас, считают в комитете Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, около 70 % парка национального пассажирского воздушного транспорта не соответствует международным нормативам по уровню выброса загрязняющих веществ, а более половины - по шуму. Вопрос, когда российские конструкторы смогут создавать самолеты, отвечающие последним достижениям науки и техники, сегодня повисает в воздухе.

*Олег НИКИФОРОВ*

*источник: газета «Независимая газета»  
10.10.07*

## "СУХИЕ" В НЕБЕ ИНДИИ

### **Индия подписала с Россией контракт на лицензионную сборку 40 многофункциональных истребителей Су-30МКИ. Об этом на минувшей неделе сообщили информационные агентства.**

По оценкам экспертов, стоимость соглашения составит более \$1,5 млрд. Оно станет продолжением контракта, заключенного еще в 2000 году на поставку Дели 140 подобных истребителей. Выполнять договоренность будет Иркутское научно-производственное объединение "Иркут", что входит в АХК (авиационный самолетостроительный холдинг) "Сухой". На этом предприятии собираются практически все "сушки", которые Москва поставляет на полуостров Индостан.

По условиям первого контракта с 2000 года Россия должна была не только поставлять Индии истребители, но и продать лицензию на их производство на индийских предприятиях. Что также было сделано. Но, как оказалось, изготавливать Су-30МКИ на индийских предприятиях слишком дорого, гораздо выгоднее покупать их практически в готовом виде с завода в Иркутске. И нынешнее соглашение, как сообщил президент НПО "Иркут" Олег Демченко, также предусматривает поставку из России практически полностью собранных машин. Причем, 15 истребителей будут уже даже облетанными, 15 собраны, но не облетаны, а остальные отправятся в Дели в машинокомплектах. Сборка первых четырех истребителей из партии в 40 самолетов начнется в первые месяцы 2008 года.

Многофункциональный истребитель Су-30МКИ предназначен для завоевания господства в воздухе, нанесения ударов по наземным и надводным целям с применением управляемых и неуправляемых видов оружия, а так же для ведения групповых действий в условиях радиоэлектронной борьбы, огневого противодействия ПВО противника. Днем и ночью, в любых метеорологических условиях. Двухместная машина позволяет в полной мере реализовать широкие возможности современных бортовых радиоэлектронных комплексов и всего спектра средств, применяемых для поражения разнообразных целей. Это качественно новый тип многофункционального боевого самолета, в котором сохранены и развиты уникальные боевые возможности самолетов семейства Су-27, в том числе и высочайшая маневренность, которая неподвластна никаким другим истребителям.

Су-30МКИ создан на базе серийного Су-30, обладает возможностью дозаправки в воздухе, изменяемым вектором тяги на двух двигателях, передним горизонтальным оперением, которое позволяет ему летать со сверхзвуковой скоростью на максимальной низкой высоте, огибая рельеф местности, применять управляемое оружие класса "воздух - поверхность", в том числе и по нескольким целям одновременно, нести восемь тонн боевой нагрузки на 12 точках подвески вооружений. Считается, что по своим боевым возможностям этот истребитель превосходит все миро-

вые аналоги. На нем стоит бортовая радиоэлектронная аппаратура (БРЭО), впитавшая в себя самую современную французскую, израильскую и индийскую электронику, способная ориентировать машину, как по ГЛОНАСС, так и по GPS.

А новый контракт на 40 дополнительных истребителей свидетельствует не только о том, что Индия продолжает ориентироваться на российскую авиатехнику (в строю индийских ВВС около 600 машин, сделанных в СССР/России, и только полсотни - созданных во Франции), но и, главное, что сложности, возникшие с выполнением Москвой контракта по модернизации авианосца Vikramaditya ("Адмирал Горшков"), которые на несколько лет отодвигают сроки его сдачи ВМС Индии, не очень сильно повлияли на военно-техническое сотрудничество двух стран. Более того, есть информация, что вскоре Москва и Дели подпишут новый контракт по совместной реализации проекта создания перспективного авиационного комплекса пятого поколения. В столицу России на нынешней неделе, на заседание межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству прилетает министр обороны Индии Куриан Энтони. Предполагается, что он поставит подпись под данным соглашением. Интересно еще и то, что участвовать в этой работе будет все та же компания АХК "Сухой".

Специалистам известно, что АХК "Сухой" выиграл проводимый правительством тендер на разработку и производство отечественного истребителя пятого поколения или, как его еще называют, перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА). И руководители фирмы, как и высшие должностные лица России, не раз предлагали Дели принять участие в данной работе, разделить финансовые затраты на нее, получить возможность приобрести такой истребитель для своих ВВС. Но индийские военные, как и политики, мягко уходили от окончательного ответа на это предложение. Они хотели приобрести американский самолет пятого поколения F-22, который уже летает, или американско-европейский F-35 (JSF), который в ближайшее время должен выйти на заключительные испытания. Но, видимо, что-то не сложилось. То ли цена пятого поколения оказалась неподъемной, то ли слишком обременительны условия контракта. И тогда индийские генералы склонились к российскому предложению. Они собираются заказать около сотни таких машин. Возможная сумма такой сделки - почти \$6 млрд.

Правда, пока реальная цена соглашения по ПАК ФА для Индии не определена, как нет и договоренностей о том, кому и в какой части будет принадлежать право интеллектуальной собственности на создаваемую совместно машину. Эти вопросы станут решаться позднее. Пока известно лишь то, что строятся истребители будут на заводах в России, и Индии, что Дели получит право на поставки их третьим странам, а также то, что российский истребитель пятого поколения и российско-индийский ПАК ФА будут отличаться друг от друга. Чем именно, тоже пока секрет. Не исключено, что тем же, чем разнятся между собой F-22

и F-35. Один - более тяжелый, имеет два двигателя, другой - полечке, у него один двигатель.

Россия строит для себя самолет с двумя двигателями. Это вызвано тем, что расстояния в стране большие, истребитель должен иметь возможность быстро и без дополнительных посадок перелетать от границы к границе. И даже при возможности дозаправки в воздухе ему необходима большая мощность двигателя. В Индии расстояния поменьше, хотя тоже приличные. Но все-таки одного двигателя для истребителя может быть достаточно, тем более что на вооружении ее ВВС уже есть многофункциональные Су-30МКИ с двумя двигателями, модернизирующийся авианосец *Vikramaditya* будет нести на своем борту палубные истребители МиГ-29К и МиГ-29КУБ, у которых тоже два двигателя. Так что выбор Дели "легкой" машины пятого поколения вполне предсказуем. Но это все-таки только предположение. Важно, что Индия, несмотря на все рабочие сложности, возникшие в последнее время между двумя странами, укрепляет

свои военно-технические связи с Россией и с ее оборонной промышленностью. Делает ставку именно на нее, зная, что Москва никогда ее не подводила.

А этот вывод создает предпосылки того, что и в тендере, объявленном Дели на поставки 126 легких истребителей для индийских ВВС, в котором участвуют две американские фирмы - Boeing Company с самолетом F/A-18E/F Super Hornet и Lockheed Martin с истребителем F-16A/B Fighting Falcon, французская Dassault Aviation (самолет Rafale), шведская SAAB (истребитель JAS-39 Gripen), Eurofighter (Великобритания, Германия, Италия, Испания), самолет EF-200 Typhoon) и наш РСК "МиГ" (истребитель МиГ-35), у российской машины есть шанс на победу. Пусть и неполную, не на всю сотню с четвертью боевых машин. Но хотя бы на половину этого заказа.

источник: РИА «Новости»  
16.10.07

## ШАШКИ НАГОЛО

### Составлен рейтинг экспортеров оружия.

Конгресс США опубликовал вчера доклад своей исследовательской службы, посвященный итогам военно-технического сотрудничества в мире. По данным доклада, в 2006 году Вашингтон заключил контракты на поставку вооружений на \$16,9 млрд и занял таким образом 41,9 % мирового оружейного рынка. Российский объем продаж Вашингтон оценил в \$8,7 млрд (доля рынка - 21,6 %). На третьем месте оказалась Великобритания, чьи экспортные оборонные заказы составили \$3,1 млрд.

Данные различных оборонных рейтингов сильно варьируются. Например, согласно исследованиям Стокгольмского международного института изучения проблем мира (SIPRI), в ценах 1990 года объем оборонного экспорта США в 2006 году составил \$7,89 млрд, России - \$6,73 млрд, Германии - \$3,85 млрд (в нынешних ценах суммы составят почти в два раза больше). А по данным "Рособоронэкспорта", в 2006 году объем поставок российских вооружений на мировой рынок достиг \$5,3 млрд и может превысить \$6 млрд в 2007-м. При этом портфель заказов российского экспортера оружия оценивается в сумму свыше \$22 млрд.

Данные различных исследователей расходятся по нескольким причинам. Во-первых, исследовательские центры берут за основу в одних случаях сумму заключенных контрактов, в других - сумму осуществленных поставок в том или ином году. Во-вторых, к примеру, методика SIPRI имеет ограниченное применение. По словам главного редактора журнала "Экспорт вооружений" Дмитрия Васильева, стоимость однотипных систем они считают одинаковой, хотя очевидно, что, например, американский легкий истребитель дороже российского. Кроме того, SIPRI не учитывает совместно выпущенную продукцию. "Поэтому Великобритания, являющаяся участником практически всех крупных международных про-

грамм, занимает в рейтинге SIPRI скромное место", - говорит Васильев.

Третья причина - закрытость и непрозрачность большинства военных соглашений, что влечет за собой коррупцию. На этой неделе в США начинается процесс по делу калифорнийского предпринимателя Брента Уилкса, которому за рекордные взятки (одна из них оценивается в \$2,5 млн) члены конгресса США от Республиканской партии и даже один из руководителей ЦРУ помогли получать военные контракты. Как сообщает "Интерфакс", защита Уилкса собирается строить ее на утверждении: "Все так делают. Так почему же должен отвечать только мой клиент?"

Подкуп должностных лиц действительно может быть одним из самых действенных способов получения контрактов. Чаще всего они маскируются под видом комиссионных посредников. К примеру, в Великобритании до сих пор не окончен процесс по делу о подкупе посредников в Саудовской Аравии, которые позволили британским компаниям поставить в королевство оружие на сумму более \$80 млрд. Размер взяток оценивается в сумму более \$1 млрд. Многие эксперты утверждают, что именно этот скандал стал одной из основных причин ухода Тони Блэра с поста премьер-министра.

По словам экспертов, коррупции в российской оборонке не больше, чем в других отраслях. Самый громкий российский скандал связан с расследованием дела бывшего главы "Росвооружения" Евгения Ананьева, которого подозревают в получении незаконных комиссионных в размере \$7 млн. В свое время он заключил с правительством Перу контракт на поставку трех самолетов МиГ-29 на общую сумму \$117 млн. Ананьев до сих пор скрывается от правосудия.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»  
02.10.07

## В ИНТЕРЕСАХ МАШИНОСТРОЕНИЯ

**Под председательством генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт", руководителя общественной организации "Союз машиностроителей России" Сергея Чемезова в МГТУ им. Баумана прошла первая Всероссийская научно-практическая конференция "Актуальные проблемы развития машиностроения России".**

О значении мероприятия лучше всего говорит состав его участников. Первый заместитель председателя Правительства России Сергей Иванов, 836 руководителей корпораций, фирм, предприятий - лидеров промышленного комплекса, представители 55 региональных отделений союза, в том числе более 400 гостей из Администрации Президента и Правительства РФ, Совета Федерации и Государственной думы, ведущих вузов страны, Российской академии наук и Счетной палаты обсудили состояние и перспективы развития отечественного машиностроения.

Сергей Иванов и Сергей Чемезов своими выступлениями направили форум в русло критического обсуждения наиболее актуальных проблем, стоящих перед отраслью.

Машиностроительный комплекс считается базовым, ведь именно он определяет технический и технологический уровень развития ведущих отраслей экономики России. В мировой практике развитие науки и техники относится к числу приоритетных. От масштабов научных исследований, темпов накопления новых знаний, создания на их основе инновационных технологий, управленческого умения использовать их для создания качественно новых изделий зависит стабильный рост экономики, а в конечном счете уровень и качество жизни граждан России.

Как заявил Сергей Иванов, "Союз машиностроителей России" должен стать лоббистской организацией в хорошем смысле этого слова. Основная цель развития машиностроительного комплекса - полное удовлетворение внутреннего спроса на высококачественную продукцию отрасли. Все это можно сделать только на основе преобразования машиностроения в конкурентоспособный, высокотехнологический и восприимчивый к инновациям производственный комплекс, интегрированный в систему международного разделения труда. Сегодня специалисты должны найти ответ не на извечный российский вопрос "Что делать?", а определиться с решением "Как делать?".

Надо объединить высокотехнологичные сектора российской экономики, повысить инновационный потенциал отечественного машиностроения и разрушить главенствующий сырьевой характер в развитии России. На ближайшие три года только на федеральные целевые программы развития оборонных

отраслей, машиностроения и транспорта государство выделило 1 трлн 300 млрд рублей.

По мнению Сергея Иванова, любая протекционистская политика будет тщетна без поддержки тех, в интересах кого она проводится. Прошедшее мероприятие показало, что "Союз машиностроителей России" становится идейно-организационным центром, способным активно участвовать в формировании и реализации приоритетов отечественного машиностроения. Союз отстаивает интересы российских производителей на всех уровнях - от регионального до международного. От такой активной позиции выигрывают около 4 млн работающих в отрасли и вся Россия в целом.

Сергей Чемезов, выступивший с докладом "О решении проблем машиностроения России", назвал основные проблемы, которые, по его мнению, мешают развитию отрасли на современном этапе.

Истоки нынешних проблем - в экономическом кризисе 1990-х годов. Тогда была сделана ставка на развитие сырьевой экономики. Как показало время, она не стала локомотивом для других отраслей. В общем, это и прогнозировали специалисты-практики, но тогда прислушались к мнению теоретиков. В результате сегодня не более 50 российских компаний могут конкурировать на мировом рынке в соответствующих сегментах.

Основными причинами такого положения стали моральный и физический износ основных фондов предприятий, утрата рядом промышленных предприятий кредитной и инвестиционной привлекательности, отсутствие приведенных к международным требованиям стандартов выпускаемой продукции, отток квалифицированных специалистов из сферы промышленного производства и научно-технической деятельности, несоответствие современным требованиям законодательной базы.

Эти и некоторые другие причины взаимосвязаны. Например, необходимо ликвидировать технологическое отставание России от передовых стран. Оно происходит из-за проблем в станкостроении, которое по большому счету нуждается в реанимации. Для этого нужны заказы, но у предприятий машиностроения нет времени для ожидания новых станков. Фирмы рады хотя бы частично купить оборудование за границей, но налоговая политика этому не способствует. Покупать станки за рубежом и обновлять производственную базу, которая на большинстве предприятий находится на уровне 1970-1980-х годов, просто разорительно.

С другой стороны, все знают "золотое" правило экономики: занимать, чтобы инвестировать. Только как его реализовать, когда из-за инфляции банки устанавливают процентные ставки, разорительные для производителей, никто объяснить не может. Получается замкнутый круг.

Еще проблематичней положение с квалифицированными кадрами. Как ни парадоксально, но в настоящее время, когда у нас вузов больше, чем при

СССР, это оказалось минусом. Россия переходит на западную систему обучения. В высших учебных заведениях планируется срок обучения бакалавров - 4 года, магистров - 5 лет. Только с дипломами о высшем образовании выпускники институтов в скором времени идут... в колледжи, где еще 2-3 года получают среднее специальное образование.

Почему? Из-за переизбытка специалистов гуманитарного направления. А ведь за 6 лет в стенах технических вузов можно и нужно готовить специалистов для предприятий, где требуются не мантии, а практические навыки. Для этого необходима четко выверенная система обучения, при которой выпускник вуза будет работать по специальности.

Сегодня производству, а значит, и стране нужны рабочие руки, но низкооплачиваемый квалифицированный труд не может быть привлекательным. Повысить зарплаты не позволяет прибыль с произведенного товара. Ее "съедает" стоимость отечественного сырья, уже превысившая мировые цены. Сырьевые монополисты в прямом и переносном смысле душат машиностроение, а антимонопольная служба все еще не выработала механизм борьбы с этим явлением.

Об этих и многих других проблемах шла речь на конференции. Были выработаны предложения по их решению. Очевидно, в ближайшее время они станут предметом серьезного изучения в исполнительных и законодательных органах власти.

Вместе с тем государство, заявляя о приоритетном развитии машиностроения, не пойдет на поводу у тех, кто свое неумение работать по мировым стандартам списывает на непреодолимые трудности и готов их решить только за счет госбюджета. Такие руководители все больше проявляют интерес к ГОЗ, объем которого доходит до 1 трлн рублей в год. По мнению Сергея Иванова, госзаказ - не кормушка, а лакомый кусок. За него надо бороться, и доступ к нему будет дан не всем.

Не секрет, что некоторые фирмы, получив государственный заказ, не соблюдают сроки его выполнения и начинают необоснованно повышать цены. Именно поэтому Военно-промышленная комиссия в настоящее время активно работает над решением вопроса ценообразования. Выполняется переход на долгосрочные контракты, в них прописываются взаимные обязательства сторон и штрафные санкции.

В заключение остается добавить, что правительство уже начало проводить активную политику, которая реально стимулирует деятельность производителей. Оно начинает защищать их интересы на внутреннем и внешнем рынках. На это нацелены такие меры, как развитие государственно-частного партнерства, совершенствование таможенных процедур, бюджетное субсидирование инноваций, развитие лизинга. Первые результаты не заставили себя ждать. За 7 месяцев этого года все промышленное производство России выросло на 7,7 процента, а производство машин и оборудования - почти на 28 процентов. Для страны, не так давно вышедшей из экономического кризиса, это хорошие показатели. Теперь надо двигаться дальше.

Депутат Госдумы, член генерального совета партии "Единая Россия" академик РАН Андрей Кокошин на первой Всероссийской научно-практической конференции "Актуальные проблемы развития маши-

ностроения в России" огласил приветствие лидера "Единой России", председателя Государственной думы Бориса Грызлова:

"Машиностроение - одна из приоритетных отраслей, динамичное развитие которой обеспечит устойчивый промышленный рост, создаст условия для повышения благосостояния граждан нашей страны и построения инновационной, высокотехнологичной экономики.

Россия обладает огромным интеллектуальным потенциалом: накоплено большое количество разработок, способных стать мощным импульсом осуществления инновационного прорыва. Наша общая задача - создать такие условия, которые позволят реализовать инновационный потенциал страны в виде технологического обновления отечественной промышленности. Добиться конкурентоспособности и лидерства отечественной индустрии можно, лишь объединив знания и опыт российских научных центров и предприятий промышленного комплекса для реализации совместных проектов и унифицированного использования имеющихся технологических решений.

Создание Российского союза машиностроителей и проведение Всероссийской конференции - знаковые события, которые подтверждают, что отечественная машиностроительная промышленность выходит на качественно новый уровень. Российский союз машиностроителей обладает достаточным потенциалом для активного участия в совершенствовании законодательства и разработке государственных программ отраслевого развития. Убежден, что совместными усилиями мы сможем реализовать эффективную промышленную политику и вернуть Россию в число мировых технологических лидеров".

В своем выступлении на конференции Андрей Кокошин отметил, что он и его коллеги по фракции "Единая Россия" активно занимаются рядом крупных вопросов национальной промышленной политики. В их числе развитие сложной электронно-вычислительной техники, супер-ЭВМ и соответствующих сложных программных продуктов. Он обратил внимание собравшихся на то, что практически для всех основных отраслей отечественного машиностроения сегодня важную роль играют суперкомпьютерные центры.

По его словам, и с точки зрения национальной конкурентоспособности, и с точки зрения национальной безопасности, необходимо, чтобы суперкомпьютерные центры в стране создавались на основе отечественных супер-ЭВМ. "Приобретение зарубежных супер-ЭВМ, соответствующих программных продуктов, - подчеркнул Кокошин, - во многих случаях несет в себе угрозу национальной конкурентоспособности, нашей информационной безопасности".

*Юрий АВДЕЕВ*

*источник: газета «Красная звезда»  
02.10.07*

## НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

### Сергей Степашин ознакомился с состоянием дел в НПО "Сатурн".

НПО "Сатурн" находится в двух шагах от завершения процесса создания единственной в России интегрированной силовой установки, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения, - двигателя SaM146. 26 сентября в Комсомольске-на-Амуре состоялась выкатка первого летного образца самолета Sukhoi SuperJet 100 с установленными SaM146. До конца 2007 г. он должен впервые подняться в воздух. А для обеспечения первого полета SSJ 100 запланировано провести испытания двигателя SaM146 в составе летающей лаборатории Ил-76ЛЛ ЛИИ им. Громова. Двигатель для летающей лаборатории готов, идет финальный монтаж систем на самолет Ил-76ЛЛ. Его первый полет при активизации работы ЛИИ запланирован на октябрь 2007 г. В преддверии этих важных событий председатель Счетной палаты РФ Сергей Степашин посетил НПО "Сатурн".

На предприятии Сергей Степашин ознакомился с ходом работ по созданию SaM146, по реализации авиационных программ военного назначения и производству гражданских газотурбинных энергетических установок. Как отметил генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, "мы сделали акцент на тех программах, в которых участвует государство как инвестор".

По словам Сергея Степашина, Счетная палата уже проводила проверку НПО "Сатурн" и никаких нарушений финансовой дисциплины выявлено не было. Сергей Степашин напомнил, что "зеленую улицу" развитию объединения дал Владимир Путин, посетивший предприятие в 2000 г. О достижениях "Сатурна" за прошедшие 7 лет, в наличии которых он убедился лично, Сергей Степашин обещал проинформировать главу государства.

Председатель Счетной палаты остался доволен увиденным в ходе визита. Как он отметил, НПО "Сатурн" - "это эффективно работающее, конкурентоспособное предприятие", на котором созданы прекрасные условия для работы, отвечающие европейским стандартам. Благодаря усилиям руководства "Сатурна" и наличию собственной системы подготовки кадров на производство удается привлекать молодежь, что, по мнению Сергея Степашина, особенно важно для Рыбинска и Ярославской области. "Там, где люди умеют работать, где не воруют и не дураки, - там все получается", - подытожил председатель Счетной палаты.

Конечно, основная причина, побудившая Сергея Степашина в ходе поездки в Ярославскую область посетить именно НПО "Сатурн", - вовсе не ознакомительная. Главе надзорного ведомства, отвечающего за порядок расходования бюджетных денег, необходимо лично оценить эффективность использования государственных финансовых ресурсов в столь серьезной государственной программе, каковой, в частности, является проект создания двигателя

SaM146. Как заметил губернатор Ярославской области Анатолий Лисицын, "можно проводить ревизии, проверки, но посмотреть практически, как реализуются программы финансирования, это тоже для Счетной палаты достаточно интересно".

А деньги на разработку и разворачивание серийного производства этого мотора выделены немалые. Прямое бюджетное финансирование проекта составляет 134 млн долларов. Причины, которые побудили государство поддержать этот проект, вполне очевидны. Инновационная программа SaM146 позволит России выйти и закрепиться на международном рынке в качестве равноправного участника с конкурентоспособным продуктом. Современные технологии, освоенные в ходе создания SaM146, ноу-хау в сфере управления, логистики будут использоваться и уже используются при реализации других перспективных разработок. Кроме того, в ходе работы по этому двигателю в КБ и на производство пришли новые высококвалифицированные специалисты, подготовленные в соответствии с международными требованиями. А это также весьма своевременный и серьезный вклад в развитие авиационной отрасли нашей страны. В перспективе успешная реализация программы SaM146, которую НПО "Сатурн" ведет совместно с французской компанией Snecma при участии еще 9 фирм из Франции и Италии, будет стимулировать зарубежных инвесторов осуществлять инвестиции в российскую экономику.

В ходе общения председателя Счетной палаты с руководством НПО "Сатурн" речь шла не только об эффективности вложения бюджетных средств. Не были обойдены стороной и острые вопросы, волнующие представителей оборонно-промышленного комплекса. Как пояснил Сергей Степашин, "есть проблемы с большими таможенными сборами, мы вернемся к этой теме в дополнении к постановлению правительства". Еще одна острая тема, о которой Сергей Степашин, правда, не счел нужным распространяться подробнее, связана с проведением конкурсов. По его оценке, это очень серьезная проблема, которую не испугалось поднимать руководство предприятия. По всей видимости, речь в данном случае шла о той ситуации, которая на сегодняшний день сложилась вокруг разработки двигателя для самолета пятого поколения.

В ходе общения с прессой Сергей Степашин поднял также проблему сохранения стабильности в реальном секторе экономики: "Если создано конкурентоспособное предприятие, если есть прекрасный менеджмент, управление, генеральный конструктор, то не надо ничего придумывать и разрушать уже сделанное. Очень часто, когда начинает что-то получаться, приходят желающие, что называется, поживиться". Это действительно довольно острый вопрос для отечественной промышленности в целом и для ОПК в частности. Действительно проблемные компании, которыми нужно срочно заниматься, по умолчанию обходят стороной. Различного рода преобразования, оптимизации, укрупнения и переподчинения, как

правило, настаивают те предприятия, в деятельности которых наметился реальный успех, выражающийся не в последнюю очередь и в реальных доходах. В результате таких "благих" начинаний, выливающих в итоге в примитивное перераспределение денежных потоков, экономический рост может замедлиться, а то и вовсе сойти на нет. "Мы договорились с руководством предприятия, с губернатором еще раз рассмо-

треть все эти проблемы и проинформировать главу государства", - подчеркнул по этому поводу Сергей Степашин.

*Илья КЕДРОВ*

*источник:*

*газета «Военно-промышленный курьер»*

*10.10.07*

## БОРЬБА ЗА МОТОРЫ

### **Появился первый официальный претендент на пост гендиректора СНТК им. Кузнецова.**

Руководство Роспрома - основного акционера СНТК им. Кузнецова - представило на собрании акционеров самарского предприятия своего кандидата на пост гендиректора - нынешнего и. о. руководителя комплекса Дмитрия Федорченко. По экспертным прогнозам, на этот пост будут также претендовать один из акционеров СНТК Алексей Леушкин и представители дочерней структуры "Рособоронэкспорта" - "Оборонпром". Пока наибольшие шансы на победу у ставленника Роспрома, по некоторым данным, действующего в интересах ОАО "АвтоКом". Источники "Ъ" на предприятии не исключают, что ситуация может измениться после переговоров представителей федерального агентства и "Оборонпрома", которому СНТК важен в качестве ключевой единицы создаваемого двигателестроительного холдинга.

На должность генерального директора СНТК им. Кузнецова появились первые официальные претенденты. Заместитель руководителя Роспрома Станислав Пугинский подписал представление на Дмитрия Федорченко, ранее занимавшего должность главного конструктора СНТК, а сейчас исполняющего обязанности руководителя предприятия. Кроме того, по данным "Ъ", на пост генерального директора претендует один из акционеров СНТК Алексей Леушкин. Ранее сообщалось, что, вероятнее всего, своего кандидата акционерам представит и дочерняя структура "Рособоронэкспорта" - "Оборонпром", - которой контроль над предприятием важен в рамках создания российского двигателестроительного холдинга, одной из ключевых единиц которого должен стать СНТК. Отметим, что на прошлой неделе все предприятия, которые предполагается объединить в холдинг, посетил заместитель директора "Оборонпрома" Василий Лопатыко. По данным информированного источника "Ъ" на самарском предприятии, господин Лопатыко может занять один из основных постов в создаваемой федеральной структуре. Получить комментарии представителей Роспрома и "Оборонпрома" вчера не удалось. Алексей Леушкин опроверг информацию о том, что претендует на кресло генерального директора СНТК им. Кузнецова. Впрочем, по словам собеседника "Ъ" на предприятии, господин Леушкин выдвигает свою кандидатуру на голосование каждый год.

СНТК им. Н. Д. Кузнецова (Самарский научно-технический комплекс им. Николая Кузнецова, бывшее НПО "Труд") создан в 1946 г. На СНТК разработаны двигатели марки НК для стратегической и гражд-

данской авиации, ракетные двигатели, двигатели для газоперекачивающих установок и электростанций на базе авиадвигателей. Крупнейшими акционерами являются Российский фонд федерального имущества (60 %), самарский бизнесмен Алексей Леушкин (16 %) и ИК "Газинвест" (7,6 %), остальные акции разделены между юр- и физлицами. Объем выпуска продукции на 2006 год - 969 млн рублей.

Как уже писал "Ъ", Дмитрий Федорченко представляет интересы группы "АвтоКом" Вячеслава Малеева. Это подтверждает и тот факт, что господин Федорченко уже вернул на ранее занимаемые должности Валерия Николаева и Олега Эрнезакса, которые в прошлом занимали посты заместителей гендиректора СНТК, но были уволены через суд в августе 2006 года. По информации бывшего гендиректора предприятия Сергея Тресвятского, "их уволили за невыполнение служебных обязанностей и усугубление ситуации на предприятии". По данным источника "Ъ", на предприятии сейчас ведется работа, результатом которой должна стать потеря СНТК контрактов на поставки газоперекачивающей аппаратуры с "Газпромом" и белорусскими энергетиками. По мнению собеседника "Ъ", контракты могут быть перезаключены с компанией "СамараАвиагаз", председателем совета директоров которой является Валерий Николаев.

ОАО "АвтоКом" - один из поставщиков АО "АвтоВАЗ", управляет Калужским заводом автоэлектроники, Лысковским электротехническим (Нижегородская область) и Козельским механическим заводами, владеет 50 % акций завода "Кинельагропласт". Владеет более чем 25 % акций ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения". В группу входит ООО "СамараАвиагаз". Контролирует группу гендиректор управляющей компании "АвтоКом" Вячеслав Малеев.

Сейчас, для того чтобы Дмитрий Федорченко возглавил СНТК, необходимо лишь разобраться с формальностями и провести собрание акционеров, так как Роспром владеет 60 % акций предприятия. Впрочем, источник в руководстве СНТК сообщил, что сейчас между "Оборонпромом" и Роспромом ведутся переговоры по поводу ситуации на самарском предприятии. "Возможно, что результатом станет изменение кандидатуры генерального директора со стороны основного акционера", - пояснил собеседник "Ъ". Собрание акционеров назначено на 26 октября.

*Василий КАСНАКИН*

*источник: газета «Коммерсантъ - Самара»*

*03.10.07*



## НЕБО ДЛЯ "БЕРКУТА"

### 10 лет назад самолет Су-47 совершил свой первый полет.

7 сентября 1997 г. в США совершил первый полет предсерийный истребитель пятого поколения F-22. А спустя две с небольшим недели, 25 сентября 1997 г., с летного поля ЛИИ им. Громова поднялся в небо самолет С-37, разработанный в ОКБ Сухого. Он был представлен как прототип российского истребителя пятого поколения. Так Россия ответила на первый полет "Раптора". А иного варианта, кроме С-37, в то время, к сожалению, не существовало.

С-37, который сейчас носит имя Су-47 "Беркут", оказался, что называется, самолетом с непростой судьбой. Разработанный в инициативном порядке в 80-х, он был построен в середине 90-х, тяжелейшее время в новой истории России. Можно сказать, что рождение этого самолета состоялось, "несмотря ни на что", ведь ситуация могла сложиться и так, что "Беркут" так никогда и не поднялся бы в небо. В этом случае и без того затянувшийся процесс создания российского ПАК ФА отодвинулся бы на совсем неопределенный срок. Су-47, построенный в единственном экземпляре, сыграл и продолжает играть весьма заметную роль в создании российского истребителя пятого поколения, превратившись фактически в летающую лабораторию по отработке различных технических и технологических решений, которые реализуются в проекте ПАК ФА. Так что в истории авиации "Беркут" будет знаменовать собой связующее звено между истребителями четвертого и пятого поколения.

Старт проекту истребителя нового поколения в ОКБ Сухого дал Михаил Симонов, возглавивший бюро в 1983 г. Первоначально ОКБ Сухого не принимало участия в Целевой комплексной программе создания истребителей 90-х годов (И-90), которая была утверждена постановлением Совмина СССР в 1981 г. Работы по созданию многоцелевого тяжелого истребителя возглавил ММЗ им. А. И. Микояна. Когда ОКБ Сухого также решило выступить с собственным проектом машины по программе И-90, Минобороны СССР выделило деньги для финансирования соответствующих НИОКР. Окончательная компоновка новой машины, построенной по схеме "утка" с передним горизонтальным оперением (ПГО) и крылом обратной стреловидности (КОС), была реализована в начале 90-х. В это время Россия входила в системный экономический кризис, непосредственно затронувший ОПК и военное ведомство. Так что строить новый самолет фирме Сухого пришлось за счет собственных средств. Одно время в Иркутске постройка "Беркута" велась параллельно с Су-30МКИ.

Как отмечает главный конструктор Су-47 Сергей Коротков, необычная схема самолета была выбрана исходя из тех условий, которые Минобороны ставило перед ОКБ. Тогда в нашей стране появились технологические возможности реализовать такую конструктивно-силовую схему и тем самым выполнить такти-

ко-техническое задание военных. Как утверждает Сергей Коротков, крыло с обратной стреловидностью (КОС) в совокупности с данной компоновкой позволило реализовать большие маневренные характеристики по сравнению с обычным крылом.

КОС, как наиболее заметная отличительная черта "Беркута", как правило, вызывает наибольшее количество вопросов. Но опыты с обратной стреловидностью имеют давнюю историю. Так, после войны в СССР был спроектирован административный самолет с КОС, опытные машины с таким крылом строились в США в 70-80-х годах. К ней возвращались снова и снова потому, что применение компоновки с КОС сулило выигрыш в аэродинамике и несущих способностях самолета. Но до определенного момента требуемого эффекта не могли достигнуть, поскольку не было материалов, которые позволяли бы добиться выдающихся результатов.

Если в США экспериментальные самолеты с обратной стреловидностью крыла строили в основном на базе уже существовавших машин или с широким использованием отработанных агрегатов и систем, то в ОКБ Сухого пошли по пути создания полностью новой машины. Крыло с обратной стреловидностью стало лишь одним из нюансов "Беркута". Надо начать с того, что в этом проекте были реализованы новые технологические подходы. Впервые в нашей стране самолет создавался на новых технологических принципах. В начале 90-х это еще не было цифровым проектированием в современном понимании, однако подходы к технологиям XXI века уже закладывались. Была реализована технология сборки машины из крупногабаритных панелей двойной кривизны. В результате поверхность фюзеляжа была собрана всего из 28 панелей. В дальнейшем эти наработки были использованы в программе пятого поколения и серийного выпуска Су-34. Отличительными особенностями конструкции Су-47 является широкое применение композиционных материалов (ОКБ Сухого впервые работало в этом направлении), смешанных конструкций с применением композиционных и металлических элементов. Доля композитов в конструкции Су-47 составляет около 35 %. Также при создании "Беркута" была отработана технология работы с композиционными материалами в больших габаритах. Реализована новая эргономика кабины пилота. Для уменьшения воздействия на летчика больших перегрузок катапультное кресло установлено под углом 30 градусов. Вместо центрального поста применена боковая ручка управления. По словам Сергея Короткова, новые технологические принципы создания летательных аппаратов и перспективные для авиастроения материалы, которые затем использовались при разработке ПАК ФА, отработаны именно на Су-47.

К сожалению, заложенный в конструкции "Беркута" потенциал полностью реализовать в серийном производстве пока не удалось. Ведь изначально ему не была уготована роль исключительно эксперимен-

тального самолета. По словам Сергея Короткова, "у нас есть определенные вопросы к тем композиционным материалам, которые сейчас существуют в России, к их характеристикам. Есть их аналоги, которые были бы более предпочтительны. Кроме того, значительное количество предприятий, которые занимались этой тематикой в СССР, теперь находится за пределами России. А одно из требований Министерства обороны к проектам такого уровня - материалы и комплектующие должны быть только российскими".

Как говорит Сергей Коротков, "самолет с крылом обратной стреловидности можно сделать и из металла и он будет летать, но летать, как утюг". Такая машина получится тяжелой и неэкономичной, а значит, имеющей недостаточную маневренность, ограниченный радиус действия и нагрузку. Пример тому - F-117, созданный ради одной задачи - снижения радиолокационной заметности в ущерб всем остальным характеристикам, отличающим современные тактические самолеты. При создании Су-47 ставилась иная задача - обеспечить маневренность, как минимум, не хуже, чем у машин этого класса, а также реализовать ряд других характеристик, которые позволили бы поставить его в ряд самолетов нового поколения.

В 90-х в разработке композитов и вовсе наступило затишье, связанное с исчерпанием советского задела и общими экономическими проблемами страны. Сейчас интенсивные работы по композитам возобновлены: рассматривается более 140 проектов создания новых материалов. Естественно, в авиации найдут применение не все из них, поэтому в настоящее время выбираются те направления, которые необходимы в авиастроении. Учитывая то, что генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян вошел в недавно созданный по поручению президента Владимира Путина Координационный совет по нанотехнологиям, очевидно, что на предприятии будут очень серьезно работать в этом направлении.

Отвлечемся, однако, от "железа", надо вспомнить и людей, давших этому самолету путевку в жизнь.

После нескольких лет самостоятельного проектирования Михаил Симонов передал проект самолета С-37 под руководство Михаила Погосяна. В марте 1998 г. главным конструктором самолета был назначен Сергей Коротков, задействованный в работах по этому проекту с самого их начала. Большой вклад в создание "Беркута" внес Андрей Недосекин, являвшийся заместителем главного конструктора. Первый полет на Су-47 совершил летчик-испытатель Игорь Вотинцев, сейчас - шеф-пилот фирмы "Сухой". Вместе с ним "Беркут" ставили на крыло Вячеслав Аверьянов, Сергей Богдан, Юрий Ващук, а также Игорь Маликов - строевой летчик из ахтубинского Государственного летно-испытательного центра имени В. П. Чкалова. Удивительно, но за все 10 лет испытаний у самолета сохраняется один и тот же технический экипаж. Эти люди - инженер, ведущий летных испытаний, механики, специалисты по разным специальностям - преданы уникальному самолету и искренне верят в него.

Как уже отмечалось, "Беркут" продолжает программу летных испытаний. Схема Су-47 оказалась очень удачной для отработки в масштабе один к одному различных технических решений, появляющихся в проекте ПАК ФА. Эксперименты на реальном, летающем самолете позволяют решить поставленные задачи с большей точностью, большей вероятностью выбора правильных решений, чем с применением стендов, продувок в аэродинамических трубах и т. д. Тем самым сокращается время реализации проекта истребителя пятого поколения. Как отмечает Сергей Коротков, "решения, отработанные на Су-47, в дальнейшем будут просто подтверждены на самолете пятого поколения без дополнительных испытаний".

*Илья КЕДРОВ*

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
03.10.07*



# БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА** на стр. **95** и вышлите ее факсом по номеру, указанному в заявке.

## УЧЕНИЯ НА СТАНКОДРОМЕ

### **Командиры оборонной промышленности пытаются развивать гражданское машиностроение.**

Первую всероссийскую научно-практическую конференцию "Актуальные проблемы развития машиностроения в России" провела общероссийская общественная организация "Союз машиностроителей России". Из 55 регионов страны в МГТУ им. Баумана, где проходила конференция, съехались 836 делегатов. Это руководители федеральных и региональных органов власти и управления, представители администрации президента и правительства, парламентарии, руководители машиностроительных предприятий, научно-исследовательских и проектных институтов, общественных объединений и организаций. Своих представителей прислали более сотни предприятий российского машиностроения, среди которых такие столпы отрасли, как Объединенная авиастроительная корпорация, авиационная холдинговая компания "Сухой", авиадвигателестроительная фирма "Салют", автомобильные КамАЗ и ГАЗ, "Российские железные дороги", "Трансмашхолдинг", "Тяжпромэкспорт", "Концерн средне- и малотоннажного кораблестроения".

Это первое серьезное мероприятие со времени создания Союза машиностроителей пять месяцев назад. Как сказал в своем вступительном слове первый вице-премьер Сергей Иванов, машиностроители не ограничиваются декларациями, а действуют по принципу "сказано - сделано". По словам г-на Иванова, машиностроение - становой хребет экономики, поскольку производит средства производства для всех отраслей.

Процесс инновационного развития России, по мнению первого вице-преьера, начат именно с машиностроения. Осталось выработать эффективные механизмы реализации замыслов. Сергей Иванов предложил начать "наступление по всему фронту", объединив усилия производства и науки, сведя воедино отраслевые стратегии, наладив государственно-частное партнерство, венчурное финансирование и лизинг.

Если вся российская промышленность за семь месяцев этого года дала прирост 7,7 %, то машиностроение - 28 %. В машиностроении сегодня трудится более трех миллионов человек.

С основным докладом выступил председатель Союза машиностроителей генеральный директор Федерального государственного унитарного предприятия "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov. Он признал, что в машиностроении России только начались структурные изменения и идут они тяжело. Среди первоочередных проблем г-н Чemezov назвал крайнюю изношенность оборудования, нехватку кадров, неуправляемость ценообразования и медленное формирование госкорпораций. По мнению докладчика, главным кредитором технического перевооружения должно стать государство, что отнюдь не исключает участие частного бизнеса. На сегодня государственный заказ на предприятиях машиностроения не превышает 20 %.

В последние годы предприятия оборонно-промышленного комплекса, ссылаясь на рост цен на энергоносители и сырье, в три-четыре раза взвинтили цены на собственную продукцию. Поэтому сегодня, сказал Сергей Чemezov, вырабатывается государственная концепция регулирования цен. Будет совершенствоваться и антимонопольное законодательство. Среди других дел государственного масштаба Сергей Чemezov назвал возрождение системы профессионально-технического образования. Сегодня в системе государственного образования инженеров лишь 17 % от всех дипломированных специалистов, остальное - гуманитарии, среди которых финансистов и экономистов втрое больше необходимого количества.

Председатель Союза машиностроителей призвал формировать национальную систему сертификации и стандартизации, приобретать зарубежные производственные активы, а сами предприятия отрасли - активнее выходить на рынок IPO.

Комментируя выступление г-на Чemezova, Сергей Иванов назвал госзаказ "лакомым куском" (1 трлн руб. в год), за который надо бороться. Отныне формирование государственного оборонного заказа переходит от Министерства экономического развития к Военно-промышленной комиссии с передачей в ее ведение соответствующего департамента. К оборонным предприятиям, которые "задирают цены и не укладываются в сроки", будут применяться жесткие санкции. "Производство должно быть не только надежным, но и красивой", - сказал Сергей Иванов и привел в пример недавно показанный в Комсомольске-на-Амуре самолет "Сухой Суперджет 100", который был покрыт какой-то чудо-краской.

Что касается кадров на предприятиях машиностроения, то сегодня, по словам Сергея Иванова, наблюдается поразительная картина: в колледжах, которые содержатся крупными фирмами, стали появляться ученики, уже имеющие высшее образование: не найдя применения своим гуманитарным профессиям, обладатели престижных некогда дипломов идут осваивать рабочие профессии, которые дадут им хлеб.

По итогам конференции была принята резолюция. В ней названы основные причины низкой конкурентоспособности продукции российского машиностроения, сформулированы рекомендации Союзу машиностроителей. Среди них участие в разработке государственной стратегии развития гражданского машиностроения и станкоинструментальной промышленности на период до 2015 года, государственной целевой программы по созданию системы подготовки и переподготовки высококвалифицированных профессиональных кадров низшего, среднего и высшего звена для нужд промышленности, комплексной системы разработки и внедрения отраслевых стандартов и требований.

*Николай ПОРОСКОВ*

*источник: газета «Время новостей»  
01.10.07*

## РЕМОТОРИЗАЦИЯ КАДРОВ

### Гендиректор ПМК попросился в отставку.

Спустя год после смены топ-менеджера ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК) компания вновь остается без руководителя - нынешний гендиректор Валерий Жеглов подал в отставку. Сегодня его заявление должен был рассмотреть совет директоров ПМК, но, по данным источников "Ъ", из-за отсутствия кандидатуры преемника мероприятие отложено. Эксперты "Ъ" связывают отставку господина Жеглова с тем, что после создания Пермского центра двигателестроения (ПЦД) управляющая компания будет ликвидирована.

Как сообщили "Ъ" вчера сразу несколько источников на ПМК, генеральный директор ЗАО Валерий Жеглов объявил о намерении уйти в отставку. По их словам, на сегодня было намечено проведение совета директоров УК ПМК, где планировалось рассмотреть заявление господина Жеглова. Но заседание совета директоров ПМК перенесено на более поздний срок, по данным источников "Ъ", в связи с тем, что кандидатура преемника еще не определена. По словам собеседников "Ъ", уход с поста стал личным желанием господина Жеглова. "Отставка не инициирована. Это трудно объяснить. Видимо, что-то глубоко личное", - считает один из членов совета директоров ПМК, попросивший не называть его имя в печати. Сам Валерий Жеглов не подтвердил и не опроверг намерение уйти, ноотрез отказавшись от каких-либо комментариев по этому поводу. У господина Жеглова действует трехлетний трудовой контракт, заключенный в 2006 году.

ЗАО "УК ПМК" учреждено в 2003 году для управления предприятиями "Пермских моторов". Управляют около 15 моторными АО. Акционерами ПМК являются: ОАО "Пермский моторный завод" (25,01 %), ОАО "Авиадвигатель" (14,99 %), ОАО "Редуктор-ПМ" (10 %), ЗАО "Металлист-ПМ" (5 %), ОАО "Энергетик-ПМ" (2,5 %), ЗАО "Мотор-сервис" (2,5 %), Внешторгбанк (25,01 %). Планируемая в 2007 году выручка предприятий ПМК - более 13 млрд рублей, ожидаемая чистая прибыль - 321 млн рублей. Активы, которыми управляет ПМК, должны войти в состав ОАО "Пермский центр двигателестроения", создание которого Роспром одобрил летом 2007 года.

Господин Жеглов проработал в должности топ-менеджера УК ПМК один год. Ровно год назад, 10 октября, УК ПМК официально сообщила о смене гендиректора. Тогда эту должность покинул Александр Иноземцев, который три года, с момента ее создания, возглавлял УК ПМК. Его отставку связывали прежде всего со сменой собственников на пермских предприятиях - в августе прошлого года Внешторгбанк (ВТБ) продал большую часть своих моторных активов АФК "Система". Вскоре после этого договор с господином Иноземцевым закончился, и новый акционер его не продлил. Топ-менеджером был назначен Валерий Жеглов. Он работал на предприятиях ПМК с 2003 года. Сначала - в качестве члена правления НП "Груп-

па "Гута", а затем - руководителя московского представительства и члена правления УК ПМК. Позднее он был назначен на должность первого заместителя гендиректора УК ПМК.

За время работы Валерия Жеглова был реанимирован проект ПЦД, призванный объединить разрозненные пермские компании в одном АО. Застрявший в министерствах и ведомствах правительства РФ с 2005 года, проект с прошлого года стал активно обсуждаться. Весной 2007 года его параметры были утверждены Роспромом. Однако вариант, предложенный топ-менеджментом УК ПМК, в августе был существенно изменен российским правительством. Президентом РФ была утверждена конфигурация, при которой в ПЦД войдут только "Авиадвигатель" и ПМЗ. Хотя раньше, помимо них, предполагалось включить в него "Редуктор-ПМ" и "Пермские моторы".

В АФК "Система" отказались от комментариев по поводу возможной отставки Валерия Жеглова. Один из миноритариев "Пермских моторов" Владимир Дитяев считает, что уход гендиректора может быть связан с грядущим созданием ПЦД: "Он понимает, что управляющей компании при создании Пермского центра двигателестроения все равно не будет. По моему мнению, это одна из причин его ухода. Кроме того, ни ВТБ, ни АФК "Система" по-настоящему не занимались управлением моторными активами и не помогали Валерию Жеглову".

Источник "Ъ" в ПМК утверждает, что акционеры определятся с новым топ-менеджером в течение месяца. Собеседник не исключил, что в качестве временного и. о. гендиректора может быть назначен нынешний замдиректора Михаил Дическул, ранее работавший замдиректора "Авиадвигателя", "Пермавиа", Пермского моторного завода. Сам господин Дическул сообщил "Ъ", что ему вообще ничего не известно о планируемой отставке гендиректора. Бывший гендиректор УК ПМК Александр Иноземцев на вопрос корреспондента "Ъ", интересно ли ему вновь возглавить управляющую компанию, сообщил, что "все будет зависеть от условий работы в УК ПМК".

Анастасия КОСТИНА

источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»  
10.10.07

### 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>

## НОВЫЙ "СУПЕР" ОТ "СУХОГО"

### **В Комсомольске-на-Амуре на авиастроительном производственном объединении прошла церемония выкатки первого летного образца самолета Sukhoi SuperJet 100.**

В торжественном мероприятии публичной презентации самолета приняли участие первый заместитель председателя Правительства России Сергей Иванов, а также представители министерств и ведомств трех государств - участников проекта - России, Франции и Италии. Авиалайнер стал первым гражданским самолетом, построенным в новой России "с чистого листа". Многие специалисты называют его приоритетным продуктом в стратегической линейке всей Объединенной авиастроительной корпорации.

### **КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА**

Выкатка - это принятая в авиастроении первая публичная презентация первого летного образца нового самолета. По существующей традиции производитель авиационной техники проводит такую презентацию продукта на этапе, предваряющем подготовку к первому полету.

Презентация стала для ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) своеобразным отчетом о проделанной работе. Для потенциальных покупателей это убедительное свидетельство того, что проект состоялся и, образно говоря, вышел на финишную прямую. Надо сразу сказать, что первый полет российского лайнера, спроектированного на основе самых последних компьютерных технологий, состоится до конца этого года.

Уже проведены испытания фюзеляжа на герметичность, по нагружению пилона двигателя в объеме, необходимом для первого полета. Также выполнены испытания крыла на эксплуатационную нагрузку, и теперь ведется подготовка к испытанию фюзеляжа на полное избыточное давление. Эти работы являются первым этапом по выработке заключения для первого вылета и проведения первого этапа летных испытаний.

Параллельно в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске на авиастроительных объединениях идет агрегатная сборка следующих четырех самолетов Sukhoi SuperJet 100 - трех летных и одного ресурсного. К концу 2007 года планируется подготовить к окончательной сборке второй летный самолет.

Не секрет, что, когда Авиационная холдинговая компания (АХК) "Сухой" взялась за выполнение этой программы, очень многие скептики не верили в ее успешную реализацию. На том этапе продукцией холдинга были боевые самолеты, составлявшие основу фронтовой авиации России и тактической авиации многих стран мира.

На презентации генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян по этому поводу отметил: "Лучший аргумент того, что создание современного конкурентоспособного самолета компании по силам, - это сам самолет, который будет сегодня представлен общественности".

### **КООПЕРАЦИЯ ЛИДЕРОВ**

На презентации авиалайнера гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян отметил, что самолет вобрал в себя частицы труда и таланта как российских специалистов, так и многих тысяч людей в мире, входящих в команду создателей этой новой уникальной российской машины. Он поблагодарил правительства России, Италии и Франции за поддержку проекта, а также финансовые структуры за то, что поверили и поддержали программу Sukhoi SuperJet 100.

Действительно, в работе над проектом объединились многие ведущие фирмы мирового авиастроения. Как отметил первый вице-премьер Сергей Иванов, создание нового российского лайнера было бы невозможным без международной кооперации. По его мнению, чтобы создать конкурентоспособный продукт, требуется все самое лучшее, что на данный момент существует: и технологии, и материалы, и оборудование. Такая практика действует сейчас не только в России, но и во всем мире.

Кооперация позволила не только объединить усилия при создании самолета, отвечающего всем современным требованиям. Благодаря этому сотрудничеству российские фирмы подтвердили свой мировой уровень работы. Именно делом наши отечественные фирмы доказали свою конкурентоспособность и разрушили ряд мифов, бытовавших за рубежом. Ведь известно, что порой в конкурентной борьбе в адрес наших фирм звучали негативные высказывания и создавались стереотипы о якобы отставании российской конструкторской мысли от зарубежных стандартов. На деле оказалось, что Россия может быть надежным партнером и прочно удерживает позиции лидера авиастроения. Например, двигатель для самолета, выбранный на конкурсной основе в апреле 2003 г., был разработан французскими и российскими специалистами.

Двигатель SaM146 создавался НПО "Сатурн" совместно с компанией Спестра (Франция) на принципах стратегического партнерства с разделением рисков и доходов. Разделение работ по этой программе между двумя фирмами составляет 50 на 50. Это касается разработки, производства, маркетинга, продажи и послепродажного обслуживания. Именно равноправное партнерство, хорошие результаты сотрудничества по созданию SaM146 открыли отличные перспективы по дальнейшей реализации программы. Она признана приоритетной на уровне глав правительств России и Франции и стала одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности. На сегодняшний день SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения. Сертификация двигательной установки будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам. Готовятся испытания двигателя SaM146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ ЛИИ им. Громова. Первый полет запланирован на октябрь 2007 года.

Двигатель SaM146 обладает всеми необходимыми преимуществами для выхода на мировой рынок в

условия жесткой конкуренции, когда заказчик ориентируется на низкую стоимость, но при этом хочет иметь товар с высокой надежностью, а также с высоким уровнем эксплуатационной технологичности и соответствия перспективным экологическим требованиям.

До сих пор многим российским авиалайнерам, что называется, подрезали крылья новые мировые требования по экологии и шумам. SaM146 берет этот барьер.

Потребность в двигателях SaM146 для моторизации самолетов семейства Sukhoi SuperJet 100, по оценкам специалистов, составляет около 2000 штук. При этом уже сейчас отдельные авиакомпании начали изучать возможности по установке SaM146 на другие самолеты. Однако российско-французские партнеры приоритетной целью для себя видят участие в проекте фирмы АХК "Сухой". Только после его реализации они готовы рассматривать другие предложения.

### СООТВЕТСТВОВАТЬ ТРЕБОВАНИЯМ

Новый самолет не только отвечает мировым стандартам, но и сам предъявляет требования к эксплуатантам. Среди российских экспертов по сей день ведутся споры о том, насколько пригоден самолет для эксплуатации на отечественных аэродромах. Противники проекта Sukhoi SuperJet заявляют, что расположение двигателей под крылом самолета не обеспечивает безопасности полета при взлете и посадке. Их пугает на этих этапах полета попадание в силовую установку посторонних предметов. При этом они забывают о двух принципиально важных моментах.

Первое. При проектировании был учтен имеющийся опыт эксплуатации самолетов с таким расположением двигателей. Применены конструктивные решения, исключающие попадание посторонних предметов в силовую установку из-под колес передней стойки шасси. Вторым, не менее важным пунктом стало требование к аэродромам. Оборудование самолета Sukhoi SuperJet позволяет выполнять посадку практически при нулевой видимости. При этом надо учесть, что соответствующее оборудование должно находиться и на аэродроме, который относится к категории высшего класса. Содержание таких воздушных портов просто не допускает наличия неподготовленных взлетно-посадочных полос.

Другое дело, что до недавнего времени количество таких аэродромов у нас в России можно было сосчитать по пальцам. И все же уже сейчас основные российские аэропорты способны принимать самолеты семейства Sukhoi SuperJet. При этом, как отметил С. Б. Иванов, выделены деньги на соответствующую модернизацию аэродромов и такая работа ведется.

### КУРС НА РЫНОК

Еще на этапе планирования в качестве одной из контрольных точек была названа презентация авиалайнера в 2007 году. Как видим, временные рамки компания выдерживает, и теперь главной на повестке дня становится продажа самолетов.

На сегодняшний день ГСС уже имеет 73 твердых заказа и 39 опционов на Sukhoi SuperJet 100, а до конца 2007 года их количество будет доведено до 100 машин. К концу следующего года должна завершиться сертификация самолета, и в 2008 году первые серийные самолеты будут поставлены первому заказчику - ОАО

"Аэрофлот - Российские авиалинии". Семейство Sukhoi SuperJet будет состоять из трех базовых машин, рассчитанных на перевозку от 75 до 95 человек. Каталожная цена 95-местной версии самолета - 28 млн долларов.

Проект включен в Федеральную программу "Развитие гражданской авиатехники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года", предполагающую государственную финансовую поддержку. По оценкам экспертов, общая стоимость программы создания семейства региональных самолетов - 920 млн долларов. По прогнозам специалистов, продажи самолета между российскими и зарубежными компаниями распределятся приблизительно в соотношении 50 на 50. Весь рынок региональных самолетов до 2024 года оценивается в 5700 машин. При этом специалисты ГСС считают, что из этого числа 800 придется на самолеты семейства Sukhoi SuperJet 100, из них около 300 приобретут авиакомпании из России и стран СНГ.

По мнению генерального директора АХК "Сухой" Михаила Погосьяна, "объем рынка на ближайшие 20 лет - двадцать тысяч самолетов, из них шесть тысяч - на региональный рынок. Именно в нише региональных самолетов мы рассчитываем на серьезный успех". Если АХК "Сухой" хочет оставаться одним из лидеров на авиационном рынке, то другого пути, как заниматься диверсификацией производства, сегодня нет. Как пояснил М. Погосян, "время, когда мы занимались только военной авиацией, прошло. Все крупнейшие мировые авиагиганты, в числе которых Boeing и Airbus, включились в создание гражданских машин, и мы со своей стороны хотим занять свою нишу на рынке региональных самолетов. Были и скептики, которые сомневались в том, что мы способны сделать новый самолет с нуля. Потом они говорили, что мы не сможем его построить. Лучший контраргумент - это готовый новый самолет SuperJet 100".

### ПРОБЛЕМА СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Только 59 процентов российских аэродромов имеют взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием, сообщили Интерфаксу-АВН в комитете Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям. "Все остальные аэродромы имеют грунтовое покрытие, не позволяющее принимать большинство типов самолетов. К тому же две трети из российских аэродромов были построены более 20 лет назад и требуют реконструкции", - сказал собеседник. Светосигнальным оборудованием обеспечена лишь половина аэродромов.

Согласно государственному реестру аэродромов гражданской авиации на сегодняшний день в России их насчитывается 383, что практически на тысячу меньше, чем в 1992 году. Решение этих проблем, считает собеседник корреспондента, возможно лишь за счет комплекса мер, включающих в себя компенсации государством роста цен на авиатопливо при эксплуатации российскими перевозчиками отечественных воздушных судов на внутренних линиях, создание в России сети узловых аэропортов с сетью местных авиаперевозок, а также решение вопроса о наделении аэропортов и аэродромов статусом единого юридического лица.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»  
03.10.07

## ПРЕСТИЖ РОССИЙСКОГО ОПК НА ВЕСАХ ИНДИЙСКОГО ТЕНДЕРА

### Выбор нового истребителя - для Дели вопрос прежде всего политический.

Индия объявила официальный тендер по закупке 126 многоцелевых истребителей для своих военно-воздушных сил. Победителя этого конкурса ожидает долгосрочный контракт на сумму, превышающую 10 млрд долл. Он включает в себя не только поставку самолетов, но и организацию их лицензионного производства на местных авиационных заводах, а также продажу комплектующих. Еще, естественно, обучение личного состава, работы по оборудованию аэродромов базирования соответствующей аппаратурой обеспечения полетов и другие компоненты.

### ВЕЛИКОЛЕПНАЯ "ШЕСТЕРКА"

По планам Министерства обороны Индии, первые самолеты должны поступить на вооружение ВВС страны в 2012 году, остальные - до 2020 года. Срок службы истребителей рассчитан на 40 лет, в течение которых они будут проходить постоянную модернизацию и обеспечиваться самым современным вооружением. Первые 18 машин Дели планирует получить в готовом виде, остальные 108 должны быть построены по лицензии на предприятиях индийской компании HAL. Кроме того, предусматривается опцион на приобретение дополнительно 64 боевых самолетов. Что подразумевает возрастание стоимости контракта до 16 млрд долл.

Тендер будет проводиться в три этапа. На первом специальная техническая комиссия, созданная индийским правительством, проверит предложения фирм-претендентов на победу, соответствие их заявок тактико-техническому заданию ВВС Индии. Затем пройдут реальные испытания самолетов-конкурентов на предмет определения их реальных боевых и эксплуатационных возможностей. И, наконец, будет проведена оценка коммерческих предложений конкурентов. Одно из главных требований Дели, чтобы 50 % стоимости контракта (а это значительно больше принятых в таких случаях 30 %) было реинвестировано в экономику Индии. В том числе и в развитие ее авиационной промышленности.

Официальные предложения (пакет документов на 211 листах) поучаствовать в тендере на поставку многофункциональных истребителей получили шесть фирм: две американские - Boeing Company (самолет F/A-18E/F Super Hornet) и Lockheed Martin (самолет F-16A/B Fighting Falcon), французская Dassault Aviation (самолет Rafale), шведская SAAB (самолет JAS-39 Gripen), Eurofighter (Великобритания, Германия, Италия, Испания; самолет EF-200 Typhoon) и наша РСК "МиГ" (истребитель МиГ-35). И хотя до окончания конкурса остается еще очень много времени - почти два года, а свои презентации участники тендера должны представить в ближайшие шесть месяцев, вопрос - кто победит и почему - стоит уже сегодня. Есть ли такой шанс у наших "МиГов"? Поразмышляем над этим.

### НЕОЧЕВИДНЫЕ ФАВОРИТЫ

В качестве фаворитов тендера специалисты называют три машины: российский МиГ-35 и американские F/A-18E/F Super Hornet, а также F-16A/B Fighting Falcon.

МиГ-35, как утверждают в Москве, - истребитель поколения "4++". Он - дальнейшее развитие самолетов МиГ-29К/КУБ, которые наша страна будет поставлять Индии для строящегося сейчас на "Севмаш-предприятии" авианосца Vikramaditya (бывший "Адмирал Горшков"), и МиГ-29М/М2. У "тридцать пятого" по сравнению с этими машинами повышенная боевая эффективность и улучшены авиационные характеристики. К примеру, в бортовом радиоэлектронном оборудовании стоит информационно-прицельный комплекс пятого поколения. Истребитель имеет возможность применять авиационные ракеты и бомбы как российского, так и иностранного производства. Повышена у него и боевая выживаемость за счет внедрения бортового комплекса обороны, который включает в себя оптико-электронные системы обнаружения атакующих ракет и лазерного облучения, средства радиопротиводействия и автоматы выброса ложных целей.

За счет этих новшеств МиГ-35 способен побеждать в воздушном бою истребители четвертого и пятого поколений, наносить удары высокоточным оружием по наземным и надводным целям в любое время суток и в любых погодных условиях без захода в зону действий ПВО. Вести воздушную разведку с использованием оптико-электронных и радиотехнических средств, а также выполнять функцию воздушного пункта управления авиационными группировками. Есть у него и другие достоинства. Например, существенно повышена надежность самолета, двигателя и его авионики, для чего используются средства антикоррозийной защиты, применяемые в тропическом климате. Снижена заметность истребителя в радиолокационном диапазоне. Бортовое радиоэлектронное оборудование сопрягается с БРЭО иностранного производства, как это сделано на поставленном Дели Су-30МКИ, где стоит французская, израильская и индийская аппаратура. Есть свои преимущества и у соперников "тридцать пятого". У F-16A/B, к примеру, при той же скорости, как и у МиГ-35, только один двигатель, но с тягой в 13 тыс. тонн (у "МиГа" - два двигателя, каждый из которых "тянет" 9 тыс. тонн). При этом меньший расход топлива и увеличенный ресурс работы. Боевая нагрузка примерно одинаковая. А практический потолок - чуть меньший, чем у МиГа. Но хорошие бортовые радиолокационные системы и голографическая система отображения информации на лобовом стекле кабины. У F/A-18E/F - тоже два двигателя, но с тягой по 10 тыс. тонн каждый. Практический потолок меньше, чем у "МиГа", - 15 200 метров против заявленных 17 500, но зато большая ракетно-бомбовая нагрузка. Он может нести восемь тонн боеприпасов на 11 внешних узлах подвески, "тридцать пятый" имеет только восемь узлов подвески и около шести тонн боевой нагрузки...

МиГ-35 уже демонстрировался на выставке в Бангалоре, где показывали свои возможности Super Hornet и Fighting Falcon. Индийские летчики и политики видели их не только на статистических стоянках, но и в полете, даже в учебном воздушном бою. А спорить и сравнивать тактико-технические характеристики боевых машин - дело специалистов. Тем более что, по мнению автора, боевые качества истребителей, представленных на тендер, будут играть если не второстепенную, то все же подчиненную роль. Главными могут быть совсем другие приоритеты.

### МОСКОВСКИЕ КОЗЫРИ

Большинство индийских боевых самолетов - советского или российского производства. Начиная от модернизированных МиГ-21 "Копье", которые в 2004 году выиграли учебный воздушный бой у американских F-15, и заканчивая самыми современными многофункциональными истребителями Су-30МКИ. По данным авторитетного английского справочника The Military Balance, самолетный парк ВВС Индии насчитывает свыше 600 машин, произведенных на наших отечественных заводах, и только семь десятков французских Mirage 2000 и Jaguar, еще около десяти самолетов вертикального взлета и посадки Sea Harrier на переданном Лондоном Дели лет пятьдесят назад авианосце Viraat.

На заводах корпорации HAL идет лицензионная сборка российских многофункциональных истребителей Су-30МКИ. Индийские инженеры и техники, хорошо знакомые с технологией их производства, смогут без труда освоить и сборку, что входит в условие тендера, нового отечественного самолета. Американских самолетов индийцы еще не делали.

Есть и еще один несомненный плюс в российской заявке на победу в тендере. Правда, он не имеет прямого отношения к тактико-техническим преимуществам МиГ-35 над своими конкурентами или к возможности производить эту машину на индийских предприятиях. Он носит скорее политико-экономический оттенок, чем военный, технический или политический. Это практика резонансных санкций, которые часто использует Госдепартамент США против стран, которые по каким-то причинам вызывают его неудовольствие.

Та же Индия около тридцати лет подвергалась экономическим санкциям со стороны США за отказ присоединиться к Договору о нераспространении ядерного оружия (ДНЯО) и Договору о всеобъемлющем запрещении ядерных испытаний (ДВЗЯИ). Между Дели и Вашингтоном практически не было никаких военно-технических связей. Ситуация изменилась только в марте 2006 года, когда две страны подписали совместное соглашение о сотрудничестве в ядерной области. По мнению многих экспертов, это произошло потому, что Соединенные Штаты, озабоченные возможностью окончательно потерять для себя индийский рынок, на котором серьезно обосновались Россия, Франция, Германия и другие экономически высокоразвитые страны, вдруг решили потеснить своих конкурентов. И вернуть себе возможность каким-то образом влиять на внешнюю политику Дели. И хотя реальных результатов сотрудничества индийских военных с американцами пока нет, не исключено, что победа в тендере на поставку Дели

заокеанских истребителей станет прорывом североамериканских компаний на весьма перспективный индийский рынок и связанные с этим перспективы.

Но где гарантия, что после заключения контракта с Boeing на поставку F/A-18E/F Super Hornet или с Lockheed Martin на закупку F-16 Fighting Falcon на Индию по тем или иным причинам вдруг не свалятся новые санкции со стороны Соединенных Штатов? Как внезапно свалились они на ту же Венесуэлу, когда там к власти пришел, кстати, демократическим путем, полковник Уго Чавес. Именно после отказа Вашингтона поставлять запасные части к закупленным ранее Каракасом истребителям F-16 пришлось южноамериканской стране обращаться к России и заключать контракт на поставку истребителей Су-30МК2.

Москва в отношении своих торговых партнеров и партнеров по военно-техническому сотрудничеству к санкциям никогда не прибегала. За исключением, разумеется, тех случаев, когда принимались соответствующие решения Совета Безопасности ООН.

Кроме того, Россия, в отличие от тех же США или Франции, не поставляет военную технику Пакистану, что немаловажно для Дели. Но на руках у Москвы не одни только козыри.

### ИМИДЖЕВЫЕ ПОТЕРИ

Есть и очевидные сложности, способные помешать России победить в многомиллиардном индийском тендере. И одно из главных, как ни странно, - неоднозначный опыт Дели в военно-техническом сотрудничестве с Москвой. Кроме больших успехов в нем существуют серьезные провалы и даже конфликты.

Самый свежий пример - затянувшаяся модернизация авианосца "Адмирал Горшков", который уже не первый год носит новое название Vikramaditya. Корабль, который по контракту должен быть передан индийской стороне в 2008 году, едва-едва сможет выйти на ходовые испытания в 2010-м, а то и в 2012-м. Что, конечно же, вызывает резкое недовольство официального Дели и индийских адмиралов, хотя они и выражают его публично в достаточно деликатной форме. За срыв сроков выполнения контракта летом нынешнего года был даже снят с должности генеральный директор североморского "Севмаш-предприятия" Владимир Пастухов, но это на ситуацию не повлияло. Как выяснилось, люди, которые подписывали с индийцами договор о переделке корабля, просчитались со средствами, необходимыми на проведение данной работы. И 2,5 млрд долл., которые уже ассигновала Индия, оказалось крайне мало.

Где теперь брать оставшуюся сумму? Индийцы не хотят платить дополнительно. Более того, грозят штрафными санкциями за невыполненную работу и срыв контракта. Убытки терпят все...

Заключать новый контракт с Россией на поставку истребителя МиГ-35 - значит опять рисковать. Где гарантия, что первые восемнадцать истребителей появятся в Индии к обозначенному 2012 году? Любой серьезный политик, экономист или военный руководитель на месте индийцев глубоко задумался бы над тем, нужно продолжать сотрудничество со столь ненадежным партнером или нет.

Конфликтная ситуация вокруг авианосца Vikramaditya - не единственная в сфере индийско-российского военно-технического сотрудничества. Несколь-



ко лет назад "Балтийский завод" из Санкт-Петербурга более чем на год задержал сдачу Дели трех фрегатов проекта 11356 Talwar, Trishul и Tabar, так как на них возникли проблемы с зенитно-ракетным комплексом "Штиль". Ракеты упорно не хотели лететь в цель под управлением корабельной радиолокационной станции наведения. За что завод был "наказан" почти на 40 млн долл.

Сегодня возникла проблема с модернизацией для Индии пяти противолодочных самолетов Ил-38SD (May, по классификации НАТО). Дели отказывается принимать их, так как комплекс по обнаружению подводных лодок "Морской змей", который поставлен на этих машинах, его морских летчиков не устраивает.

Не будем задавать недоуменный вопрос, куда смотрел заказчик, когда заключал контракт на установку именно этого комплекса. Тем более что возможности "Морского змея" ему были хорошо известны. Другой момент более интересен: что стоит за этим конфликтом - попытка сбить цену (сумма контракта, по некоторым данным, равняется 150 млн долл.) или заключить договор с другой компанией, в частности с американской Lockheed Martin, которая предлагает Дели свой P-3C Orion?

Если эта связь есть, то успех МиГ-35 в предстоящей борьбе за десяти миллиардный контракт представляется все менее вероятным. Надо учесть и то обстоятельство, что Дели сегодня старается проводить многовекторную оборонную политику, не закликивается на сотрудничестве с одной, пусть и никогда не подводившей его по большому счету страной. "Не класть все яйца в одну корзину" - это по-своему разумно и прагматично. А курс индийского руководства, кто бы ни возглавлял государство, всегда был предельно прагматичным.

Правда, у России есть и весьма впечатляющие примеры успешного военно-технического сотрудничества с Индией в оборонной сфере. Вспомним хотя бы закупки многофункциональных истребителей Су-30МКИ, каких, кстати, нет даже на вооружении Российской армии. Не забудем контракт на поставку и производство танков Т-90С, приобретение зенитно-ракетного и артиллерийского вооружения, в том числе реактивных систем залпового огня "Смерч". Можно назвать и многие другие контракты.

Особенно заметный среди них связан с созданием совместного российско-индийского предприятия

BrahMos, которое выпускает одноименную сверхзвуковую противокорабельную ракету. Индийцы приспособили ее для вооружения своих "сушек", для систем береговой обороны и для новых фрегатов, которые строятся на калининградском заводе "Янтарь". В том числе и для дизельных подводных лодок. Не исключено, что эти ракеты могут быть предложены для оснащения МиГ-35.

## ЧЕМ СЕРДЦЕ УСПОКОИТСЯ

Правда, до подведения итогов тендера на поставку 126 многоцелевых истребителей индийским ВВС еще очень далеко. Как полагают опрошенные нами эксперты, фаворитами его будут и останутся только две машины - российская и американская. Их после долгих споров и переговоров в конце концов и объявят победителями. Половину контракта получит Россия, половину США. Именно так поступила в начале девяностых годов Малайзия, когда подписала контракт на поставку 18 истребителей МиГ-29 и столько же истребителей F-16.

Одновременно Дели сохранит хорошие отношения и дружеские связи с Москвой, ее оборонно-промышленным комплексом, что продолжит поставлять ей ту военную технику, которую не захотят или не смогут продавать другие, и приобретет нового-старого партнера - американский ОПК, укрепит сотрудничество с Вашингтоном не только в оборонной сфере, но и во всех остальных. На фоне непростых отношений США и Китая Индии это весьма выгодно.

А российской оборонке придется принимать меры по повышению качества своей работы. Частые рекламации на отечественную боевую технику и вооружение, которые поставляются за рубеж, что пошли в последнее время буквально косяком, в чем вынужден был даже публично признаться первый вице-премьер Сергей Иванов, должны заставить руководителей оборонных предприятий задуматься об авторитете своей продукции.

Высокий потребительский имидж российской боевой техники - штука прихотливая. Его можно растерять в момент.

Виктор ЛИТОВКИН

источник:

газета «Независимое военное обозрение»  
12.10.07

## ЦЕНА "БУМАЖНЫХ НОСИТЕЛЕЙ"

### Проект Ан-148 рискует стать жертвой украинской политики.

Правление Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в минувшую пятницу подтвердило намерение начать в 2008 году серийный выпуск самолета Ан-148 на Воронежском акционерном самолетостроительном объединении (ВАСО) в соответствии с ранее принятым графиком. В распространенном по итогам заседания заявлении говорится, что правление "рассмотрело и одобрило комплекс мероприятий", обеспечивающих реализацию этого совместного рос-

сийско-украинского проекта. Между тем на Украине российская производственная программа Ан-148 стала инструментом борьбы за контроль над активами местной авиастроительной промышленности, и это может создать ОАК непредвиденные трудности с проектом. ОАК, как вчера заявил "Времени новостей" ее представитель, "в курсе того, что происходит вокруг Ан-148 на Украине, но не считает своевременным высказывать свою позицию по этому поводу".

Видимая часть схватки на Украине происходит в основном вокруг кресла генерального конструктора

киевского Авиационного научно-технического комплекса (АНТК) им. Антонова, которое с 2005 года занимает Дмитрий Кива. Учитывая стратегический характер отрасли, большая часть документов, отражающих ход борьбы, не публикуется. Однако, по неофициальным сведениям из украинских СМИ, летом этого года Главное контрольно-ревизионное управление (ГлавКРУ) Украины при правительстве страны проверило хозяйственную деятельность АНТК в 2005-2007 годах и обнаружило серьезные нарушения. Оно рекомендовало правительству сменить руководство этого государственного предприятия, так как среди нарушений, по тем же неофициальным сведениям, фигурировало выведение средств за рубеж, якобы совершенное руководством АНТК путем передачи на ВАСО проектной документации Ан-148 по необоснованно заниженным ценам.

Нежелательные для менеджмента АНТК оргвыводы, вытекающие из этого акта, были заблокированы в судебном порядке. По иску трудового коллектива АНТК Голосеевский суд Киева вынес определение, запрещающее министерству промышленной политики Украины и концерну "Авиация Украины" (в который АНТК входит с марта этого года) увольнять г-на Киву на основании проверки ГлавКРУ.

Параллельно развивается еще более засекреченный сюжет о неких изменениях в уставе АНТК, которых никто пока не видел, но запрета на которые руководство АНТК на всякий случай уже добилось в другом суде Киева - Соломенском. В сентябре первый вице-премьер-министр, министр финансов Украины Николай Азаров дважды писал министру промышленной политики Анатолию Головку и председателю правления "Авиации Украины" Олегу Шевченко письма с требованием сменить руководство АНТК и оба раза получил отказ со ссылкой на вышеуказанное определение суда. Сведения об этих письмах также неофициальны. По версии самого г-на Азарова, высказанной им журналистам 25 сентября, он писал г-ну Головку не по поводу увольнения действующего генконструктора, а лишь обращал внимание отраслевого министра на необходимость создания в АНТК перспективного научно-технического задела. "Нам необходимо, чтобы АНТК им. Антонова не занимался "проеданием старого багажа" в лице Ан-148, который мы выводим на серию, а чтобы в портфеле этого известнейшего конструкторского бюро было по меньшей мере несколько разработок, которые могли бы заменить Ан-148 через три-четыре года", - сказал г-н Азаров. Как бы то ни было, в этом заявлении Ан-148 фигурирует не в качестве достижения и приоритетного направления работы, а скорее в контексте претензий к руководству АНТК со стороны правительства Украины.

Между тем в производственной программе российской ОАК предусмотрен до 2012 года выпуск в Воронеже 96 самолетов Ан-148. Первые четыре из них должны быть собраны в 2008 году, в 2009-м - еще 12, в 2010-м - 18 и так далее. После 2012 года предприятие рассчитывает выпускать по 36 Ан-148 ежегодно. "Все необходимые вопросы финансирования, подготовки производства и серийного выпуска на ВАСО будут обеспечены в соответствии с ранее утвержденными планами, - заявила ОАК по итогам заседания правления в пятницу. - Соглашения с авиастроительными компаниями Украины, заключенные ранее

по данному проекту, будут безусловно исполнены предприятиями ОАО".

Пресс-секретарь АНТК Андрей Совенко заявил "Времени новостей" вчера, что передача проектной документации Ан-148 в Воронеж оговорена российско-украинским межправительственным соглашением 2005 года и еще не завершена. "Работа идет нормально, сроки соблюдаются", - тем не менее отметил он. Андрей Липовецкий, пресс-секретарь лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко.", которая является заказчиком производимых на ВАСО Ан-148, заявил, что передача этой документации строго соответствует российско-украинским соглашениям и законам обеих стран.

Источник, знакомый с содержанием этих соглашений, разъяснил "Времени новостей", что могло послужить поводом для обвинений руководства АНТК в передаче этих документов "по дешевке". В процессе налаживания серийного производства, по его словам, соглашение действительно предусматривает чисто символическую оплату документов российской стороной - "по цене бумажных носителей", как выразился наш собеседник. "Настоящие" деньги за свою интеллектуальную собственность украинская сторона получит после запуска сборочного процесса в виде "роялти" (отчислений) с каждой проданной машины. Однако, по мнению источника, такая схема соответствует практике мирового авиастроения и учитывает интересы обоих партнеров на базе разделения риска.

По прогнозу этого эксперта, борьба за контроль над АНТК продолжится и при новом правительстве Украины, которое формируется сейчас по итогам состоявшихся там парламентских выборов. Соответственно проект Ан-148 может послужить как инструментом, так и жертвой этого процесса.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»  
15.10.07



## МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

**современный высокотехнологичный  
способ донести философию и  
конкурентные преимущества  
бизнеса до потенциальных клиентов  
и партнеров.**

**WWW.KSAN.RU**

## НЕБО ТОЛЬКО ДЛЯ ОЧЕНЬ БОГАТЫХ

### **С 19 по 21 сентября в выставочном центре "Крокус Экспо" проходила вторая Международная выставка деловой авиации JET EXPO 2007.**

Итоги выставки, по сообщениям СМИ, впечатляющие: участие приняли 133 компании из 18 стран; площадь экспозиции увеличилась вдвое; на стендах были представлены четыре вертолета - R44, MD500, A109 Power и EC130B4. Но само посещение выставки оставило противоречивые чувства некоего лукавства наших "непримиримых борцов с мифами" о вертолетах.

Для кого выставка? Ответ на этот вопрос можно получить прямо на входе. Стоимость билетов 1500 рублей (для сравнения, посещение МАКС, где информации на два порядка выше, в бизнес-дни - 1500 рублей, а в обычные - 350). Кругом кучи дорогих гляцевых журналов с буклетами, столики с шампанским и официантами, привлекательные стенды с видеоэффектами, оборудованные по последнему слову техники, изумительные интерьеры. В какой-то момент даже показалось, что это ненастоящие вертолеты, не могут они быть такими красивыми...

Поставщики вертолетов в Россию работают исключительно с богатыми заказчиками. Если перефразировать лозунг организаторов "Небо для звезд", получается "Небо для богатых". Точнее, "Небо в России только для очень богатых"! Чтобы сегодня купить и эксплуатировать вертолет, нужен не один миллион долларов, а так как вертолет покупают не на последний миллион, становится ясно, кто может позволить себе "оторвать колеса" от российской земли. Зачем лукавить, выставка - для миллионеров! Еще одно лукавство - шумная кампания вокруг "открытого неба". Ведь наши новые вертолетчики летать толком не умеют! Если кто-нибудь из них не попадет по воздуху на охоту, рыбалку или шашлык с бургундским - ничего страшного не произойдет. Жизнь в России не остановится. Это не пострадавшего ребенка доставить на операционный стол! Скажите, сколько за прошедший год частные вертолеты разыскали потерявшихся, потушили пожаров, оказали первую медицинскую помощь или перевезли больных?

Проблема "открытого неба" затрагивает менее одной десятой процента населения РФ. А почему тогда, вы спросите, столь активная борьба развернулась? Все просто, сегодня в России уже около двухсот западных вертолетов, а по показателю числа вертолетов на 1 млн жителей, исходя из среднего уровня жизни россиянина, можно рассчитывать до 1500 ед. По существу, на кону более 1000 вертолетов, а это не один миллиард долларов. Кто же откажется от возможности подзаработать в России? Борьба за новых русских вертолетчиков разворачивается столь ожесточенная, что стала приобретать уродливые очертания. Особенно это бросается в глаза в рекламе вертолетной продукции и услуг. Чего стоят заявления сегодняшних Голубцовых, взявших на себя "тяжкий" труд проводников в Россию новых вертолетных технологий и расхваливающих западную технику, особо не задумываясь о реалиях, считая нас за аборигенов,

которым можно "впарить" все что угодно. Наглядный пример смотрит на вас с обложки журнала Jet, выпущенного к выставке, где главный неудачник Bell - легкая двухдвигательная модель B427 - вдруг стала "Героем большого города"! Как говорили у нас в детстве, "герой - штаны с дырой". Даже американцы, для которых Bell во все времена была общей любимицей, не покупают. Для информации, в прошлом 2006 году было продано всего 7 B427, в том числе один в Россию. Для сравнения, за последние 12 месяцев было поставлено 100 вертолетов EC135 - прямого конкурента B427. Семь против 100! Так кто же герой? Вам интересно, что думают о B427 европейцы? Пожалуйста. Недостатки B427: нет заднего выхода, плохой обзор из пассажирской кабины, большой шум от вертолета, недостаточный опыт эксплуатации и, наконец, низкий уровень безопасности полетов!

Безопасность полетов частных вертолетов в России - особый вопрос, переходящий от легкого лукавства в полное лицемерие. На выставке о недопустимости высокой аварийности западных вертолетов (только за последние 12 месяцев мы переломали все типы вертолетов, от MD и Robinson до AS355) - ни слова, тишь и благодать! Любой вопрос об аварии или катастрофе вызывает на лицах странную палитру от непосредственного удивления до полного непонимания. Словно стена закрывает у нас сплошное воздушное хулиганство (столкновения с ЛЭП, деревьями) и головотяпство (чем и сколько заправляют) на земле. Вы нигде не найдете данных по коэффициентам авиационных происшествий или катастроф. Барчукам, живо позирующим в кабинах безумно красивых и дорогих винтокрылов, нужно иногда показывать фотографии, к чему же приводят "шалости" в воздухе. Чтобы они поняли, что никакая стоимость вертолета не соизмерима со стоимостью человеческой жизни!

Основной упор JET EXPO сделала на комфорт и роскошь. Каждое второе слово, звучащее под сводами выставочного зала, было "лакшери" (luxury). Но, удивительно, как интерьер от Версаче уживался с лысыми пневматиками? Не любят говорить продавцы и об организации ТОиР, поставках запасных частей, сервисном и информационном сопровождении эксплуатации вертолетов в России.

Во всем мире рост вертолетного рынка идет по направлению ведомственные - коммерческие - корпоративные и только потом частные вертолеты. А у нас все наоборот: сначала частные вертолеты, а уж затем корпоративные и все остальные. Частные вертолеты в России - транспортное средство для очень богатых. Однако новые вертолетные технологии должны служить всем россиянам, а не нескольким тысячам избранных. И пока вертолет будет восприниматься как дорогая игрушка, а не средство передвижения, нас ожидают душераздирающие подробности аварий и катастроф, непрофессионализм, лукавство и лицемерие.

*Наталья АВТУШКО*

*источник: AVIAPORT.RU  
08.10.07*

## УВЕРЕННЫЙ ВЗЛЕТ "СУХОГО"

### Успешное завершение проекта по созданию семейства региональных самолетов гарантирует ГСС инвестиционную привлекательность.

В конце сентября "Гражданские самолеты Сухого" представили первый летный образец нового регионального самолета Sukhoi SuperJet 100. Власти называют проект приоритетным в российском авиастроении.

ЗАО "ГСС" на 100 % принадлежит авиационному холдингу "Сухой". Выручка ГСС по МСФО в 2006 году составила \$979 тыс., чистый убыток - \$2,04 млн. Выручка за первое полугодие 2007 года - \$338 тыс., чистый убыток - \$1,379 млн. В начале следующего года планируется завершить сделку по продаже 25 % плюс одна акция итальянскому партнеру ГСС - компании Alenia Aeronautica.

ГСС создает семейство самолетов, включающее в себя 95- и 75-местные версии, в ближайшее время планируется рассмотреть вопрос о производстве лайнера с увеличенной вместимостью. Лайнеры также будут представлены в бизнес-компоновке и грузовой версии. В течение трех - семи лет компания планирует обеспечить ежегодный объем продаж на уровне \$1,5-2 млрд.

Конкурентами проекта ГСС являются бразильская Embraer и канадская Bombardier. Однако их самолеты пока мало представлены в России. При этом, в отличие от других российских самолетов, SuperJet практически не имеет ценового преимущества перед конкурентами, отмечает руководитель аналитической службы "Авиапорт" Олег Пантелеев. Каталожная стоимость SSJ составляет \$28,9 млн. Впрочем, если компания выйдет на запланированные темпы производства, ГСС сможет не увеличивать стоимость самолета в условиях инфляции, в то время как зарубежные производители вынуждены будут корректировать цены.

Проект реализуется в кооперации с зарубежными партнерами. Совместно со стратегическим партнером Alenia Aeronautica ГСС будет реализовывать программу продвижения продукта на зарубежные рынки, а также осуществлять послепродажную поддержку. Консультационную поддержку ГСС оказывает корпорация Boeing.

Кооперация с зарубежными партнерами предусматривает и поставки комплектующих. Авионика для SSJ поставляется компанией Thales, системы управления и жизнеобеспечения - Liebherr, вспомогательная силовая установка - Honeywell, система электроснабжения - Hamilton Sundstrand, шасси - Messier-Dowty.

В производстве SSJ участвуют три крупнейших российских авиазавода. На Воронежском авиазаводе (ВАСО) изготавливаются детали из полимерных композитных материалов, в том числе оперение. ОАО "НАПО" осуществляет агрегатную сборку ряда отсеков фюзеляжа. Сборка секций, центроплана, отсеков и стыковка фюзеляжа совершаются на КНА-АПО. Окончательную сборку проводят в Комсомольске-на-Амуре.

У ГСС уже подписаны твердые контракты на поставки 73 самолетов SSJ в 95-местной версии. Первым и крупнейшим заказчиком является "Аэрофлот" - 30 самолетов, десять лайнеров заказала Финансовая лизинговая компания, 15 - альянс AiRUnion, десять - итальянская авиакомпания Itali, шесть - "Дальavia" и два - "Армавиа". Эти соглашения предусматривают опционы еще на 31 самолет. Кроме того, ГСС ведут переговоры с авиакомпаниями "Татарстан", "Уральские авиалинии", "Трансаэро" и "ЮТэйр". В следующем году до 15 самолетов планирует заказать венгерский перевозчик Malev. Общая стоимость программы составляет \$1,4 млрд. ГСС подписали соглашения о привлечении кредитов и кредитных линий на общую сумму около 650 млн евро с ЕБРР, ЕАБР, Сбербанком, ВЭБ и ВТБ.

В конце марта 2007 года ГСС разместили дебютный выпуск облигаций объемом 5 млрд руб. Инвесторы с интересом восприняли проект. Объем заявок в полтора раза превысил предложение. Ставка купона составила всего 7,85 %, доходность при размещении - 8 %. По словам аналитика Банка Москвы Егора Федорова, сейчас бумаги торгуются на уровне 9,73 % к оферте в сентябре 2009 года. "Несмотря на недолгую историю компании, все понимали, что у проекта большое будущее, не последнюю роль в сложившейся доходности сыграла и господдержка", - отмечает Федоров. Ранее руководство компании заявляло о планах через год-два размещения CLN и проведения IPO. По мнению Федорова, все эти планы нравятся инвесторам. Плюсом при размещении CLN станет участие в проекте итальянцев. По мнению аналитиков, акции авиастроительного сектора будут интересны инвесторам. Впрочем, капитализация ГСС постоянно растет, и, вероятно, менеджеры компании не станут торопиться с размещением.

Анна БАЖИНА

источник: газета «Бизнес & FM»  
10.10.07

### НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

## ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЙ 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, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей.  
Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

## ВСЕ ПРИХОДИТСЯ ДЕЛАТЬ САМОМУ

### Как, начав бизнес с розлива газировки, дойти до скупки машиностроительных предприятий в Италии.

Город Пьяченца на севере Италии подарил миру модельера Джорджо Армани и форварда итальянского "Милана" Филиппо Индзаги. А еще здесь находится машиностроительный завод JOBS - небольшой (выручка в 2006 г. - \$50 млн), но уникальный: он делает станки для авиастроения, на которых, к примеру, вытачиваются сложные детали для нового самолета Boeing Dreamliner. С октября этого года завод принадлежит российской группе "Бородино".

Сделка началась в конце августа с делового ужина. Средневековый замок Кастелло ди Ривальта в пригороде Пьяченцы, свечи в канделябрах, выдержанное вино из подвалов. За столом президент и основной владелец "Бородино" Тигран Нерсисян и топ-менеджер Coesia Group Клаудио Мальпенси обсуждают производственные нюансы. До этого Нерсисян со своими менеджерами весь день осматривал завод, придирчиво изучал все аспекты производства и задавал массу технологических вопросов.

До этого завод принадлежал семье итальянских промышленников Сераньоли. Их Coesia Group с годовой выручкой 670 млн евро занималась разными направлениями машиностроения. Итальянцы решили сосредоточиться на выпуске упаковочного оборудования и машин для производства сигарет, а "лишнее" продать. С наследницей империи Coesia, основанной еще в 1923 г., Изабеллой Сераньоли, Нерсисян также встречался, чтобы согласовать сделку. Так, по примеру российских металлургов, "Бородино" обзавелась активами в Италии.

### САМОДОСТАТОЧНЫЙ КООПЕРАТОР

До недавних пор основным бизнесом "Бородино" было производство напитков. Группа выпускает квас "Старый", коктейль "Отвертка", воду Mineraloff и др. "Жидкостный" бизнес, как называет его Нерсисян, в 2006 г. принес группе около \$250 млн дохода. При чем же здесь машиностроение? Дело в особенностях подхода Тиграна Нерсисяна к бизнесу. В 1993 г., тогда 27-летний, кооператор из Армении начинал с розлива газировки в подсобных цехах колхоза "Бородино" в подмосковном Можайском районе, знаменитого тем, что ему принадлежит легендарное Бородинское поле. Директор колхоза Виктор Лапкин стал партнером Нерсисяна.

Первая линия розлива была самодельной. Некондиционные бутылки покупали у PepsiCo, пробки закручивали при помощи насадки на дрель. Выпуская по 5000-6000 бутылок в месяц, Нерсисян через полгода накопил на оборудование для очистки воды (до этого его не было!), потом купил автоматические линии розлива, этикетировочную машину и т. д. Производство перенес в Можайск. Принципом кооператора оставалась самодостаточность. Чтобы выпускать этикетки, он

запустил собственную типографию. Новые цеха строили собственными силами, из этого выросла своя строительная компания - "Бородино-Строй". Надоело зависеть (по цене и качеству) от поставщиков сырья - наладил выпуск квасного суслу в Оренбурге и сокового концентрата в Армении. Решил наладить дополнительные каналы продаж - запустил собственную сеть магазинов "Продуктория".

Линии по выпуску бутылок и банок, а затем розливу в них напитков "Бородино" закупала в основном в Италии и Германии. Заказа приходилось ждать по 6-12 месяцев. Так у Нерсисяна появилась идея заняться машиностроением. В начале 2000-х возникла компания "Бормаш", которая наладила выпуск технологического оборудования - линий для выдува пластиковых бутылок, розлива напитков и упаковки товара.

В 2004 г. "Бородино" купила Савеловский машиностроительный завод (СМЗ, город Кимры в Тверской области). Бывший гигант советского машиностроения, ежегодно выпускавший до 1000 станков с числовым программным управлением, к тому времени стоял без работы. "Пятнадцать лет станков никто не заказывал. Авиапром, ранее бывший крупнейшим заказчиком, практически прекратил выпуск самолетов", - рассказывает главный конструктор Национального института авиационных технологий (НИАТ) Игорь Вайнштейн. Запчасти, а также экспортные "Су" и "МиГи" продолжали выпускаться на старом, уже на 60 % изношенном оборудовании.

Парк лайнеров стремительно изнашивается, значит, нужны новые гражданские самолеты. К тому же у Минобороны начали появляться деньги на обновление парка истребителей (до этого они шли только на экспорт). А это значит, что российскому авиастроению понадобятся современные станки - по возможности отечественного производства. Три года назад эту логику понимал не только Нерсисян, но и, например, "Трансмашхолдинг". Его акционеры начали создавать станкостроительный холдинг - сейчас он называется "Станко Импекс Групп". В сферу их интересов входил и СМЗ. Было всякое: противостояние нескольких юристов, возникших в ходе процедуры банкротства завода; иски о том, что "Бородино" якобы незаконно выкупила имущество СМЗ; десанты налоговиков из Твери (по совпадению там находится одно из крупнейших предприятий "Трансмашхолдинга"). "Бородино" все же удалось выстоять в корпоративной войне.

### ИТАЛЬЯНСКИЙ РЕЦЕПТ

Но СМЗ надо было еще и развивать. Для начала, чтоб загрузить завод, Нерсисян перенес в Кимры производство пищевого оборудования. С тех пор выпущенные на СМЗ технологические линии закупили производитель соков "Лебедянский", водочный завод "Топаз", Усть-Илимский пивоваренный завод и др. Для завода "Аква Вижн" (марка Botaniq) под Москвой компания Нерсисяна полностью монтировала производственные линии. Ну и для своего производства "Бородино", естественно, сама выпускает оборудование.

Одна проблема: отдельные технологически сложные элементы приходится закупать за границей. Например, на заводе SBC Bottling & Canning в городке Монтекио-Эмилия на севере Италии. Его владельца Бартоломео Валенте Нерсиян знал с 1994 г., когда впервые ездил по европейским выставкам, подыскивая оборудование для производства напитков. Зачем постоянно покупать часть оборудования на стороне? Нерсиян, как всегда, предпочел быть самодостаточным и в 2006 г. выкупил у Валенте завод. Заплатил 17 млн евро (без учета стоимости зданий и сооружений - они арендованы). Валенте еще несколько месяцев поработал директором, но потом ушел. "Не сработались", - объясняет Нерсиян. - Быть менеджером - это все-таки другая психология, чем быть владельцем".

Сейчас на SBC новый директор-итальянец, россиянин там нет вовсе - их туда и не планировалось посылать. Цель была - получить синергию. Например, заводы Нерсияна совместно выполняют крупный контракт на поставку технологических линий на \$100 млн пивоваренным производствам в Африке и Азии. Кроме того, сейчас на "Бормаше" трудится целая группа специалистов из SBC, внедряют европейские стандарты и технологии.

"В России вообще нет традиций производства современного пищевого оборудования, у него нет европейского дизайна, нет полной технической документации. Эти вещи приходится заимствовать", - говорит Нерсиян. - А так на СМЗ есть технологии, которые опережают европейские". Вообще, Монтекио-Эмилия и Кимры чем-то похожи. Оба небольшие провинциальные городки, рабочие и там и там квалифицированные. Только уровень жизни разный: наши после работы отправляются на приусадебные участки выращивать картошку, итальянцы - отдыхать в ближайшую кафешку.

С выпуском станков для авто- и авиастроения Нерсиян поступил примерно так же, как с SBC. Ради современных технологий и возможных зарубежных контрактов он купил итальянскую компанию JOBS. Причем в том же регионе, что и SBC, - в Эмилии-Романье - это промышленный север Италии.

Первые заказы на станки "Бородино" начала получать в конце 2006 - начале 2007 г. "Роствертол" закупил оборудование для изготовления лопастей вертолетных винтов. КамАЗ приобрел станки для выпуска тормозных колодок. Нижегородский завод "Сокол" (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК) купил фрезерные станки, на которых вытачиваются элементы шасси, и т. п. Общий портфель заказов СМЗ достиг \$80 млн. Но это все новые модификации старых станков, разработанных 20-30 лет назад. А пока отечественное станкостроение стояло, иностранные производители ушли далеко вперед. Поэтому необходимо было перенимать их технологии.

Почему именно итальянцы? JOBS - не самая крупная компания в отрасли, зато высокотехнологичная. Есть более крупные концерны, например американский MAG IAS или немецкий DMG. Но они и стоят дорого, и купить их сложнее. Многие западные страны настороженно относятся к трансферу технологий. А Италия открыта и к российским инвестициям, и к передаче современных технологий: патентов, технической документации и др.

К тому же JOBS - сильный отраслевой бренд: компания делает станки для Boeing Dreamliner и итальян-

ской Alenia Aeronautica - партнера нового российского самолета Sukhoi SuperJet.

Только ОАК в 2007-2010 гг. понадобится оборудования на сумму около 300 млн евро. "Часть будет импортироваться. Весь объем СМЗ не сможет выпустить просто физически, зато в альянсе с JOBS сможет претендовать на больший кусок пирога, вплоть до 25%", - говорит Вайнштейн из НИАТа. Крупнейший потребитель - проект Sukhoi SuperJet, он уже заказал около 30 станков СМЗ и будет рассматривать предложения СМЗ-JOBS в дальнейших тендерах.

## ПОСТАВЩИК ВОЕННЫХ

Получив контроль над заводом по производству станков для авиапрома, Нерсиян получил и поддержку своим начинаниям со стороны военных и "Рособоронэкспорта". Новые покровители помогли ему сделать рывок еще в одном бизнесе - девелопменте.

Нерсиян пришел в этот бизнес после того, как Юрий Лужков в начале 2000-х велел вывести промышленные предприятия из центра Москвы. У Нерсияна здесь был завод газировки "Мона", купленный в 1998 г. и переориентированный (из-за больших производственных издержек) на выпуск конфет. Завод убрали, а на его месте предприниматель возвел бизнес-центр и газовую ТЭЦ в придачу: в Москве уже намечался дефицит электричества, и подключение стало стоить бешеных денег. "Оборудование купили в Австрии, сами смонтировали при помощи инженеров Siemens и сами эксплуатируем", - гордится Нерсиян. - Я тогда так этим увлекся, что уже думал начать выпускать турбины, но не нашел подходящей площадки".

Зато всерьез занялся девелопментом. Сейчас Нерсиян строит новые офисы класса А в престижных местах - на Большой Пионерской и Николаямской. Когда пошла мода на так называемое комплексное развитие территорий, "Бородино" взялась строить целые жилые кварталы в регионах своего присутствия - Можайске, Медыни и др. Цена на жилье в таких местах не сильно превышает себестоимость строительства (до \$1500 за 1 м<sup>2</sup>), но можно заработать за счет объемов.

Делать объемы "Бородино" помогают военные и "Рособоронэкспорт". В Нижнем Новгороде, например, группа получила от Минобороны бывшую территорию зенитно-ракетного училища и строит там 200 000 м<sup>2</sup> жилья. Часть квартир получают военнослужащие. А в Медыни, Кубинке и Мытищах строительству жилых кварталов способствует "Рособоронэкспорт". Это магическое название помогает получать разрешения на строительство и реализовывать часть квартир военным по госпрограммам. Впереди - громадьё планов по дальнейшему сотрудничеству. Председатель совета директоров "Оборонпромстрой" (строительной "внучки" "Рособоронэкспорта") Лев Зотов как-то оговорился, что доходы от совместных проектов с "Бородино" пойдут на "высокотехнологичные проекты". Такими проектами занимается созданный "Рособоронэкспортом" фонд "Спорт", где Зотов работает вице-президентом. Самый крупный проект фонда - строительство в подмосковном Зеленограде спортивно-делового комплекса "Инфо-Сити" за \$1,5 млрд. "Бородино" даже разработала проект комплекса, который венчают башни из стекла и бетона высотой 96 и 86 этажей. Но когда информация о нем попала в прессу, им сразу заинтере-

совались и другие не лишённые высоких покровителей игроки. Сейчас Нерсисян рассказывает об "Инфо-Сити" скупко: "В Зеленограде возникли проблемы с передачей нам земли. Но проект остаётся нашей интеллектуальной собственностью, и мы сможем реализовать его в другом месте".

Зато "Бородино" минувшей весной провернула другую удачную сделку: купила компанию "Зарубежстрой". Она возводит квартал "Москва" в монгольском Улан-Баторе, участвует в тендере на строительство завода "Русала" в Гвинее. Но имеет проекты и в России: строит офисы в Москве и завод Volkswagen (370 млн евро) под Калугой. В Калужской области у Нерсисяна сильные позиции: "Бородино" здесь делает тушенку для армии и развивает город Медынь.

Строительный дивизион формирует уже большую часть выручки "Бородино", которая в прошлом году составила 17 млрд руб. По итогам 2007 г. Нерсисян - с учетом новых приобретений - ожидает 36 млрд руб. выручки. Из них 20 млрд руб. должен принести деве-

лопмент. А доли продуктового дивизиона и машиностроения в выручке, по мнению Нерсисяна, сравняются. Получается, что машиностроение, начинавшееся три года назад с нуля, принесет 8 млрд руб. Реальны ли такие темпы роста в этой отрасли?

Предпосылки имеются. СМЗ - монополист в своей отрасли, примерно как "Силовые машины" для РАО "ЕЭС", только поменьше. А с учетом итальянских заводов - еще и технологически подкованный. Кроме того, машиностроение курирует гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov, глава Союза машиностроителей. Ему же подчиняется и ряд клиентов СМЗ - вертолетный холдинг "Оборонпром", КамАЗ, производители истребителей. Наконец, государство выделяет деньги на закупку оборудования для Объединенной авиастроительной корпорации. Грех не подняться на таких дрожжах.

*Илья ХРЕННИКОВ*

*источник: журнал SmartMoney  
15.10.07*

## "КУЗНЕЦОВУ" ДАДУТ ДЕНЬГИ

### **970 млн рублей из федерального и регионального бюджетов.**

25 октября на заседании правительства будет рассмотрен вопрос о социально-экономическом развитии Самарской области. Одним из пунктов программы по развитию области станет вопрос о финансовом положении одного из четырех двигателестроительных кустов, созданных на базе СНТК им. Н. Д. Кузнецова. Из-за тяжелого финансового состояния предприятия на сегодняшний день полностью затормозился процесс объединения двигателестроительных предприятий Самарской области по производству двигателей для стратегической авиации.

СНТК им. Кузнецова - разработчик двигателей марки НК для стратегической и гражданской авиации, ракетных двигателей, двигателей для газоперекачивающих установок и электростанций на базе авиадвигателей. СНТК разрабатывал двигатели для стратегической авиации - Ту-160, Ту-95 и Ту-22. Акционерами компании являются РФФИ (60 %), предприниматель Алексей Леушкин (16 %) и ИК "Газинвест" (7,6 %).

По итогам заседания правительства РФ СНТК им. Н. Д. Кузнецова получит первую крупную помощь по статье "Санация стратегических предприятий" - 670 млн руб. из федерального бюджета на основании обращения Самарской областной думы. Другие деньги будут выделены администрацией области в форме кредита в 300 млн руб. под 1 % на погашение долгов. Также у компании будет реструктурирована задолженность при условии положительных решений основных кредиторов: ФНС, "Самараэнерго", "Газпрома" и банков.

На сегодняшний день, по данным РБК daily, долги предприятия перед бюджетами всех уровней по налогам превысили 770 млн руб., кредиторская задолженность составляет 1,7 млрд руб., (в частности, Всероссийскому банку развития регионов - 170 млн руб. и выкупленные ВБРР долги у Импэксбанка на 252 млн руб.) Также предприятие задолжало по зарплате 120 млн руб., основным поставщиком: "Самараэнерго" - 40

млн руб., газавикам - 54 млн руб. Над предприятием нависла угроза ареста имущества и банкротства.

Нынешнее финансовое положение предприятия тормозит создание объединения двигателестроительных предприятий на базе СНТК, которое в советские времена было одним из крупнейших конструкторских авиадвигательных бюро. Напомним, в августе на заседании Военно-промышленной комиссии при участии президента Владимира Путина было принято решение: третий двигателестроительный куст должен быть создан на базе ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" и ОАО "Металлист-Самара", ОАО "Моторостроитель", ОАО "КМПО" и ОАО "АМНТК "Союз". Однако объединяться с банкротом эти предприятия не захотят, так как его обязательства перейдут на другие работающие компании.

На политическом уровне было принято решение по санации СНТК силами "Оборонпрома". Впоследствии предприятие будет включено в холдинг "Объединенная авиадвигательная корпорация", создаваемый "Оборонпромом" (проект сейчас проходит согласование), в который войдут НПО "Сатурн", УМПО и предприятия пермского куста. "Таким образом, производственные программы будут равномерно распределены по предприятиям холдинга и можно будет загрузить их все", - отмечает представитель "Оборонпрома".

На 26 октября назначено внеочередное собрание акционеров СНТК им. Н. Д. Кузнецова, которое должно утвердить нового главу предприятия. Однако, как отмечают источники РБК daily, скорее всего это сделано не будет. В ближайшее время в соответствии с директивой Роспрома на предприятии пройдет еще один совет директоров, который назначит дату другого внеочередного собрания акционеров. Его целью станет утверждение "Оборонпрома" в качестве единоличного органа управления СНТК.

*Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета RBC Daily  
25.10.07*

## ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА МС-21

**России нужен новый среднемагистральный самолет и производиться он будет на Иркутском авиационном заводе, заявил первый вице-премьер Сергей Иванов.**

"До конца вопрос не решен, но среднемагистральный самолет МС-21 России нужен, у Иркутского авиазавода хорошие шансы получить его производство", - сказал он.

Первый вице-премьер в четверг начал рабочую поездку в Иркутскую область с часовой экскурсией по цехам предприятия авиазавода.

Новый среднемагистральный самолет МС-21 планируется "поставить на поток к 2015 году, это значит выпуск 100 самолетов в год", указал Иванов. Поэтому первого вице-преьера больше всего интересовал вопрос, сможет ли предприятие обеспечить такие объемы производства.

Глава объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров напомнил, что в 80-е годы прошлого века на Иркутском авиазаводе выпускалось по 200 военных самолетов в год, так что новые планы вполне реальны.

"Заказчики на среднемагистральный самолет будут, я практически в этом не сомневаюсь, у вас перспективы нормальные, за судьбу предприятия беспокоится не приходится, тем более государство в последнее время очень сильно поддерживает авиацию", - сказал Иванов.

Беседуя с работниками завода, Иванов сообщил им о дальнейших планах и продукции, которая будет там выпускаться. "Мы выбрали Новосибирск для производства Су-34 - это самый лучший в мире истребитель, у вас останется производство Як-130 и МС-21. Мы не можем делать один самолет на разных заводах, это неэффективно", - сказал он.

Первый вице-премьер отметил, что "по плану производство военной авиатехники в России надо

увеличить в четыре раза, а гражданской - в 37 раз. Большинство заводов раньше было приспособлено только для боевой техники, сейчас надо все перемешать, выбрать специализацию и сделать специализированные заводы".

Сергей Иванов посоветовал крупным компаниям обеспечивать своих сотрудников фирменной одеждой. "Надо подумать об одинаковых комбинезонах, у нормальной фирмы должна быть своя форма", - сказал он.

Осматривая предприятие, первый вице-премьер несколько раз останавливался, чтобы побеседовать с сотрудниками. В разговоре с группой женщин в цехе окончательной сборки речь зашла о зарплатах и квартирах. Работницы признались, что их устраивают нынешние заработки, хотя, конечно, хочется больше.

Первый вице-премьер также похвалил руководство предприятия за программу обеспечения жильем сотрудников. "Здесь молодежи дают ипотеку на хороших условиях - всего под 7%", - отметил он.

Рабочих-мужчин больше интересовало, когда они смогут получить компенсации за не проиндексированные в середине 90-х годов военные пенсии. "По пайковым с 1 декабря вопрос будет решен, сейчас большинство военнослужащих получают 600 рублей в месяц, но будет индексация в зависимости от выслуги лет и звания, правительством этот вопрос уже решен, сейчас он проходит через Госдуму", - сообщил Иванов.

Он также заверил, что государство вернет все задолженности по военным пенсиям. "Это те долги, когда был беспредел, но грех, взятый в прошлом, будет ликвидирован, я вам точно обещаю", - сказал первый вице-премьер.

*источник: РИА «Новости»  
25.10.07*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

### "МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

ФГУП "ММП" "САЛЮТ" - крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "СУ") и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для СУ-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

**WWW.SALUT.RU**

**КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:**  
105118, Москва, пр-т Буденного, 16  
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06  
e-mail: info@salut.ru



## У ИРАНСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ЗАВЕДУТСЯ РОССИЙСКИЕ МОТОРЫ

**В ходе визита президента РФ Владимира Путина в Тегеран планируется к подписанию крупное соглашение о поставках в исламскую республику турбореактивных двигателей для истребителей ВВС Ирана.**

Продажа моторов позволит Тегерану освоить серийный выпуск собственной военной авиатехники. Россия же надеется получить доступ на новый перспективный рынок. Впрочем, за это, судя по всему, придется заплатить дальнейшим охлаждением отношений с США, у которых российско-иранское сотрудничество вызывает стойкое неприятие.

Как стало известно "Ъ", во время визита в Тегеран президента РФ Владимира Путина, возможно, будет подписано соглашение о поставке в Иран 50 турбореактивных двигателей РД-33, серийно производимых Московским машиностроительным предприятием имени Чернышева для самолетов МиГ-29. Эксперты оценивают предполагаемую сделку в достаточно скромную сумму \$150 млн. Иран намерен устанавливать купленные двигатели на сверхзвуковые истребители-бомбардировщики собственной разработки Azarakhsh ("Молния"). Недавно министр обороны Ирана Мостафа Мохаммад Наджар официально объявил о начале серийного производства Azarakhsh. "В ближайшее время мы будем способны в промышленных масштабах создавать самолеты наподобие Azarakhsh, которые поступят на вооружение иранской армии", - заявил господин Наджар.

Ударный самолет Azarakhsh создан иранской компанией Iran Aircraft Manufacturing Industrial на базе американского истребителя 1960-х годов F-5E. Эти самолеты США поставляли еще шахскому Ирану до 1979 года, но до сих пор около 50 машин состоит на вооружении ВВС исламской республики. Иранские инженеры увеличили длину и массу F-5, изменили форму его хвостового оперения, а также двигательную установку - вместо двух американских моторов J85-GE-21B компании General Electric поставили два российских РД-33. Кроме того, на самолет была установлена новая радиолокационная станция. По разным сведениям, это либо иранский радар с российскими комплектующими, либо радар Н-019МЭ "Топаз" разработки российской компании "Фазотрон-НИИР". Первый полет Azarakhsh совершил в июне 1997 года. На сегодняшний момент были изготовлены и прошли испытания четыре опытные машины с двигателями со старых российских истребителей МиГ-29. Серийные самолеты будут комплектоваться российскими моторами.

Кроме того, во время визита президента Путина ожидается подписание отдельного соглашения о поставке в Иран небольшой партии (несколько штук) двигателей РД-5000, представляющих собой вариант двигателя РД-93, только без форсажной камеры. Их планируют установить на опытный иранский самолет Shafaq ("Рассвет"), разработка которого ведется конструкторским комплексом Университета авиации

Ирана. Первый полет Shafaq запланирован на следующий год. По неофициальной информации, эта машина разрабатывается при инженерной поддержке России. Помимо российского двигателя на нем будет стоять российское катапультное кресло К-36. Согласно заявлениям иранских официальных лиц, Shafaq будет построен из материалов, поглощающих радиоволны, что делает его малозаметным (технология Stealth). Двухместная версия будет использоваться и как учебно-тренировочный самолет, а одноместная - как штурмовик.

Примечательно, что двигатель РД-93 изначально был разработан в России по заказу и на средства Китая: ММП Чернышева уже серийно поставляет его для истребителей FC-1, которые потом будут реэкспортироваться в Пакистан. Бесфорсажную версию мотора под названием РД-5000 корпорация "МиГ" решила установить на свой малозаметный многоцелевой боевой беспилотный летательный аппарат "Скат". Его полномасштабный макет был продемонстрирован в августе на выставке МАКС-2007.

Наибольшее количество истребителей, в настоящее время стоящих на вооружении ВВС Ирана, было поставлено из США еще во времена шахского правления. После 1979 года из-за введения американского эмбарго поставка запчастей для них прекратилась. Тогда же руководство Ирана взяло курс на замещение импортных комплектующих собственными запчастями, а также на разработку своих новых боевых самолетов.

По мнению аналитиков, Иран будет в дальнейшем закупать дополнительные партии российских двигателей. "50 - это только начало, - считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Ирану в ближайшее время потребуются еще как минимум сто таких моторов для производства своих боевых самолетов". Эксперт считает, что в данном случае важны не столько сумма и объем первого контракта, сколько сам факт выхода на новый рынок. Ранее Россия заключала контракты о поставке своих авиадвигателей для военных самолетов, разработанных за рубежом, лишь с Китаем и Индией.

Заключение контракта с Ираном на поставку авиадвигателей может вновь обострить отношения между Москвой и Вашингтоном, а в отношении российских предприятий США могут ввести санкции. Основанием для этого шага может стать американский закон от 2000 года о нераспространении в отношении Ирана, который запрещает сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения и технологий, способных помочь Тегерану создать средства доставки ОМУ. Однако до сих пор этот закон не мешал России поставлять Ирану обычное вооружение. В конце 2005 года был подписан контракт с Ираном на партию из 29 зенитных ракетных комплексов малой дальности "Тор-М1" стоимостью до \$800 млн, поставка которых была завершена в начале 2007 года.

В то же время в августе 2006 года госдепартамент США ввел санкции в отношении "Рособоронэкспорта" и компании "Сухой" в связи с предполагаемой модернизацией фронтовых бомбардировщиков Су-24МК иранских ВВС. В октябре того же года санкции в отно-

шении "Сухого" были сняты, а с "Рособоронэкспорта" до сих пор нет. "Такая угроза существует, но это не должно быть препятствием для военно-технического сотрудничества с Ираном, - считает господин Макиенко.- Это наш традиционный партнер. Против этой страны нет международных санкций, которые запретили бы России поставлять туда обычное оружие".

#### ЧТО СЕЙЧАС ЛЕТАЕТ В НЕБЕ ИРАНА

Большинство состоящих сейчас на вооружении иранских ВВС истребителей было закуплено до 1979

года, во времена шахского правления. В основном это американские истребители - около 50 F-14 Tomcat, 47 F-4 Phantom, около 50 F-5, а также 24 французских Mirage F1. Из более современных машин у Ирана имеются около 75 российских истребителей МиГ-29, 32 фронтовых бомбардировщика Су-24МК, 13 штурмовиков Су-25, 24 истребителя-бомбардировщика МиГ-27, а также около 20 китайских истребителей J-7.

Константин ЛАНТРАТОВ

источник: газета «Коммерсантъ»  
16.10.07

## "ОБОРОНПРОМ" РАСШИРЯЕТ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

#### ОПК хочет получить в управление СНТК имени Кузнецова.

На самарского разработчика авиадвигателей СНТК имени Кузнецова, часть имущества которого находится под арестом по иску налоговиков, появился еще один претендент. Как стало известно "Ъ", ОПК "Оборонпром", дочерняя структура ФГУП "Рособоронэкспорт", предложила взять на себя функции гендиректора СНТК. После санации предприятия "Оборонпром" намерен включить его наряду с другими самарскими активами в создаваемый двигателестроительный холдинг.

На 26 октября назначено внеочередное собрание акционеров СНТК имени Кузнецова, которое должно утвердить нового главу предприятия. Как рассказал "Ъ" миноритарий СНТК Алексей Леушкин, предполагается, что гендиректором будет назначен нынешний и. о. Дмитрий Федорченко. "Но через некоторое время собрание акционеров будет собрано опять и с высокой вероятностью будет принято решение о том, чтобы возложить обязанности гендиректора на управляющую компанию, в роли которой будет выступать "Оборонпром", - утверждает господин Леушкин. В "Оборонпроме" (подконтролен Росимуществу, 31,13 % акций у ФГУП "Рособоронэкспорт") это не подтвердили, но и не опровергли. В Роспроме от комментариев отказались.

СНТК имени Кузнецова (бывшее НПО "Труд") разрабатывает двигатели самолетов, ракет, газоперекачивающих установок и электростанций. Крупнейшими акционерами являются Росимущество (60 %), Алексей Леушкин (около 18 %) и ИК "Газинвест" (7,6 %). Объем выпуска в 2006 году составил 969 млн руб, убыток - 138 млн руб. СНТК разрабатывал двигатели для стратегической авиации - Ту-160, Ту-95 и Ту-22. Основной нынешний проект - двигатель НК-93, разрабатываемый с конца 80-х годов для магистральных самолетов типа Ил-96 и Ту-214.

Кресло гендиректора СНТК освободилось месяц назад после увольнения Сергея Тресвятского: ему вменили в вину срыв экспортных контрактов и развал предприятия. Как утверждает господин Федорченко в письме в Роспром и "Оборонпром" от 12 октября (его копия имеется в распоряжении "Ъ"), по состоянию на 10 октября общая кредиторская задолженность СНТК составила 1,5 млрд руб., долг по зарплате - 125 млн руб., поэтому "ведущие специалисты покинули пред-

приятие". "Новых и текущих заказов, позволяющих привлекать кредитные ресурсы для пополнения оборотных средств предприятия, нет", - пишет Дмитрий Федорченко. По его данным, "Газпром" снял свои заказы на 2007-2008 годы на 654 млн руб., был сорван контракт с белорусским РУП "Гродноэнерго", которое выставило СНТК претензии на \$1 млн, под угрозой срыва оказался контракт на поставку в Иран 50 модифицированных двигателей НК-36СТ.

Положение мог бы спасти заказ Росавиакосмоса на два ракетных двигателя НК-33 (их огневые испытания назначены на 16 и 30 октября), но у СНТК появился конкурент. По данным "Ъ", в начале сентября глава Роспрома Андрей Дутов подписал распоряжение о выдаче лицензии на разработку таких двигателей самарскому ОАО "Моторостроитель", находящемуся в ведении Росавиакосмоса. Там уже сформировано КБ, в том числе из бывших специалистов СНТК.

В начале сентября крупнейший кредитор СНТК - Всероссийский банк развития регионов (ВБРР) предложил Роспрому провести санацию предприятия, которое задолжало ему более 400 млн руб. Теперь в роли санатора СНТК решил выступить "Оборонпром". Эксперты отмечают, что предложенная им схема предполагает субсидиарную ответственность по обязательствам СНТК в случае его банкротства. "Обычно субсидиарная ответственность за банкротство предприятия лежит на топ-менеджменте. Эта же практика распространяется и на управляющую компанию", - говорит глава аналитического департамента "Вегас-Лекс" Максим Черниговский.

Но санация СНТК - только первый этап. По данным источников "Ъ", "Оборонпром" намерен присоединить СНТК, ОАО "Моторостроитель", ОАО "Металлист-Самара" и ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) к другому холдингу, формируемому на базе НПО "Сатурн". Замглавы Минпромэнерго и экс-глава "Оборонпрома" Денис Мантуров говорил "Ъ", что "Оборонпром" фактически участвует в общем процессе формирования всех холдинговых структур".

Елена КИСЕЛЕВА,  
Александра ГРИЦКОВА,  
Василий КАСНАКИН

источник: газета «Коммерсантъ»  
17.10.07

## "РОСТЕХНОЛОГИИ": СДЕЛАН ПЕРВЫЙ ШАГ

### **Государственная Дума приняла в первом чтении законопроект о создании госкорпорации "Ростехнологии".**

Документ был разработан при активном участии депутатской фракции ведущей политической партии страны "Единая Россия". Член генерального совета "Единой России", депутат Госдумы академик РАН Андрей Кокوشин, комментируя в беседе с корреспондентом "Красной звезды" принятие в первом чтении законопроекта, заявил, что "создание госкорпорации "Ростехнологии" - это важный шаг в обеспечении национальной конкурентоспособности России". По его словам, давно назрело такого рода решение по организационно-правовому обеспечению сильной, целенаправленной поддержки экспорта отечественной высокотехнологичной продукции, услуг, "где во многих случаях действуют некие абстрактные рыночные законы".

"Важно, что новая структура будет заниматься и продукцией интеллектуальной собственности", - сказал член генерального совета партии "Единая Россия". "В такого рода корпорации надо было в свое время трансформировать ряд отраслевых министерств Советского Союза - наподобие того, как это было сделано в КНР", - отметил он.

Академик Кокوشин одним из первых в нашей стране, еще в советское время, поставил вопрос об организационно-правовом обеспечении сильной, целенаправленной поддержки экспорта отечественной высокотехнологичной продукции и услуг. "Оборонной промышленности, - отмечал он в 1991 году, - нужны и капиталы для перестройки производства, и, что самое главное, содействие в выходе на рынки, в поисках тех ниш, которые мы могли бы занять продукцией".

По его мнению, высказываемому тогда, фундаментальные интересы нашей экономики, национальной безопасности страны в ее широком понимании требуют поэтапного завоевания достойного места на мировых рынках промышленной продукции, а также включения страны в формирующиеся региональные и глобальные системы телекоммуникаций и транспорта. "Учитывая опыт других, - писал ученый, - мы должны прежде всего обратить внимание на создание дееспособных стимулов к завоеванию "места под солнцем" на мировом рынке... Едва ли не главным нашим ресурсом в выходе на международные рынки промышленной продукции (особенно наукоемкой продукции) и современных услуг является наша оборонная промышленность, сосредоточенная прежде всего на территории Российской Федерации. Ни в одной из развитых стран мира не сконцентрировано в этой сфере такого объема материальных и людских ресурсов, как в нашей стране".

В начале 1990-х годов у многих отечественных предприятий были неплохие шансы выйти на международные рынки, хотя это и было значительно более сложным делом, чем представлялось поначалу большинству руководителей предприятий. Это относится

прежде всего к нашей космической технике (прежде всего к ракетостроению), к авиационной промышленности, к ряду направлений судостроения, к производству высококачественных сталей и композитных материалов, к разнообразным видам лазерной техники. Уже к 1991 году оборонная промышленность показала неплохие результаты в производстве современного нефтедобывающего и бурового оборудования, имелся серьезный задел для совместного производства советскими и зарубежными организациями высококачественных товаров народного потребления длительного пользования, современного медицинского оборудования, оборудования для пищевой промышленности.

Тогда же стало ясно, что, ориентируя значительную часть продукции передовых отраслей отечественной промышленности на внешний рынок, в то же время в большинстве случаев вряд ли целесообразно создавать производства, ориентированные сугубо на экспорт. Причина тому - наличие у нас огромного внутреннего рынка. "Только в том случае, если продукция лучшей части нашей промышленности сразу же будет ориентирована и на внешний, и на внутренний рынок, - отмечал Кокوشин, - мы можем надеяться на то, что внутренний рынок постепенно будет заполняться продукцией достаточно высокого качества. В результате при поэтапном раскрытии нашей экономики для массового импорта эта продукция будет конкурентоспособной, и тем самым угроза разорения наших производителей перед лицом иностранных конкурентов-экспортеров будет меньшей, чем в иных условиях. Без серьезных протекционистских мер по защите ряда отраслей промышленности и сельского хозяйства нам не обойтись".

К сожалению, мнение ученых не было учтено, и прошлое десятилетие оказалось фактически потерянными для развития отечественной промышленности. И только в последние годы, когда партия "Единая Россия" получила большинство в Государственной думе, стало возможным принятие законопроектов, позволяющих начать переход к инновационной модели экономики.

Наконец пришло понимание того, что не следует уповать на возможность обеспечить длительное экономическое процветание за счет экспорта топливно-энергетических ресурсов. Об опасности такого подхода научное сообщество предупреждало еще Михаила Горбачева. "В чрезмерном уповании на развитие топливно-энергетических ресурсов, - писал Андрей Кокوشин в газете "Известия", - кроется большая опасность закрепления нашей страны в качестве своего рода сырьевой периферии для развитого мира. Это тем более неприемлемо в условиях, когда удельный вес сырьевых отраслей в мире падает, возрастает капиталоемкость и снижается их доходность". Сказано 16 лет назад, но по-прежнему актуально.

*Игорь ВЛАДИМИРОВ*

*источник: газета «Красная звезда»  
12.10.07*

## ЛИНИЯ В НЕБО

### **ВТБ профинансирует Воронежское акционерное самолетостроительное общество.**

ВТБ открыл кредитную линию ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в 1 млрд рублей на закупку механосборочного оборудования. Часть средств пойдет на приобретение станков для сборки регионального лайнера Ан-148. По мнению аналитиков, ВТБ тем самым подтвердил готовность финансировать техперевооружение предприятия в рамках программы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) - с учетом субсидирования процентных ставок из госбюджета.

Как рассказал гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, воронежский филиал ВТБ открыл заводу кредитную линию в 1 млрд рублей на закупку механосборочного оборудования для техперевооружения предприятия. Теперь, по его словам, можно говорить о том, что ВАСО приступило к реализации российско-украинского проекта по серийному выпуску 96 региональных самолетов Ан-148 (твердые договоры финансового лизинга лайнеров "Ильюшин Финанс Ко." заключила с ГК "Россия", "ЭйрЮнион" и "Полетом"), поскольку довольно большая часть агрегатов будет приобретена под их сборку.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). В рамках программы ОАК завод намерен выпускать Ан-148 и комплектующие для Sukhoi SuperJet (ранее RRJ), военно-транспортный самолет Ил-76. Основными акционерами являются ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (30%), ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" (26,25%). По данным ВАСО, объем реализации в 2006 году составил 3,5 млрд, в 2007-м его планируется увеличить до 4,5 млрд рублей.

Замуправляющего воронежским филиалом ВТБ Павел Якубенко уточнил, что кредитная линия открыта на семь лет. "Экономические службы предприятия предоставили документы, подтверждающие эффективность и возвратность капложений в производство новых самолетов. Кроме того, у нас есть положительный опыт подобных инвестиций: в 2006 году ВТБ предоставил ВАСО кредиты для закупки оборудования в сумме 4 млн евро на три года. Кредит успешно погашается", - пояснил господин Якубенко, добавив, что размер ставки по новому кредиту определен близко к нижней границе рыночного диапазона ставок для лучших заемщиков. Он отметил, что ВТБ и в дальнейшем намерен участвовать в программе по развитию ВАСО. Как заметили в ОАК, ставка по кредиту будет компенсироваться из госбюджета - согласно одобренной Госдумой программе по полному субсидированию процентных ставок из трехлетнего госбюджета по кредитам на техперевооружение и под лизинговые продажи на 2008 год. Что касается проекта по Ан-148, то в минувшую пятницу правление ОАК подтвердило замыслы о начале в 2008 году серийного производства лайнеров на ВАСО в соответствии с ранее принятым

графиком: до 2012 года предусмотрен выпуск 96 самолетов. Первые четыре из них должны быть собраны в 2008 году, в 2009-м - 12, в 2010-м - 18, после 2012 года предприятие рассчитывает выпускать по 36 Ан-148 ежегодно. По словам Михаила Шушпанова, на днях представители киевского Авиационного научно-технического комплекса (АНТК) им. Антонова приедут на ВАСО, чтобы согласовать график передачи проектной документации Ан-148. Но, по мнению источника, знакомого с ситуацией, работу над совместным проектом может осложнить кризис в руководстве АНТК, выразившийся, в частности, в борьбе за кресло генерального конструктора киевского предприятия Дмитрия Кивы, которому "инкриминируется" то, что он "слишком дешево" передает документацию по Ан-148. Соглашение предусматривает оплату в полном объеме интеллектуальной собственности украинской стороны только после запуска сборочного процесса в виде роялти с каждой проданной машины.

По мнению руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, ситуация в АНТК едва ли может рассматриваться в качестве риска невозврата кредита ВТБ и срыва проекта техперевооружения ВАСО в целом. Достаточно высокой гарантией для банка, по его мнению, является бюджетное субсидирование процентной ставки. "Согласившись на финансирование ВАСО, ВТБ продемонстрировал доверие к программе ОАК, а также заручился долгосрочным клиентом. Логично предположить, что банк станет кредитовать и другие авиапредприятия, входящие в корпорацию", - пояснил господин Пантелеев.

Директор компании Infomost Борис Рыбак согласился с коллегой только отчасти, отметив, что, несмотря на госсубсидии, риски невозврата все же есть. "Они связаны с проектом Ан-148. ВАСО имеет дело с другим государством, не отличающимся политической и экономической стабильностью. Нельзя отметить и технические риски: самолет может не оправдать ожиданий по своим характеристикам и плохо продаваться", - подчеркнул он.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

источник: газета «Коммерсантъ - Воронеж»  
17.10.07



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

## АН-140 ПОСТАВЯТ НА ПОТОК

**Руководство самарского "Авиакор - авиационного завода" объявило о планах увеличения производства самолетов Ан-140, призванных заменить популярные в СНГ модели Ан-24. В течение трех лет "Авиакор" выпустит 44 самолета, продажами машин займется лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко.". Эксперты отмечают, что с реализацией самолетов проблем не возникнет - спрос на них намного превышает предложение.**

Советы директоров российского холдинга "Русские машины" и завода "Авиакор - авиационный завод" утвердили план производства самолетов Ан-140. Как пояснил генеральный директор ОАО "Авиакор - авиационный завод" Вячеслав Артемьев, в 2008 году на "Авиакоре" будет построено 10 самолетов Ан-140, в 2009 - 14, а в 2010 - 20. Пока заводом было выпущено всего два Ан-140 по заказу авиакомпании "Якутия". Один экземпляр уже работает на линии, другой проходит летные испытания.

В настоящее время все права на разработку самолета Ан-140, выпускаемого "Авиакором", принадлежат Украине. Так что ранее самарские производители не имели возможности самостоятельно адаптировать модель под нужды заказчика. Однако в августе этого года на "Авиакоре" сообщали, что вместе с АНТК им. Антонова (Киев) найдена юридическая схема, которая позволит создать совместное предприятие, имеющее права на доработку самолетов разработки АНТК им. Антонова на территории России. В компании уверены, что необходимых ресурсов для увеличения производства достаточно.

ОАО "Авиакор - авиационный завод" ("Авиакор") занимается выпуском, ремонтом, сервисным обслуживанием и поставкой запчастей самолетов Ту-154 и Ан-140. Более 98 % акций принадлежат холдингу "Авиаресурс-Холдинг" (структура, аффилированная компания "Базовый элемент" Олега Дерипаски). В 2006 году выручка завода составила 891,1 млн руб., чистый убыток - 753,3 млн руб.

Региональный самолет Ан-140 предназначен для пассажирских и смешанных пассажирско-грузовых перевозок. В пассажирской комплектации может быть 58 мест, в различных пассажирско-грузовых комплектациях - от 1,5 до 3,5 тонн груза и от 48 до 20 пассажиров. Максимальная коммерческая нагрузка самолета - 6 тонн. Дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой - 1,3 тыс. км, а с 52 пассажирами (нагрузка 4 580 кг) - 2,3 тыс. км.

Самолет создан и предлагается для замены парка пассажирских самолетов Ан-24 и Як-40 и грузовых Ан-26, Ан-30 и Ан-32. На базе самолета Ан-140 предусмотрено создание целого семейства самолетов: грузового, административного, специального назначения (ледовой и рыбной разведки, аэрофотосъемочного, патрульного), а также вариан-

та с удлиненным фюзеляжем на 68 пассажиров. Ориентировочная рыночная стоимость одной машины - около \$10 млн.

В лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко.", которая ведет переговоры с авиакомпаниями о продаже Ан-140, говорят, что сейчас есть только один твердый заказ - авиакомпания "Якутия" заказала два самолета и имеет опцион еще на один. Однако предварительные заказы "Ильюшин Финанс Ко." получила уже более чем на 40 самолетов. Среди потенциальных покупателей - авиакомпании "Сибавиатранс" (заявила о намерении приобрести 7 самолетов Ан-140), "Дальавиа" (6 самолетов), "Ямал" (5 самолетов), "Аэрофлот-Дон" (3 самолета), а также ФСБ России (13 самолетов). О своей заинтересованности в приобретении самолета Ан-140 "Ъ" вчера сообщили также международная авиакомпания "Крым", "Львовские авиалинии" и "Подилля-Авиа", в парке которых имеются самолеты Ан-24.

По мнению главного редактора аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, Ан-140 может быть интересен Ирану, где пытались начать производство этих самолетов, и Китаю, где госконцерны намерены самостоятельно разработать аналогичную модель.

Эксперты также отмечают, что Ан-140 будет востребован на рынках авиаперевозок стран СНГ. "Пока китайские авиастроители поставят на крыло свой самолет, в страну можно будет продать несколько десятков машин", - говорит Олег Пантелеев. По его словам, совокупный объем пассажирских перевозок России (включая международные рейсы) увеличивается на 16 % в год. При этом объем внутренних перевозок не растет из-за отсутствия подходящих машин.

"Все 44 самолета смогут выкупить одни лишь небольшие российские авиаперевозчики. За ними еще и очередь выстроится", - говорит Олег Пантелеев. По его словам, Ан-140 заменит на рынке самолеты Ан-24, которые составляли основу флота на региональных перевозках в авиакомпаниях России и СНГ и у которых истекает срок эксплуатации. Аналитик отмечает, что основными конкурентами Ан-140 являются самолеты ATR-42, Dash-8.

"Поэтому на рынке СНГ Ан-140 придется конкурировать в первую очередь с импортными самолетами, уже имеющими около 15 тыс. часов налета", - подчеркивает эксперт. Кроме того, он отметил, что эксплуатационное сопровождение импортных самолетов обойдется перевозчикам в 1,5-2 раза дороже.

*Василий КАСНАКИН,  
Ольга ФЕДОРЯК*

*источник: газета «Коммерсантъ» -  
Волгоград»  
22.10.07*

## "АЭРОФЛОТ" ДОКУПИТ SSJ

**"Аэрофлот" может в ближайшее время заключить с компанией "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) еще один крупный контракт на поставку самолетов Sukhoi SuperJet 100. Предположительно может быть поставлено от 5 до 13 лайнеров. Это делается для того, чтобы "Аэрофлот" мог выполнить данные МЭРТ обязательства по инвестиционным соглашениям на высвобождение от таможенных платежей по поставке судов западного производства, общая сумма которых уже превысила 1 млрд долл.**

ОАО "Аэрофлот - Российские авиалинии" в прошлом году перевезло 7,29 млн пассажиров. Основные акционеры - Росимущество (51,17 %) и Национальная резервная корпорация, которая контролирует около 30 % акций. Чистая прибыль авиакомпании в 2006 году составила 7,9 млрд руб., выручка - 71,35 млрд руб.

Как рассказали РБК daily несколько источников в авиационных кругах, менеджмент "Аэрофлота" всерьез задумался об исполнении обязательств, данных государству в обмен на освобождение ввоза самолетов от таможенных платежей. За уже поставленную авиационную технику и по будущим соглашениям перевозчик будет должен заплатить в виде пошлин более 1 млрд долл. По договоренности с МЭРТ на такую же сумму авиакомпания должна закупить самолеты отечественного производства. Между авиакомпанией и МЭРТ еще в 1999 году было подписано соглашение по высвобождению от таможенных пошлин на сумму 401,8 млн долл. В соответствии с ним "Аэрофлот" обязан приобрести шесть Ил-96-300.

Как рассказал источник РБК daily в авиакомпании, чтобы исполнить старые соглашения и заключить новые, менеджмент перевозчика может подготовить новое инвестсоглашение и отдать его в заинтересованные органы. В новом документе прописано обязательство купить около 50 Sukhoi SuperJet 100. "Аэрофлот" и ГСС 7 декабря 2005 года подписали контракт на поставку 30 самолетов SuperJet 100. Совет директоров "Аэрофлота" одобрил сделку 29 марта 2006 года. Цена одного самолета составит около 19 млн долл. Общая сумма сделки между ГСС и "Аэрофлотом" - около 570 млн долл., время поставки - с ноября 2008 по апрель 2011 года, авансовые платежи за один самолет составят 524,4 тыс. долл. Сейчас каталожная стоимость самолетов - около 28,3 млн долл. Низкая стоимость самолетов для "Аэрофлота" была обусловлена тем, что авиакомпания являлась их первым заказчиком. В этом году 22 мая "Аэрофлот" и ГСС подписали меморандум о приобретении еще 15 самолетов Sukhoi SuperJet 100. Срок действия последнего соглашения уже истек.

Как сообщил РБК daily источник в авиакомпании, для того чтобы исполнить все обязательства по пошлинам, необходимо купить от 45 до 58 SuperJet 100. По его словам, все зависит от того, как именно

определять их стоимость: по цене в контракте перевозчика, по текущим ценам или же опираясь на каталожную цену. Кроме того, менеджмент компании пытается включить в общий зачет шесть SSJ, заказанных авиакомпанией "Дальавиа" (авиакомпания в ближайшее время войдет в состав "Аэрофлота"). Вопрос по инвестсоглашению уже поднимался на совете директоров "Аэрофлота", подтвердил РБК daily Леонид Душатин, член совета директоров "Аэрофлота", представляющий НРК. Он отметил, что вопрос был возвращен на доработку, и отказался от дальнейших комментариев. Главный частный акционер компании - НРК - на прошлой неделе решил побудить менеджмент перевозчика перезаключить прежнее инвестсоглашение, заменив в нем самолеты Ил-96-300 на новые грузовые модели. Заключение договора на поставку шести самолетов Ил-96-300 принесет авиакомпании 90,42 млн долл. убытка в год, а эксплуатация Ил-96-400Т даст прибыль в размере 23,38 млн долл. в год.

Заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков подтвердил РБК daily, что вопрос по SuperJet 100 поднимался в компании, и отметил, что идея исходит из МЭРТ. Однако директор по связям с общественностью компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова о таком предложении ничего не слышала и говорит, что "работа с "Аэрофлотом" ведется по второму контракту на 15 машин". Получить комментарий в МЭРТ РБК daily не удалось.

*Сергей КОЛОБКОВ*

*источник: газета RBC Daily  
15.10.07*

**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: 127015, Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

## СЕРГЕЙ ЖЕЛТОВ: "БЕЗ ПОДДЕРЖКИ ГОСУДАРСТВА АВИАЦИОННАЯ НАУКА БУДЕТ ПЕРЕСТРАИВАТЬСЯ НА ПОЛУЧЕНИЕ ПРИБЫЛЕЙ ОТ СИЮМИНУТНЫХ ЗАКАЗОВ"

**Интервью с генеральным директором ГНЦ РФ ФГУП "Государственный НИИ авиационных систем", членом-корреспондентом РАН, профессором Сергеем Юрьевичем Желтовым.**

- Все, кто регулярно летают самолетами, видят, как уникальная школа российского самолетостроения, создававшаяся несколькими поколениями талантливых конструкторов-ученых, умирает. Авиакомпании считают делом чести пополнить парк боингами или аэробусами, которые, что и говорить, прогрессивнее наших "Ту" и "Ил", разработанных еще в 50-60-е годы. Что происходит с отечественной авиационной наукой?

- Раньше успешно работали научные институты Академии наук — прикладной математики, систем управления и так далее. На основе полученных ими фундаментальных знаний отраслевые институты создавали что-то технически новое и внедряли в производство. Но все разрушилось на корню. Упразднили Министерство авиационной промышленности, собственно, сама авиационная наука стала никому не нужна, и мы действительно очень сильно отстали в гражданском самолетостроении.

Нам не с чем выступить на рынке самых дорогих дальнемагистральных самолетов. Единственное, что у нас есть из этой серии, — Ил-96-400, спроектированный в 70-е годы. Однако мы еще можем занять место на рынке ближне- и среднемагистральных самолетов и активно работаем в этом направлении. Объединенная авиастроительная корпорация определила ряд моделей, которые будут разрабатываться в ближайшее время, — Ту-204 и, конечно, "Суперджет 100". Первый образец "Суперджета" уже готов, недавно его выкатывали на обозрение в Комсомольске-на-Амуре. Это самолет нового поколения: фюзеляж и крылья сделаны из современных материалов, установлена новейшая авионика. Он летает выше, потребляет меньше горючего, выделяет меньше вредных веществ, знает свое местоположение над землей и имеет возможность "общаться" с другими самолетами, благодаря чему исключаются такие катастрофы, как над Боденским озером. Первая партия самолетов должна выйти уже в следующем году. Неплохо обстоят дела в военной авиации: мы удерживаем 15-16 % мирового рынка. У нас есть ряд технологий, которые действительно являются российскими ноу-хау, пред-

ставляющие несомненный интерес для зарубежных заказчиков.

- Однако в гражданской авиации в последние десятилетия собственно российских разработок не появилось. Не секрет, что при создании новых гражданских самолетов Россия давно ориентируется на опыт западных научных центров. Как Вы сами оцениваете полезность и эффективность такой науки?

- В гражданском самолетостроении мы не можем развиваться без осмысления опыта западных стран, но и у них такая же ситуация. Авиация давно стала отраслью широкой международной кооперации. Однако это не означает, что мы должны поставить крест на своих научных исследованиях. Отраслевые институты по-прежнему для авиации незаменимы. Именно в них кипит настоящая жизнь. Просто надо учитывать, что авиационная наука создается за много лет до того, как она станет окупаемым товаром. Самолеты представляют очень сложную, состоящую из десятков тысяч деталей конструкцию, работа над которой не может принести быструю прибыль. Те, кто вкладывал деньги в разработку знаменитых Су-27, давно стали пожилыми людьми, а многих уже нет в живых.

Конечно, найдутся тысячи организаций, создающих наукоемкую продукцию, которые считают, что занимаются авиационной наукой, и действительно демонстрируют результаты: например, новое вещество для смазки двигателя, какой-нибудь приборчик, элементы алгоритмического обеспечения и тому подобное. Но их разработки не изменяют ситуацию в отрасли. Авиация — настолько сложная область, что ни один коллектив из пяти пусть даже самых гениальных специалистов не создаст полностью самолет. Я считаю, что в авиации глупо уповать на маленькие инновационные команды, которые выращиваются в инкубаторах. По большому счету, наиболее глубоко и последовательно авианукой занимаются пять авиационных институтов, имеющих статус государственных научных центров, в том числе и ГНЦ "ФГУП ГосНИИАС".

- Над чем институт работает в настоящее время? И на какие деньги существует?

- Институт умеет зарабатывать деньги и в основном существует на доходы от коммерческой деятельности. Мы разрабатываем программы развития авиации, стенды полунатурного моделирования и проводим на них исследования в интересах создания новых самолетов, разрабатываем алгоритмическое и программное обеспечение авиационных систем, делаем

тренажеры для конкретных самолетов, но развернуть широкую инновационную деятельность, к сожалению, не можем. Не получая поддержки государства, мы вынуждены сворачивать заделные поисковые исследования и перестраиваться на извлечение прибыли от сиюминутных заказов.

Основная проблема для нас состоит в том, что авиационная наука требует содержания огромной экспериментальной базы. Посмотрите на наши комплексы стендов для отработки авиационных систем — это десятки километров проводов, сотни приборов, аппаратов и их полунатурных аналогов, системы электроснабжения и охлаждения, поддерживать которые коммерческие организации не будут, да и просто не в состоянии.

- В таком случае, что должно изменить государство в организации авиационной науки, чтобы ее инновационная деятельность была более результативной?

- Государству нужно решить вопрос: нужна ему авиационная наука или нет, и если нужна, то кто ее будет финансировать. Я очень благодарен Министерству образования и науки РФ за высокий статус Государственного научного центра, присвоенный институту, но пока это единственное признание того, что мы являемся наукой. Мы не видим разумной политики по развитию принципиально поисковых исследований в авиационной отрасли. Тогда как Минобрнауки и Роспром могли бы реализовывать совместные програм-

мы, подобные программам Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) и Газпрома.

Второй момент — подготовка кадров. Нам навязывается Болонская система обучения, совершенно чуждая авиационной отрасли, в ее пользу приводятся тысячи аргументов. В итоге число высокообразованных людей сокращается. К нам приходят люди, которые могут быть операторами при западных технологиях, но ничего своего создать не могут. Даже физтех (МФТИ) — уникальная для авиационной науки кузница кадров — начал плодить бакалавров. Я не против, чтобы переориентировать на западные образцы обучение массовым профессиям, но высокотехнологичные отрасли должны получать высококвалифицированных специалистов.

Впрочем, в настоящее время с приходом в институт молодых квалифицированных специалистов наметилась положительная тенденция по сравнению с 90-ми годами, когда подготовленные на наших кафедрах студенты и аспиранты уходили в основном в банковский бизнес. Считаю, что такую тенденцию надо поддерживать, в том числе на государственном уровне. Это является залогом будущего авиационной науки и отечественной авиации в целом.

*Наталья БЫКОВА*

*источник: STRF.ru  
01.10.07*

## "СИГНАЛ" - НАЧИНКА ДЛЯ МИГА

**Интервью с Виталием Раковым, главным конструктором по приборной продукции, начальником конструкторского отдела Энгельсского приборостроительного объединения "Сигнал", кандидатом технических наук.**

Амбициозные планы России в области авиастроения начинают реализовываться, и Международный авиакосмический салон МАКС-2007 стал тому примером. По сообщениям информагентств, генеральный директор ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров заявил, что в ближайшие 18 лет Россия планирует построить и продать 4500 гражданских и военных самолетов на общую сумму \$250 млрд. А к 2025 году в России будет ежегодно производиться 300 авиалайнеров, 100 транспортных и более 100 военных самолетов.

Как в новых условиях будут чувствовать себя предприятия, без продукции которых в лучшие годы не обходился ни один летательный аппарат нашей страны? Об итогах МАКСа-2007 и о перспективах развития деятельности в рамках подъема отечественного авиапрома мы беседуем с Виталием Раковым, главным конструктором по приборной продукции, начальником конструкторского отдела Энгельсского приборостроительного объединения "Сигнал", кандидатом технических наук.

- Виталий Алексеевич, ваши приборы стоят практически на всем, что летает, не так ли? Что позволяет авиастроителям отдавать им такой приоритет?

- Совершенно верно, где-то больше, где-то меньше. Измерение давления на всех летательных аппаратах, начиная с самолетов, вертолетов и кончая ракетами и космическими аппаратами, составляет примерно 30 % от всех измерений. Например, на знаменитом, я бы даже сказал, великом комплексе "Энергия-Буря", который был преступно загублен в 80-е годы, проводилось порядка 12 тысяч измерений - ускорения, давления, температуры в процессе полета. Информация с них через радиотелеметрическую станцию передавалась на Землю и отслеживалась. наших приборов там было около 2,5 тысяч. За два полета этого комплекса не было ни одного отказа наших приборов.

Наши приборы, помимо того, что выполняют очень важную роль, отличаются, если так можно сказать, повышенной ответственностью, надежностью. Вообще, различают два вида надежности: электрическую и механическую. Для того чтобы измерить давление, разработчики объектов "портят" их намеренно. То есть наш прибор должен быть по надежности не хуже тех элементов объектов, на которых приборы стоят и где измеряют давление. Поэтому в отличие от многих прочих наши приборы выдерживают многократные перегрузки давления. Основная их масса разработана много лет назад, они до сих пор остаются более чем актуальными.

Еще одна их отличительная особенность - это мощный выходной сигнал. На объекте масса приборов, создающих электрические помехи, которые могут заглушить низкий сигнал с датчика. Системы защиты от помех - это дополнительные затраты,



дополнительный вес, ненадежность. На наш сигнал - 5 вольт - не действуют практически никакие помехи.

Кроме того, наши приборы отличает высокая теплостойкость.

На данный момент главным достоинством наших приборов является очень большая наработка "на отказ". То есть берется парк объектов, на которых стоит прибор, и считается, сколько часов он поработал. Сумма часов делится на количество отказов. У наших приборов фактическая средняя наработка на отказ - от нескольких сот тысяч до нескольких миллионов часов.

В заключение я должен сказать о создателе этих приборов Александре Глухареве - моем учителе и наставнике. Все положительные качества нашей продукции, которые я перечислил, были заложены еще при проектировании Александром Ивановичем. Он, без сомнения, создал новую школу проектирования приборов для особо жестких условий.

- В последние годы так сложилось, что ЭПО "Сигнал" ассоциировалось практически только с газовым оборудованием. Полагаю, для многих было приятным сюрпризом узнать о достижениях в традиционной для вашего предприятия области авиационного приборостроения. В том числе и благодаря МАКСу-2007. По итогам участия "Сигнала" в Салоне, по степени интереса к вашим разработкам, можете ли вы сказать, на какой стадии развития на самом деле находится отечественное авиастроение?

- К сожалению, ситуация в отечественном авиапроме складывалась не самым лучшим образом. Я так вообще уверен, что авиацию целенаправленно уничтожали и теперь еще пытаются ставить палки в колеса. В мире идет жесточайшая борьба за этот рынок, на котором каждый вложенный рубль оборачивается большой прибылью. Нас пытаются не пустить на мировую арену и до некоторых пор - и на свой собственный рынок. Если бы президент Путин не принял кардинальных мер, не сказал бы своего веского слова в защиту нашего авиапрома, мы до сих пор не увидели бы тех пусть пока еще небольших перемен в этой области.

МАКС-2007 показал, что некогда лежащая авиационная промышленность хоть как-то начала подниматься. Нашими приборами интересовались всегда. На Салоне 2005 года, в котором мы тоже принимали участие, на прочих выставках - интерес был достаточно активным и живым. И тут нет ничего удивительного - у нас очень большая номенклатура. Уже в советское время "Сигнал" был головным предприятием по разработке и производству приборов для измерения давления на самолетах, ракетах, проч. Более всего интересовались массовой продукцией - датчиками давления для всех видов авиационной техники.

- У вас была возможность познакомиться с аналогичной продукцией иных производителей?

- Да, конечно. В этом году на МАКСе почему-то мало было прибористов. Из отечественных прибористов были представлены: НИИ физических измерений (Пенза) - приборы для измерения не только давления, но и температуры, веса и проч., наши соседи - КБ "Сигнал" им. Глухарева, фирма "Аэроприбор-Восход", с которой когда-то начиналось все наше монометрическое приборостроение - системы "скорость - высота". Из иностранцев можно отметить американскую фирму "Кьюлайт", за развитием которой я наблюдаю довольно давно. Сначала они делали при-

боры для испытаний, а теперь вроде бы перешли и на штатные приборы, хотя ничем их наличие не подтверждают. Вполне конкретно они говорят о том, что их приборы много где стоят, но ведь назначение их может быть разным. Есть приборы, которые просто считывают информацию, но есть и приборы штатного применения, работающие либо в системах управления, либо в системах индикации - то есть оперативной информации, которая необходима летчику, от которой зависит безопасность полетов. Все наши приборы - это, как правило, штатные приборы. Они влияют на безопасность полета, стоят на гидросистемах, баллонах, баках и не имеют права разрушаться. Однако иностранных приборов на выставке я не нашел.

- Иностранцы, видимо, перестраховываются. А что выставило ЭПО "Сигнал"?

- На наших стендах были выставлены некоторые представители конструктивно унифицированных и параметрически унифицированных рядов. К примеру, внешне все приборы одинаковые, а давление, на которое они рассчитаны, - разное. Есть еще у нас межпроектная унификация, когда детали с одной группы приборов могут использоваться в другой, что очень удешевляет производство.

- Как вам кажется, ваши конкуренты из-за рубежа могут предложить российскому авиапрому что-то серьезное?

- Если брать ту же американскую фирму, по точности и теплостойкости они вышли на довольно хороший уровень. По цене иностранные приборы выше наших, однозначно. Метрология также выше, но с одной оговоркой. Наши приборы гарантируются на 12-15 лет. Режим их использования - по принципу "поставил - забыл". Но по метрологии мы гарантируем, что в течение 12-15 лет он будет давать погрешность не более гарантируемой. Иностранцы гарантируют погрешность лишь на 5 лет. А что дальше делать? Об этом они молчат.

Все эти параметры относительно нашей продукции не голословны. В свое время мы отработали технологию искусственного старения приборов. Когда ракета стоит в шахте 15 лет, никто не проверит, как ведет себя прибор, и нам поставили задачу гарантировать его работоспособность. Теперь каждая единица проходит у нас процедуру ускоренного старения - порядка нескольких рабочих смен. Это ноу-хау нашего предприятия.

И еще наши приборы внешне кажутся достаточно грубыми в части точности. Но, в отличие от конкурентов, в суммарную погрешность наших приборов входят дополнительные погрешности от эксплуатационных дестабилизирующих факторов - температуры, виброускорений, ударных ускорений и т. д. Кроме того, в эту суммарную погрешность входит и дополнительная погрешность времени при эксплуатации приборов в течение 12-15 лет.

Иностранцы фирмы, как правило, дополнительную погрешность от времени или указывают отдельно, или вообще не гарантируют.

В настоящее время на базе многолетнего опыта мы создаем новые, совершенные приборы с более высокой погрешностью и улучшенными метрологическими характеристиками.

источник: сайт «Общая газета.Ру»  
17.10.07

## ВЕРТОЛЕТ ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

**Россия удивительно богата. Кроме нефти и газа, здесь самые лучшие вертолеты в мире. Вертолеты Ми – одно из таких богатств, которых нет ни у кого в мире и не будет. Сегодня Московский вертолетный завод им М. Л. Миля – опора военной и гражданской авиации России. И это не красивые пиар-слова, а факт, подтвержденный даже конкурентами. Недаром вертолет именно этого завода был выбран "бортом № 1" для президента России. На вопросы "УП" отвечает генеральный директор ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" Андрей Шибитов.**

- Андрей Борисович, известно, что ежегодно Минобороны будет закупать по 10 Ми-28. Чем выгоден такой госзаказ?

- 4 марта 2006 г. Государственная комиссия под председательством Главнокомандующего ВВС Российской Федерации генерала армии В. С. Михайлова выдала заключение о выпуске установочной партии Ми-28Н, которое явилось официальным разрешением заводу проводить серийный выпуск вертолетов Ми-28Н, а для подразделений заказчика - осуществлять их эксплуатацию. Всего до 2010 г. в Вооруженные силы России планируют принять свыше 50 таких машин. Всего же отечественные ВВС собираются закупить 300 "ночных охотников".

- Предполагается ли увеличение производства вертолетов для гражданской авиации?

- Государством разработана и принята Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года", которая определяет основные направления, цели и приоритеты развития авиационной промышленности.

В рамках этой программы из федерального бюджета финансируются наиболее перспективные проекты гражданского авиастроения, в том числе и проект нашего предприятия - Ми-38. На основании исследований вертолетного рынка России, СНГ и дальнего зарубежья, проводившихся несколько лет назад Государственным НИИ ГА и европейской компанией "Еврокоптер", емкость внутреннего рынка для вертолетов Ми-38 оценивалась на период 2011-2020 гг. в 170-200 вертолетов для гражданского сектора и еще 30-40 вертолетов - для военного сектора.

Экономический кризис в конце 90-х годов и отсутствие финансирования на протяжении ряда лет привели к резкому сокращению работ по проекту Ми-38. Но сегодняшняя ситуация в экономике вселяет в нас оптимизм: постоянно растут объемы пассажирских и грузовых авиаперевозок, парк вертолетов нуждается и в модернизации, и в обновлении. Кроме того, истекли сроки эксплуатационной годности вертолетов Ми-6 и Ми-10 при сохранении прежнего объема работ по перевозкам тяжелых грузов. При

этом авиаперевозчики часто говорят о недостаточной грузоподъемности вертолета Ми-8/17 и избыточной - у вертолета Ми-26. Ми-38 - это как раз та машина, которая призвана заменить ушедших ветеранов, но на более высоком техническом уровне.

В настоящее время мы уточняем потребности российского рынка для Ми-38, однако предварительное анкетирование крупных частных и государственных авиакомпаний позволяет даже при самом осторожном прогнозе оценить его емкость в 170-200 машин до 2020 года. Надеемся, что Ми-38 будет востребован и за рубежом.

Государственная поддержка естественным образом влияет на стратегию ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля", позволяя часть собственных финансовых ресурсов направлять на разработку перспективных проектов гражданских и многоцелевых вертолетов. Например, наряду с планирующимся в 2009 году началом серийного производства Ми-38 мы намерены возобновить производство сертифицированного легкого многоцелевого вертолета Ми-34 и его модификаций (как с поршневым, так и с газотурбинным двигателем), который изначально проектировался как спортивный.

Продолжаются работы по проекту Ми-54 взлетной массой до 4700 кг, который может использоваться в интересах геологической разведки и нефтедобычи, в качестве корпоративного и санитарного транспорта и для выполнения поисково-спасательных операций, патрулирования, аэрофотосъемки и выполнения многих других задач. Ведется проектирование среднего транспортного и многоцелевого вертолета Ми-58. При взлетной массе 10 т он будет способен перевозить три тонны коммерческой нагрузки.

Опыт разработки и испытаний Ми-38 и Ми-26 предполагается использовать при создании новых вертолетов высокой грузоподъемности, в частности транспортного вертолета Ми-46, рассчитанного на перевозку грузов свыше 10-12 т.

Не забыты и успешные разработки прошлых лет: постоянно модернизируются и модифицируются успешно зарекомендовавшие себя Ми-2 и Ми-8.

Кроме того, на ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" всегда с интересом относятся к возможности разработки совместных проектов с зарубежными партнерами.

- Насколько конкурентоспособны на международном рынке именно российские вертолеты?

- Благодаря высокой надежности, неприхотливости, безопасности, легкости управления и простоте эксплуатации наши вертолеты завоевали широкую популярность практически на всех континентах земного шара, в самых различных климатических зонах.

Например, вертолеты Ми-8/Ми-17 являются одними из самых распространенных в своем классе вертолетов. Они блестяще зарекомендовали себя при активной эксплуатации более чем в 100 странах мира. Их высокая надежность подтверждена накопленными более чем 50 миллионами летных часов. А недавний антарктический перелет вертолетов Ми-8 служит еще одним убедительным доказательством их надежности.

Многоцелевые ударные вертолеты типа Ми-24/35 стоят на вооружении не только в российских ВВС, но и прекрасно зарекомендовали себя более чем в 30 странах мира. Они доказали свою надежность в самых сложных боевых ситуациях.

Проходит испытания и поступает на вооружение боевой ударный вертолет Ми-28Н. Из более чем 300 испытательных полетов 95 % признаны зачетными. Это очень высокий показатель надежности.

Вертолеты марки "Ми" знают и ценят во всем мире: Ми-8 за надежность не случайно выбрали в качестве "борта № 1" для президента России; Ми-26 - самый большой и грузоподъемный вертолет в мире; Ми-24/35 - единственная в мире боевая летающая машина пехоты, а Ми-28Н - "Ночной охотник" - самый грозный на сегодняшний день вертолет огневой поддержки.

- Ваше отношение к идее объединения всех заводов отрасли в единый холдинг "Вертолеты России"?

- ОАО "Вертолеты России" создано как 100-процентная дочерняя компания ОПК "Оборонпром" для управления вертолетостроительными активами. Основными задачами ОАО "Вертолеты России" являются формирование современных производственных отношений в вертолетостроении, повышение эффективности производства, улучшение финансовых показателей предприятий, координация деятельности всех участников холдинга: разработчиков вертолетов, серийных заводов, поставщиков комплектующих, сервисных и ремонтных компаний.

источник: сайт eTver.Ru  
17.10.07

## "МЫ ЗНАЕМ, КАК БЫТЬ В ЕС НАДЕЖНЫМ ЭКСПОРТЕРОМ"

**Вице-президент EADS Deutschland GmbH Йоахим Гайзель рассказал Guide, что готов поделиться опытом работы с товарами двойного назначения с российскими партнерами.**

- Влияют ли на ваш бизнес меры по контролю за экспортом, принятые в РФ?

- Россия в глобальной стратегии EADS - одна из стран, имеющих стратегическое значение. У русских уникальный опыт разработок в аэрокосмической области, в области оборонной промышленности. У нас много совместных проектов в России, связанных с аэробусами, беспилотными летательными аппаратами, вертолетами и, скажем, космическими разработками. Наконец, Россия - важный источник импорта многих материалов, того же титана. На данный момент развитие большинства из этих программ находится на начальной стадии, так что меры экспортного контроля не оказывают сильного влияния на сотрудничество.

Впрочем, пару лет назад у нас были кое-какие проблемы с поставками титана. В 2005 году ФГУП "Рособоронэкспорт" уведомило нас, что на экспорт некоторых продуктов из титана, которые могут быть использованы в военных целях, вводятся ограничения. Пришлось потратить пару месяцев, чтобы согласовать позиции и прийти к единой точке зрения. Лишь после этого поставки возобновились. Вообще все подобные дискуссии с нашими партнерами в России всегда проходили весьма конструктивно, их целью всегда был поиск каких-то общеприемлемых решений, и после переговоров эти решения находились. С другой стороны, именно тогда мы поняли, что меры по экспортному контролю начали вводиться в России намного более жестко.

- Удалось извлечь из этого какие-нибудь уроки для ведения бизнеса в России?

- Если развивать в России проекты, связанные с экспортом контролируемых товаров или технологий, всегда важно заранее обсудить не только какие-то

технические или коммерческие факторы, но и возможные повороты дела, связанные с экспортным контролем. Политика в сфере контроля за экспортом у России и ЕС схожа, но некоторые меры могут отличаться в зависимости от политики или интересов безопасности страны. Поэтому нам важно заранее оценить возможные ограничения, которые могут налагаться мерами по контролю за экспортом.

- Есть ли какие-то позитивные моменты в тех правилах контроля за экспортом, которые действуют в России?

- В действующих в России правилах мне кажутся крайне позитивными два момента.

Во-первых, существует период, составляющий 45 дней, для утверждения или отклонения заявки для получения разрешения на экспорт. Это позволяет заранее представлять себе временные рамки, в которых должно быть принято решение.

Во-вторых, поправки в существующие положения вступают в силу через три месяца после их принятия, что дает предприятию время привыкнуть к новым правилам.

- Вы можете как-то посодействовать российским предприятиям в вопросах экспортного контроля в странах ЕС?

EADS работает в нескольких европейских странах, у нас огромный опыт работы с различными программами внутреннего контроля, которые действуют в этих странах. Мы знаем, как делаются заявки для получения разрешения на экспорт, и знаем, как быть в ЕС "надежным экспортером". Не вижу причин, почему бы мы не могли поделиться этими знаниями с партнерами в России.

Аэрокосмический и оборонный концерн EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) - крупнейшая в Европе корпорация аэрокосмической промышленности.

источник: газета «Коммерсантъ»  
17.10.07

## ИНФОРМАЦИЯ

# ПЕРВЫЙ МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА ТЕСНАEROSPACE-2007

**5-7 декабря 2007 г.**  
**Экспоцентр на Красной Пресне,**  
**Москва, Россия**

### ЦЕЛЬ МЕРОПРИЯТИЯ

- демонстрация последних достижений отечественного и мирового рынка технологического оборудования для производства авиационно-космической техники;
- содействие в техническом перевооружении авиационно-космического комплекса на основе передовых технологических процессов;
- привлечение инвестиций для реализации перспективных проектов;
- обсуждение различных аспектов авиаиндустрии и максимально эффективного использования бюджетных средств, выделяемых в рамках федеральной программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007-2010 годы и на период до 2015 года".

### ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Первый Московский международный форум-выставка ТЕСНАEROSPACE-2007 организован по поручению Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванова от 08.05.2007 № 4-19-924717.

Данное мероприятие станет уникальной площадкой для встречи профессионалов авиаиндустрии, представителей федеральных органов власти, администрации, потребителей, инвесторов, прессы.

### ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

- станки с ЧПУ для производства деталей авиационно-космической техники;
- станки с ЧПУ для изготовления моделей летательных аппаратов для испытаний в аэродинамических трубах;
- контрольно-измерительные машины, техника и инструменты;
- станки и технологии для заготовительного производства;
- нанотехнологии для авиационно-космической промышленности;
- CALS-технологии в авиакосмической промышленности;

- изотермическая штамповка;
- технологии литейного производства деталей авиакосмической техники;
- технологии и оборудование сварочного производства;
- технологии и оборудование упрочнения деталей и нанесения защитных покрытий;
- оборудование и технологии механообработки в авиаракетостроении;
- электрохимические и электрофизические методы обработки;
- оборудование и технологии для производства композитных и керамических деталей;
- технологии и оборудование для авиакосмического приборостроения.

### ФОРМА УЧАСТИЯ

Для экспонентов - платная.

Для посетителей - с предварительной регистрацией.

### СООРГАНИЗАТОРЫ

- Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации;
- Федеральное Космическое агентство;
- Федеральное агентство по промышленности;
- Комитет ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса;
- Межгосударственный авиационный комитет;
- Международный союз авиапромышленности;
- ООО "Экспо-Экос".

### КОНТАКТЫ:

**ООО «ЭКСПО-ЭКОС»**

**МУСАРОВА МАРИЯ ВИКТОРОВНА**

**ТЕЛ.: +7 (495) 332-36-71;**

**ФАКС: +7 (495) 331-05-11, 331-09-00**

**E-MAIL: MARY@EXPOECOS.COM**

**WWW.EXPOECOS.COM/INDEX.PHP?SECTION=27#AIRTECH**

## ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов  
специально для Клуба авиастроителей

### ВЕНГЕРСКИЙ ЗАКАЗ НА ГАЗОВЫЕ МОТОРЫ JENBACHER

**Отделение компании GE Energy по производству газовых моторов Jenbacher осуществит поставку 12 моторов мощностью 3 МВ, работающих на природном газе, для крупнейшего проекта по развитию региональной теплосети в Венгрии. Актуальность подобных проектов связана с тем, что страны Центральной и Восточной Европы продолжают модернизацию муниципальных систем тепло- и электроснабжения.**

Принятая в 2002 году государственная программа Венгрии уделяет особое внимание реализации подобных проектов. Программой предусмотрено увеличение комбинированного использования тепла и электроэнергии. Использование комбинированных технологий позволяет на 40 % уменьшить первоначальные потери энергии по сравнению с постройкой

независимых тепловых и электрических станций. С начала действия государственной программы GE Energy поставила различным венгерским клиентам, занимающимся местным отоплением, газовые моторы Jenbacher общей мощностью почти 220 МВ.

Моторы Jenbacher, используемые для энергетических проектов, популярны благодаря их высокой надежности и эффективности. Новые модули были установлены в начале сентября в городе Дунайварош на восточном берегу Дуная, в 67 км от Будапешта.

Проект был разработан собственником и генеральным подрядчиком электростанции компанией Energott Kft. Моторы типа JMS 620 GS-N.LC Jenbacher будут производить 36,5 МВ электричества и 36,9 МВ термальной энергии, обладая общим КПД 86,4 %. Установка будет запущена в эксплуатацию в конце октября.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
14.10.07*

### МНИ БУДЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С УРАЛЬСКИМ ТУРБИНЫМ ЗАВОДОМ

**Компания Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) заключила соглашение с российской управляющей компанией "Ренова Групп" и ЗАО "Уральский турбинный завод" (УТЗ), ключевым предприятием группы, с целью сотрудничества в сфере производства газовых и паровых турбин.**

По условиям соглашения МНИ передает УТЗ лицензию на свои технологии производства газовых и паровых турбин крупных размеров. Кроме того, МНИ и УТЗ учредят совместное предприятие, входящее в "Ренова Групп" и корпорацию "Теплоэнергосервис-ЕК". Предприятие будет заниматься послепродажным обслуживанием газовых и паровых турбин. МНИ и "Ренова Групп" также рассматривают возможности сотрудничества в области других технологий по производству энергии, например теплоутилизационных парогенераторов.

"Ренова Групп" является крупным держателем акций и стратегическим инвестором в целом ряде

отраслей промышленности, включая металлургию, машиностроение, нефтедобычу, производство электроэнергии, коммунальную сферу услуг и финансы. Группа планирует дальнейшее расширение своего бизнеса по производству силовых установок, спрос на которые в последнее время существенно возрос. Входящая в группу компания "ЗАО "УТЗ" является одним из лидирующих российских производителей паровых турбин. Компания является крупнейшим поставщиком паровых турбин еще со времен Советского Союза.

"Ренова Групп" и ЗАО "УТЗ" планировали создать совместное большое предприятие, работающее с газовыми и паровыми турбинами, в то время как МНИ искала возможности закрепиться на российском рынке, переживающем в последнее время значительный подъем. Таким образом, подписанный контракт позволил всем сторонам достичь своих целей.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
27.09.07*

## GE: КОНТРАКТ СТОИМОСТЬЮ 750 МЛН ДОЛЛАРОВ

**Согласно условиям контракта общей стоимостью более 750 млн. долларов, GE Energy осуществит поставку шести высокотехнологичных газотурбинных генераторов типа Frame 9FB и сопутствующего оборудования французской компании EDF (Electricité de France).**

Газотурбинные генераторы будут использоваться для производства электроэнергии во Франции и других европейских странах. Новые машины будут установлены на электростанциях комбинированного цикла. Шесть установок Frame 9FB будут установлены на предприятиях промышленной группы EDF во Франции и ее европейских дочерних компаниях. Завод GE Energy в Белфорте, единственный произво-

дитель турбин средней и высокой мощности во Франции, осуществит проектировку завода и его оснащение в рамках этого проекта.

Компания EDF является основным производителем и продавцом электроэнергии во Франции и одним из крупнейших мировых производителей энергии. В дополнение к поставке газовых турбин условия контракта предусматривают обеспечение запасными частями и обслуживание в течение 12 лет.

Кроме того, EDF объявила о подготовке еще одного контракта на закупку турбин и сопутствующих услуг у компании GE. Если сделка состоится, общий объем соглашений между двумя компаниями превысит 1,2 млрд. долларов.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.ge.com/energy](http://www.ge.com/energy)  
08.10.07*

## TAS РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО В ХЬЮСТОНЕ

**В соответствии с запланированным расширением своей штаб-квартиры, находящейся в Хьюстоне, компания Turbine Air Systems объявила о начале строительства новых производственных мощностей и административных зданий.**

Это расширение удвоит производственную мощность компании, основанной семь лет назад, что является свидетельством ее устойчивого положения на рынке промышленного производства и производства электроэнергии.

Компания TAS специализируется на производстве продуктов в области модульных комбинированных тепло- и электроэнергетических установок и генераторных станциях.

По словам генерального директора и основателя компании Тома Пирсона (Tom Pierson), "расширение компании TAS вызвано развитием спроса и предложения на этом рынке. Возросший спрос на пиковую мощность подстегивает развитие нашего направле-

ния по производству охладителей впускной трубы турбин, в то время как повышенное внимание к энергетической эффективности промышленных процессов и снижению затрат создает спрос на наши высокоэффективные решения в области модульных систем, использующих охлажденную воду и воздух. Комбинированные теплоэлектрические решения также пользуются успехом, поскольку все большее число компаний стремится снизить высокие энергозатраты и уменьшить углеродный след своих производств. Мы продолжаем расширять свое присутствие на мировом рынке энергии введением усовершенствованной технологии теплоутилизации, которая позволяет превращать отработанное промышленное тепло в электроэнергию. Потенциальный объем рынка для подобных нам высокотехнологичных компаний, предлагающих пути уменьшения энергозатрат без потери эффективности, поистине огромен".

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
24.09.07*

## SIEMENS ПОСТРОИТ КРУПНЕЙШУЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ КОМБИНИРОВАННОГО ЦИКЛА ВО ФРАНЦИИ

**Компания Siemens Power Generation (PG) объявила о получении контракта на строительство под ключ электростанции комбинированного цикла, работающей на природном газе, во французском городе Сен-Авольд.**

Заказчиком выступает компания Endesa France, чей контрольный пакет акций принадлежит испанской Endesa. Приблизительная стоимость контракта составляет 590 млн. долларов, коммерческий запуск станции намечен на начало 2010 года. Объем поставки включает в себя две газовые турбины типа SGT5-

4000F, две паровые турбины и два генератора, а также механическое и электронное оборудование и систему управления SPPA-T3000. Каждый силовой блок новой электростанции, которая будет построена на месте существующей станции Эмиль-Хуше в городе Сен-Авольд в Лотарингии, будет иметь мощность 430 МВ, что делает ее самой большой электростанцией комбинированного цикла во Франции.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам  
[www.powergeneration.siemens.com](http://www.powergeneration.siemens.com)  
25.09.07*

## **ВНИМАНИЕ!**

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

Члены Клуба авиастроителей и некоммерческие организации будут получать Бюллетень в рамках благотворительной программы.

Все остальные читатели Бюллетеня начиная с ноября 2007 г. смогут оформить редакционную подписку на 2008 г.

## 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	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

Подпись ответственного лица: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / Дата: \_\_\_\_\_

**ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**



## ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОГРАММЫ НЕПРЕРЫВНОГО ОБРАЗОВАНИЯ "ШКОЛА - ВУЗ - ПРОИЗВОДСТВО"

**26 октября 2007 года в Государственном образовательном учреждении "Лицей № 1550" города Москвы состоялась презентация программы непрерывного образования "Школа - вуз - производство", инициированной и реализуемой в лицее при участии ряда предприятий авиационного машиностроения и вузов города Москвы.**

Данная программа создана по инициативе Лицея и осуществляется с 2001 года при поддержке Некоммерческого партнерства "Клуб авиастроителей", Авиакосмофонда, вузов авиационного профиля и ряда промышленных предприятий авиастроительной отрасли России. Суть программы заключается в создании условий для возникновения, формирования и развития единой творческой среды общения лицеистов и профессионалов отрасли. В рамках этой программы в Лицее проводятся различные мероприятия, организуются проекты с участием специалистов отрасли. В Лицее созданы и развиваются специальные возможности для творчества и саморазвития подростков, демонстрации ими результатов своей учебной деятельности, телекоммуникационные средства для дистанционного общения со своими сверстниками, представителями вузов, промышленных предприятий и организаций отрасли.

Создавая и развивая программу "Школа - вуз - производство", ее авторы и организаторы преследуют цель вовлечения подростков в реальную деятельность авиационной промышленности России, помощи им в своем профессиональном и социальном самоопределении, создания условий для непрерывного самообразования, превращения самого образовательного процесса в деятельность, привлекающую подростка.

Презентацию открыл директор лицея В. М. Жиликов. Его сообщение содержало информацию об истории лицея, о современном состоянии учебно-воспитательной работы в нем, о программе дальнейшего развития.

От представителей шефствующих организаций выступил исполнительный вице-президент Клуба авиастроителей С. В. Гвоздев, который рассказал о развитии системы непрерывного образования "Школа - вуз - производство". Его выступление сопровождалось демонстрацией слайд-фильма об участии лицеистов в мероприятиях, организуемых при содействии Клуба авиастроителей.

Интересным было и выступление научного консультанта ГЭП (действующей в Лицее) профессора В. А. Ясвина об экспертизе образовательной системы Лицея, формировании на его базе новой образовательной среды и стратегических направлениях развития Лицея.

Также в рамках презентации программы был открыт новый класс-лаборатория мультимедийных аудиовизуальных образовательных технологий. Он был создан при содействии вузов и предприятий отрасли во главе с ФГУП "ММПП "Салют", а также при поддержке фирм Polymedia и Panasonic. В рамках презентации класса был проведен телемост, во время которого лицеисты встретились с заместителем главного конструктора ФГУП "ММПП "Салют" Г. П. Скирдовым, смогли задать ему вопросы и получить ответы.

Очень приятно было видеть в этот день в Лицее выпускников прошлых лет, которые подготовили мини-презентацию на тему "Лицей № 1550 и наш выбор жизненного пути".

Театрализованный концерт лицеистов порадовал своими талантами гостей презентации. А гостями были представители Департамента образования города Москвы, Департамента науки и промышленной политики города Москвы, Академии наук авиации и воздухоплавания, вузов-партнеров, предприятий и организаций авиастроительной отрасли России, представители средств массовой информации.

Презентация показала, что союз представителей образования и промышленности может и должен создавать для подростков принципиально новые возможности для реализации задачи их профессионального и социального самоопределения. Опыт Лицея № 1550 может и должен быть положен в основу создания целой сети центров профессионального и социального самоопределения подростков, связанных между собой едиными целями, задачами и возможностями. Принципиальным отличием этой сети от других аналогичных сетей должно стать то, что она строится на новых телекоммуникационных возможностях общения, снимающих ограничения на расстояние.

Презентация показала, что союз представителей образования и промышленности может и должен создавать для подростков принципиально новые возможности для реализации задачи их профессионального и социального самоопределения. Опыт Лицея № 1550 может и должен быть положен в основу создания целой сети центров профессионального и социального самоопределения подростков, связанных между собой едиными целями, задачами и возможностями. Принципиальным отличием этой сети от других аналогичных сетей должно стать то, что она строится на новых телекоммуникационных возможностях общения, снимающих ограничения на расстояние.

*источник: Клуб авиастроителей  
29.10.07*

## ТРЕТИЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

**27–28 сентября 2007 года в Москве прошел Третий форум бухгалтеров авиастроения. Тема форума: "Бухгалтерская служба – единый центр информации о финансово-хозяйственном положении предприятия: миссия и ответственность главного бухгалтера".**

По сложившейся традиции форум состоялся в гостинице "Золотое кольцо" и прошел на высоком профессиональном и организационном уровне.

В работе форума приняли участие: Родителива Н. В. - разработчик ПБУ, координатор Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей; Холева С. Н. - начальник отдела применения законодательства о налогах и сборах Департамента налоговой и таможенно-тарифной политики Минфина РФ; Шаповалова В. Г. - ведущий юрисконсульт юридического агентства "Барклай", преподаватель МГУ; Шнайдерман Т. А. - заместитель начальника отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Минфина РФ; главные бухгалтеры и специалисты финансовых служб ведущих предприятий отрасли.

Тема форума "Бухгалтерская служба - единый центр информации о финансово-хозяйственном положении предприятия: миссия и ответственность главного бухгалтера" была предложена участниками Второго форума.

Госпожа Холева С. Н. в своем выступлении рассказала о готовящихся изменениях в Налоговый кодекс Российской Федерации, в частности в статьи 20 и 40. Планируется изменить определение рыночной цены, ввести понятие аффилированных лиц, ответственность налогоплательщика перенести из налогового кодекса в КоАП.

Особое внимание г. Холева С. Н. уделила вопросу возбуждения уголовной ответственности по налоговым преступлениям. Имеет большое значение наличия умысла при совершении преступного деяния и отсутствие деловой цели.

Госпожа Родителива Н. В. в своем докладе осветила готовящиеся изменения в Положении по бухгалтер-

скому учету "Учет нематериальных активов" ПБУ 14/2000. Изменения направлены на максимальное приближение учета нематериальных активов к требованиям, установленным Международными стандартами финансовой отчетности, вследствие этого в проекте нового положения предусмотрена возможность проведения переоценки нематериальных активов, изменение срока полезного использования и способа их амортизации.

Госпожа Шнайдерман Т. А. в своем выступлении проинформировала участников форума о подготовленных изменениях в большинстве Положений по бухгалтерскому учету в свете реализации положений, установленных Концепцией развития бухгалтерского учета на среднесрочную перспективу. Она также остановилась на новой редакции ПБУ 2/94 "Учет договоров (контрактов) на капитальное строительство". Ею были затронуты вопросы, касающиеся ведения бухгалтерского учета при применении упрощенной системы налогообложения, новой редакции закона "О бухгалтерском учете".

Госпожа Шаповалова В. Г. рассказала о принципах равенства договора, в чем заключается различие понятий "сделка" и "договор". В докладе г. Шаповалова В. Г. раскрыла, что считается существенными условиями договора, затронула также такие проблемные вопросы, как последний пункт договора, место заключения и дата договора, суть понятий "Приложение к договору" и "Дополнительное соглашение к договору", условия форс-мажора.

В ходе форума происходил активный обмен мнениями между участниками не только по вопросам, поднятым в выступлениях докладчиков, но и по многим другим наиболее актуальным вопросам бухгалтерского и налогового учета в отрасли.

В конце форума участники с большим интересом заслушали выступление представителя ОАО "НПП "Темп" им. Ф. Короткова" госпожи Какишевой Е. Т. о разработке и использовании в практике предприятия современных систем автоматизации учета и финансового планирования.

*источник: Секция бухгалтеров  
Клуба авиастроителей  
02.10.07*



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ  
КЛУБА  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать и распечатать материалы нужного вам номера Бюллетеня в Интернете: [WWW.AS-CLUB.RU/BULL](http://WWW.AS-CLUB.RU/BULL)

посвящается 160-летию со дня рождения Отто Лилиентала

## ПЯТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



ПЯТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ  
ОЛИМПИАДА  
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И  
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Клуб авиастроителей объявляет о начале приема заявок на участие в Пятой ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

### ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения и организация помощи им в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В  
ОЛИМПИАДЕ:  
[WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU](http://WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU)

ПРИЕМ ЗАЯВОК И ТЕСТИРОВАНИЕ  
УЧАСТНИКОВ

начало: 1 октября 2007 г.  
окончание: 1 декабря 2007 г.

ПРИЕМ КОНКУРСНЫХ РАБОТ  
до 15 января 2008 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ  
Клуб авиастроителей,  
Александрова Светлана  
Валентиновна,  
+7 (495) 685-19-30,  
[olymp@as-club.ru](mailto:olymp@as-club.ru)

### ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей  
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»  
Департамент образования города Москвы  
Департамент науки и промышленной политики  
города Москвы

### БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический  
университет им. Н. Э. Баумана  
Московский авиационный институт (Университет)  
Московский авиационно-технологический  
институт (Университет) им. К. Э. Циолковского  
Российский государственный гуманитарный  
университет  
Московский институт открытого образования  
Лицей № 1550, город Москва

- Крымов Валентин Владимирович, заместитель директора по науке ФГУП "ММПП "Салют", д. т. н., профессор, действительный член Клуба авиастроителей (председатель Оргкомитета)
- Зазулов Виктор Иванович, первый вице-президент Клуба авиастроителей, д. т. н., профессор
- Гвоздев Сергей Валентинович, управляющий НО "Авиакосмофонд"
- Колесников Александр Григорьевич, руководитель НУК "Машиностроительные технологии" МГТУ им. Н. Э. Баумана
- Афиногенов Андрей Михайлович, главный специалист Департамента образования г. Москвы
- Кезин Николай Петрович, начальник отдела оперативно-производственной деятельности Департамента науки и промышленной политики города Москвы
- Тихонов Алексей Иванович, заместитель первого проректора МАИ (Университет)
- Герцев Павел Степанович, руководитель Управления по работе со студентами МАТИ (Университет) им. К. Э. Циолковского
- Кувшинов Сергей Викторович, проректор по информационным и новым технологиям образования РГГУ, к. т. н., доцент
- Утусиков Андрей Викторович, ведущий специалист Департамента по спорту и молодежной политике Тюменской области
- Жилияков Виктор Михайлович, директор Лицея № 1550 г. Москвы
- Задворнова Маргарита Викторовна, начальник отдела внешкольного дополнительного образования Департамента образования Администрации Ярославской области
- Греченко Галина Ивановна, заместитель министра образования Калининградской области
- Пак Тамара Владимировна, заведующая методическим отделом ГОУ ДПО детей "Республиканский центр детского творчества", Министерство образования, науки и молодежной политики Республики Алтай
- Киселев Сергей Михайлович, заместитель директора ГОУ дополнительного образования детей Тульской области "Областной центр развития творчества детей и юношества", Департамент образования Тульской области, Комитет Тульской области по молодежной политике.

#### МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОЛИМПИАДЫ:

##### ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ

Кувшинов Сергей Викторович, проректор РГГУ по информатизации и новым технологиям образования, кандидат технических наук, доцент кафедры «История техники»

##### ЧЛЕНЫ КОМИССИИ

- Багдасарьян Надежда Гегамовна, заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н. Э. Баумана, доктор философских наук, профессор
- Бельковец Лидия Петровна, заведующая учебно-научной лабораторией развивающихся технологий ИНОТ РГГУ, кандидат психологических наук, доцент
- Жилияков Виктор Михайлович, директор Лицея № 1550 города Москвы, отличник народного образования, заслуженный учитель Российской Федерации
- Жилиякова Анна Викторовна, учитель, лауреат конкурса «Грант Москвы» в области наук и технологий в сфере образования, автор курса «История авиации и воздухоплавания»
- Питерская Вера Анатольевна, учитель, лауреат конкурса «Грант Москвы» в области наук и технологий в сфере образования, автор курса «Люди и судьбы российской авиации»

#### ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ:

##### ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЖЮРИ

Багдасарьян Н. Г., заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н. Э. Баумана, доктор философских наук, профессор

##### ЧЛЕНЫ ЖЮРИ

- специалисты, направленные от всех учебных заведений, участвующих в Олимпиаде
- ведущие специалисты в области истории авиации и воздухоплавания



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ  
ОЛИМПИАДЫ,  
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс: +7 (495) 685-19-30; 685-26-30

**САЙТ ОЛИМПИАДЫ:  
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

## ПРОЕКТ "ТРЕНАЖЕР ДЛЯ BOEING 767-300ER НА ОСНОВЕ MICROSOFT FLIGHT SIMULATOR X"

**В настоящее время автором проекта ведется работа по созданию самой реалистичной модели тренажера Boeing 767-300ER на основе программного продукта Microsoft Flight Simulator X. Тренажер используется при подготовке пилотов, целью проекта является достижение максимально возможного реализма виртуальных полетов.**

Тренажер включает в себя аппаратную реализацию органов управления и приборов кабины пилотов на основе электронной системы ввода/вывода сигналов в/из MS FSX и может быть реализован в несколько этапов по степени увеличения реализма. В конечном варианте тренажер позволяет решать следующие задачи:

1. Изучение и отработка основ навигации и самолетовождения.
2. Изучение технических характеристик воздушного судна (ВС).
3. Изучение пилотажно-навигационного комплекса ВС (ПНК).
4. Изучение и отработка русской и международной (ICAO, на английском языке) авиационной фразеологии радиообмена.
5. Изучение и отработка технологии взаимодействия членов экипажа (первый и второй пилоты) на всех этапах выполнения полета в различных метеоусловиях.
6. Использование точной физической, географической и ландшафтной модели Земли.
7. Использование модели фактической погоды в любой точке Земли (METAR), получаемой с низкоорбитальных спутников в реальном времени с помощью уникального программного обеспечения.
8. Голосовой радиообмен с диспетчерами организации воздушного движения в международных виртуальных сетях VATSIM и IVAO.
9. Подробная подготовка к полету с учетом разработки полетного плана, коммерческой загрузки ВС, необходимого на полет топлива, полетных данных, погодных условий на маршруте, аэродромах вылета, посадки и запасном и т. д.
10. Руление, взлет, набор высоты, полет на эшелоне, снижение, подход, посадка.
11. Выполнение регулярных рейсов скомплектованными экипажами по маршрутам и расписанию реальных авиакомпаний мира.
12. Участие с использованием тренажера в российских и международных авиашоу, таких как "Flight Simulator Show в Форли (Италия), SimWare Simulations Show'08 в Брюсселе и др.

**Инвесторов, заинтересованных в финансировании разработки и дальнейшей совместной эксплуатации тренажера, просят обращаться по адресу:**

*Евгений Мармышев, ielm@mail.ru*

### ЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, ПРЕДОСТАВЛЕННАЯ РЕДАКЦИИ АВТОРОМ ПРОЕКТА:

- Евгений Мармышев, 30 лет, проживает в г. Красноярске
- образование: высшее в сфере информационных технологий
- стаж профессиональной деятельности: 12 лет
- имеет международные инженерные сертификаты, владеет английским языком
- область интересов: авиация
- опыт в Microsoft Flight Simulator: с 1995 г.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-  
САЙТ КЛУБА  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:  
WWW.AS-CLUB.RU

Генеральный спонсор проекта



ФГУП "ММПП "Салют"

[www.salut.ru](http://www.salut.ru)

Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии  
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"

