

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 11 (35), ноябрь 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	83
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	87
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	92

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

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



14-15 февраля 2008 года

**ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ
СМОТР ИНВЕСТИЦИОННЫХ
ПРОЕКТОВ**

подробности
на стр. **89**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Зубков недоволен объемами внебюджетного финансирования ФЦП	3	Пермские моторы демонстрируют свою продукцию в Объединенных Арабских Эмиратах	11
EADS зайдет в ОАК через "Иркут"	3	Ил-114 в перспективе будет иметь двигатели повышенной мощности	11
Путин считает преждевременным снижать ввозные таможенные пошлины на воздушные суда и запчасти	4	В ноябре будут объявлены результаты первого этапа конкурса Минобороны России на создание двигателя пятого поколения	12
Президентские госкорпорации	4	"Пермский моторный завод" с 2009-2010 гг. должен выпускать по 80-100 авиадвигателей в год	12
В министерствах рассмотрят проект скорректированной "Программы развития гражданской авиатехники"	4	Объем гособоронзаказа на заводе "Салют" в текущем году вырос почти в пять раз	12
"Авиастар-СП" передаст Кубе два Ту-204СЕ	4	"Салют" поддержит "Сатурн"	13
Холостой залп	5	ММПП "Салют" может стать примером для других заводов в сфере финансирования НИОКР	13
ОАК решает вопросы стабилизации цен на металл и комплектующие	5	Убытки московского завода "Салют" из-за падения курса доллара составили 2 млрд рублей	14
УМПО переизберет совет директоров	5	Завершается сертификация двигателя ПС-90А1	14
"Рособоронэкспорт" связывает большие надежды по расширению военно-технического сотрудничества с Саудовской Аравией и Ливией	6	Ту-204 для Ирана могут получить двигатель ПС-90А вместо ПС-90А2	14
Первый самолет Ан-148 российской сборки покажут миру в 2009 году	6	Правительство Москвы рассмотрело вопрос поддержки кластерной инициативы московских предприятий двигателестроения	15
Сертификация Ту-204-120СЕ по нормам и требованиям Евросоюза задерживается	6	Новому двигателю открыли дорогу	15
Су-25УБМ поднимется в воздух	7	В России появится холдинг по производству авиадвигателей	16
Россия укрепила свои позиции на мировом рынке военного авиастроения	7	Руководители Pratt & Whitney и Пермского моторостроительного комплекса обсудили программу создания двигателя ПС-90А2	16
Саратовский авиационный завод рассчитывает достроить четыре Як-42Д в 2008 г.	7	Бюджет будет прекращать финансирование НИОКР, по которым не выполняются обязательства финансирования из внебюджетных источников	16
Испытания планера самолета Sukhoi SuperJet 100 завершены	8	Моторы "Салюта" проверены небом	17
Переговоры по самолету Ту-204СМ ведутся с рядом зарубежных компаний	8	Омский "Полет" вывели на работу с прибылью	17
HAL будет поставлять в Россию компоненты для сборки истребителей Су-30МК	8	Премьерный заказ	18
Главнокомандующий ВВС РФ и гендиректор авиакомпания "Сухой" проверили ход войсковых испытаний самолета Су-34	9	Иран планирует купить 250 истребителей Су-30	18
В Россию уже поступили экспортные заказы на истребитель МиГ-29М ОБТ - "Рособоронэкспорт"	9	Нижегородский авиазавод "Сокол" в 2010 году приступит к серийному выпуску новой модели "МиГа"	19
Первый самолет Ил-96-400Т проходит сертификацию	9	Срок подъема в воздух истребителя по программе ПАК ФА - 2009 год	19
У "рупийного долга" вырастают крылья	10	Чистый убыток НПК "Иркут" за 9 месяцев составил 358 млн рублей	19
В покупке у ВТБ 5%-ного пакета акций EADS заинтересована ОАК - Костин	10		
Китай намерен приобрести еще 10 самолетов Ту-204	11	и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за ноябрь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЗУБКОВ НЕДОВОЛЕН ОБЪЕМАМИ ВНЕБЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ФЦП

Премьер-министр России Виктор Зубков отмечает неудовлетворительное внебюджетное финансирование федеральных целевых программ (ФЦП).

В понедельник на совещании с руководством ФГУП "Салют" Зубков отметил, что, в частности, на реализацию ФЦП по развитию национальной технологической базы в текущем году из внебюджетных источников планировалось привлечь 4,9 миллиарда рублей, но за девять месяцев привлечено всего 0,5 миллиарда, то есть около 10 %.

"Еще хуже складывается ситуация с ФЦП по развитию гражданской авиационной техники", - отметил Зубков. По его словам, в этом году на эту программу планировалось привлечь 8 миллиардов рублей внебюджетных средств, но за девять месяцев привлечено только 4 % этих денег.

"Комментарии здесь излишни. В основном расчет идет только на государственную поддержку, слабо используются институты развития", - констатировал премьер.

Между тем, продолжил он, на предприятиях Роскосмоса, например, доля изношенного и морально устаревшего оборудования превышает 70 %, а 15 % оборудования служит уже более 15 лет. Это приводит к повышению себестоимости и сниже-

нию качества производимой продукции, подчеркнул глава правительства.

Зубков напомнил, что в сфере машиностроения реализуется целый ряд ФЦП: в авиационной и космической отраслях, по развитию ГЛОНАСС и национальной технологической базы, по гражданской морской технике, в сфере нанотехнологий и атомной энергетики. Кроме того, с 2009 года будет запущена программа по подготовке научных и научно-педагогических кадров.

"Под все эти ФЦП резервируются бюджетные средства, их общий объем с 2005 по 2010 годы составит почти 200 миллиардов рублей. Примерно столько же должно прийти из внебюджетных источников, однако они (средства) идут плохо, медленно", - сказал он.

"Сегодняшний разговор должен настроить нас на то, чтобы использовать государственные средства и активнее привлекать внебюджетные источники", - резюмировал премьер, добавив, что "инновационный путь развития экономики России возможен только в условиях тесной интеграции государства, науки и производства".

источник: РИА «Новости»
19.11.07

EADS ЗАЙДЕТ В ОАК ЧЕРЕЗ "ИРКУТ"

В конце октября представители EADS объявили о намерении обменять свой пакет акций корпорации "Иркут" на акции ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Гендиректор ООО "ЕАДС" Вадим Власов пояснил: "Руководство EADS намерено рассмотреть вопрос о пакете акций "Иркут" после того, как будет объявлено о параметрах допэмиссии ОАК и условиях обмена акций "Иркут" на акции ОАК. Пока руководство компании склоняется к варианту обмена пакета "Иркут" на пакет ОАК". Еще в августе 2007 года на авиасалоне МАКС-2007 президент EADS Томас Эндерс перед своим уходом на пост главы Airbus заявил: "EADS готов стать акционером ОАК, если нам будут предложены выгодные условия обмена".

В свою очередь президент ОАК Алексей Федоров заявил, что до конца 2007 года ОАК начнет переход на единую акцию с корпорацией "Иркут". "При этом EADS придется определиться со своим пакетом

"Иркута", - пояснил ВГ глава ОАК. - Я полагаю, EADS согласится конвертировать акции "Иркут" в акции ОАК". Ранее руководство ОАК заявило, что намерено объявить оферту акционерам "Иркута" в декабре 2007 года.

EADS приобрел 10 % акций корпорации "Иркут" в декабре 2005 года примерно за \$ 65 млн. По оценкам компании ИК "Проспект", EADS может рассчитывать обменять пакет из 10 % акций корпорации "Иркут" на 2 % в капитале ОАК. Оценка проводилась с учетом рыночной капитализации "Иркута" более 900 млн руб, то есть пакет EADS мог стоить около 90 млн руб. Цена "Иркута" будет определяться как средневзвешенная за последние шесть месяцев перед объявлением оферты. Стоимость ОАК оценивается сейчас в 5 млрд руб.

источник: газета «Коммерсантъ»
22.11.07

ПУТИН СЧИТАЕТ ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫМ СНИЖАТЬ ВВОЗНЫЕ ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА И ЗАПЧАСТИ

Президент РФ Владимир Путин считает необходимым, чтобы закупки иностранной авиатехники были увязаны с планами производства внутри страны. Отвечая на предложение одного из участников заседания президиума госсовета о принятии решения по дифференцированному снижению ввозных таможенных пошлин на воздушные суда, тренажеры и запасные части, В.Путин заявил, что считает преждевременным давать подобное поручение. "Я не против

закупок иностранной техники, больше того, я понимаю, что перевозчики нуждаются в современной технике для того, чтобы быть конкурентоспособными на рынке международных перевозок, да и внутри страны. Но это мы должны сделать осознанно и очень взвешенно. Это должно быть увязано с планами производств внутри самой РФ", - сказал президент.

источник: ИА «Интерфакс»
13.11.07

ПРЕЗИДЕНТСКИЕ ГОСКОРПОРАЦИИ

В пятницу Госдума во втором чтении единогласно одобрила президентские проекты законов о создании еще двух государственных корпораций - "Росатома" и "Ростехнологий".

Как уже сообщала "Газета" 4 октября, "Ростехнологии" должны оказывать содействие в разработке, производстве и экспорте высокотехнологичной промышленной продукции.

Ко второму чтению законопроект не претерпел существенных изменений. Сердцевиной госкорпорации "Ростехнологии" будет уже в новом качестве "Рособоронэкспорт" - единственный государственный посредник в области военно-технического сотрудничества с иностранными государствами. На правах дочернего предприятия "Рособоронэкспорт" будет интегрирован в госкорпорацию и сохранит за собой исключительное право заключать с иностранными

заказчиками контракты и обеспечивать их выполнение по отношению ко всему спектру российской продукции военного и двойного назначения.

Госкорпорация "Росатом" будет создана на базе Федерального агентства по атомной энергии. В ее распоряжении окажутся акции ОАО "Атомный энергопромышленный комплекс", а также имущество федеральных государственных унитарных предприятий, которые сейчас находятся на балансе Федерального агентства по атомной энергии. Госкорпорация объединит военные ядерные объекты, научно-исследовательские институты, а также организации, которые работают в сфере ядерной и радиационной безопасности. Окончательно, в третьем чтении, Госдума должна принять законопроект 13 ноября.

источник: газета «Газета»
12.11.07

В МИНИСТЕРСТВАХ РАССМОТРЯТ ПРОЕКТ СКОРРЕКТИРОВАННОЙ "ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ"

Министерство экономического развития и торговли (МЭРТ) совместно с Министерством промышленности и энергетики (Минпромэнерго) и Федеральным агентством по промышленности (Роспром) должно рассмотреть проект скорректированной Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" (ФЦП-2015). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, первого ноября текущего года Минпромэнерго представило в МЭРТ на рассмотрение скорректированный проект ФЦП-2015.

"На сегодня стали известны некоторые замечания МЭРТ по скорректированной ФЦП-2015. Замечания, в частности, связаны с тем, что ФЦП-2015 по решению межведомственной комиссии при Правительстве РФ должна была содержать корректировку, связанную с изменением типов и объемов поставок авиатехники авиакомпаниям РФ и на экспорт на период до 2015 года. Поэтому МЭРТ обратило внимание на тот факт,

что в скорректированной программе присутствуют самолеты, которых ранее не было в действующей программе (например, Ил-114), не включен в ФЦП самолет Ан-148, который имеется в производственном плане ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", - сказал собеседник.

Он отметил, что замечания также вызывает то, что в предлагаемом варианте скорректированной ФЦП-2015 осуществлен перенос привлечения внебюджетных источников финансирования (объемов финансирования) с 2008-2010 годов на 2011-2015 годы. "Этот вопрос обсуждался, и авиапром заинтересован в том, чтобы при сохранении общего объема привлечения внебюджетных средств перенести их на этап, когда будут активно закупаться самолеты отечественного производства", - пояснил собеседник. Пока нет активных закупок самолетов в авиапроме и предприятия лишены необходимых оборотных средств, констатировал он.

источник: AVIAPORT.RU
16.11.07

"АВИАСТАР-СП" ПЕРЕДАСТ КУБЕ ДВА ТУ-204СЕ

Ульяновский самолетостроительный завод ЗАО "Авиастар-СП" до конца ноября передаст кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion два пассажирских самолета Ту-204СЕ, говорится в сообщении пресс-службы облправительства. Договоренность об этом

достигнута на международной гаванской промышленной ярмарке FINAV-XXV.

источник: газета «Ведомости»
07.11.07

ХОЛОСТОЙ ЗАЛП

В палату представителей конгресса США вчера был внесен законопроект с требованиями к президенту Бушу наложить санкции на российские компании, поставляющие вооружения в Иран и Сирию. По мнению аналитиков, данная акция была инициирована американским оружейным лобби, обеспокоенным экспансией российского ВПК на международном рынке вооружений. Американские санкции должны стать предостережением потенциальным покупателям продукции российского ВПК.

В комитете по международным делам палаты представителей, откуда и был внесен законопроект, корреспонденту РБК daily не смогли назвать точный список российских предприятий и организаций, которые намечено подвергнуть санкциям. "Предстоит обсуждение и уточнение списка с привлечением экспертов", - сказали нам в пресс-службе комитета. Вероятнее всего, под санкции попадет ОАО "НПП "Старт" - производитель зенитно-ракетного комплекса "Тор-М1". Договоренность о поставке 29 "Торов" была заключена между Москвой и Тегераном в этом году. Возможно, санкции будут также наложены на ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей", производящее комплексы ПВО "Стрелец", вопрос о поставках которых в Сирию находится сегодня в стадии обсуждения.

Предприятиям российского ВПК не привыкать к американским санкциям. В январе этого года США наложили санкции на тульское КБ приборостроения, коломенское КБ машиностроения, а также на ФГУП "Рособоронэкспорт". Предлогом стала также поставка вооружений и содействие оборонным программам Ирана и Сирии. В пресс-службе "Рособоронэкспорта" РБК daily отказались прокомментировать ситуацию. Заместитель директора Института США и Канады

Павел Золотарев на вопрос РБК daily, какие последствия могут иметь для российского ВПК новые американские санкции, ответил однозначно: "Ровно никаких. Проектов можно написать множество - на сотрудничество Москвы с Тегераном и Дамаском это никак не повлияет". Введение санкций против российского ВПК, считает г-н Золотарев, направлено вовсе не против поставок оружия в Иран и Сирию. "Доля Сирии составляет всего 4 % от российского оружейного экспорта, а вся сумма сделки с Ираном не превышает 700 млн долл.", - напомнил эксперт. Между тем общий объем экспорта российских вооружений составил в 2006 году 8,1 млрд. Россия стабильно занимает второе место в мире по продажам вооружений после США, а в 2005 году даже обогнала Америку по этому показателю.

Именно обеспокоенность американского ВПК конкуренцией со стороны России и стала основной причиной активизации конгрессменов. "Американское оружейное лобби зашевелилось, - констатировал Павел Золотарев. - Через конгресс оружейники посылают России своеобразную "черную метку", способную отпугнуть других покупателей, более серьезных, чем Иран и Сирия". По мнению эксперта, санкции должны стать своеобразным сигналом потенциальным покупателям российского вооружения: сделки с Россией приведут к осложнению отношений с Вашингтоном. Однако их эффективность эксперт оценил как низкую: "Страны, которым понравится российское оружие, купят его, несмотря на недовольство США".

*источник: газета RBC Daily
16.11.07*

ОАК РЕШАЕТ ВОПРОСЫ СТАБИЛИЗАЦИИ ЦЕН НА МЕТАЛЛ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) консолидирует заказы в целях снижения стоимости поставляемых металла и комплектующих. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина), член правления ОАК Виктор Ливанов.

Он напомнил, что проблема удержания стоимости выпускаемых в стране самолетов в определенной ценовой нише, приемлемой для заказчика, является проблемой для всей авиационной промышленности.

По его словам, решение вопросов сдерживания роста цен на металл, комплектующие и готовые изделия в авиационной и смежной с ней отраслях промышленности проводится ОАК по двум основным направлениям. "Во-первых, это достигается увеличением серийности выпускаемых самолетов. Во-вто-

рых, консолидацией всех заказов в рамках ОАК", - уточнил В. Ливанов.

Он пояснил, что при заказе большой партии изделий цена за единицу становится ниже, так как исполнитель заинтересован в стабилизации заказов и объемов производства на несколько лет вперед. "В частности, металл нужен всем производителям в составе ОАК и его закупка ведется для всех авиазаводов", - сказал В. Ливанов.

По его данным, начались переговоры ОАК с металлургическими заводами России о возможности подписания соглашения на период от трех до пяти лет с сохранением неизменных цен.

*источник: AVIAPORT.RU
06.11.07*

УМПО ПЕРЕИЗБЕРЕТ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

15 января акционеры Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) рассмотрят вопрос о переизбрании совета директоров. Собрание проводится по требованию Roince

Enterprises, доля которой в УМПО в сентябре увеличилась с 0,3 % до 9,5 %.

*источник: газета «Ведомости»
07.11.07*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" СВЯЗЫВАЕТ БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ ПО РАСШИРЕНИЮ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА С САУДОВСКОЙ АРАВИЕЙ И ЛИВИЕЙ

"Рособоронэкспорт" связывает большие надежды по расширению военно-технического сотрудничества в ближневосточном регионе и Северной Африке с Саудовской Аравией и Ливией. Об этом на 10-м Международном авиасалоне "Дубай-2007" сообщил в эксклюзивном интервью корр. АРМС-ТАСС генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов. Он прибыл в Дубай с кратковременным визитом и посетил национальный российский павильон, где под эгидой главного отечественного экспортера вооружений и военной техники развернули свои экспозиции около 40 предприятий российского оборонного комплекса.

"Основные наши перспективы на Ближнем Востоке и в Северной Африке мы сегодня связываем с двумя странами, которые ранее не были нами серьезно охвачены и с которыми в настоящее время мы активно работаем, - Саудовской Аравией и Ливией", - сообщил глава "Рособоронэкспорта".

В числе других стран, с которыми продолжается работа по уже заключенным объемным контрактам, Сергей Чемезов выделил Алжир.

По его словам, последние пять лет в государствах Ближнего Востока наблюдается рост расходов на закупки вооружений и военной техники и Россия намерена расширить свою нишу на ближневосточном рынке за счет поставок качественной и высоконадежной продукции военного назначения.

Относительно Объединенных Арабских Эмиратов глава "Рособоронэкспорта" отметил, что "с этой страной мы работаем достаточно давно, имеем прочные связи в сфере ВТС и продолжаем активно работать".

В числе программ, реализуемых с ОАЭ, С. Чемезов выделил зенитный ракетно-пушечный комплекс "Панцирь-С1", испытания которого завершаются. По мнению главы "Рособоронэкспорта", в перспективе не исключена возможность увеличения закупок этого комплекса эмиратской стороной.

Кроме того, в ОАЭ "Рособоронэкспорт" намерен реализовать ряд программ, связанных с модернизацией ранее поставленной техники.

*источник: АРМС-ТАСС
12.11.07*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ АН-148 РОССИЙСКОЙ СБОРКИ ПОКАЖУТ МИРУ В 2009 ГОДУ

Первый ближнемагистральный самолет Ан-148 российской сборки будет представлен в 2009 году на очередном салоне Dubai Air Show, сообщил во вторник глава инвестиционно-лизинговой компании "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов.

"Ан-148, который будет по украинской лицензии собираться на Воронежском авиационно-строительном объединении (ВАСО) и сейчас проходит испытания, мы будем показывать на следующем авиасалоне в Дубае, в 2009 году", - сказал он журналистам.

Рубцов не исключил, что эта машина, способная перевозить 65-80 пассажиров на расстояние до 5 тысяч километров, в VIP-исполнении будет поставляться на Ближний Восток.

"В настоящее время мы имеем четыре твердых заказа для российских заказчиков - это ГТК "Россия" (в VIP-исполнении). Но на авиасалоне Dubai Air Show 2007 мы проводим переговоры и о поставке этих машин на Ближний Восток", - уточнил глава компании. В октябре представитель ВАСО сообщал, что в 2008 году предприятие рассчитывает выпустить четыре серийных Ан-148, в 2009 году - 12 таких самолетов, в 2010 году - 18, в 2011 году - 26, а с 2012 года планирует выпускать по 36 самолетов ежегодно.

*источник: газета «Гудок»
13.11.07*

СЕРТИФИКАЦИЯ ТУ-204-120СЕ ПО НОРМАМ И ТРЕБОВАНИЯМ ЕВРОСОЮЗА ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ

Сертификация самолета Ту-204-120СЕ в грузовом варианте с английскими авиадвигателями и бортовым оборудованием частично зарубежного производства по нормам и требованиям, принятым в странах Евросоюза, задерживается. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами. По его словам, в ходе проведенных в июле текущего года переговоров европейскими специалистами был поставлен ряд вопросов, на которые российская сторона дала исчерпывающие ответы. Ожидалось, что в ходе переговоров в сентябре-октябре все вопросы будут сняты и речь пойдет о скорейшем получении сертификата летной годности самолета.

"Однако в ходе относительно недавно проведенных переговоров выяснилось, что европейских специалистов по сертификации интересует еще ряд вопросов, на которые в настоящее время российская сторона готовит ответы", - отметил собеседник.

По его словам, разработчик самолета - ОАО "Туполев" - не теряет надежды на получение сертификата на Ту-204-120СЕ в конце текущего года.

"Страны Евросоюза понимают, что Ту-204-120 является прямым конкурентом на мировом авиарынке и не спешат сертифицировать российскую машину. С другой стороны, следует учитывать, что в странах Евросоюза система принятия решений очень бюрократическая и все решения принимаются весьма медленно", - подчеркнул собеседник.

Он выразил убеждение в том, что с завершением сертификации Ту-204-120СЕ в Европе существенно продвинулся и ведущиеся переговоры о продажах самолетов этого типа. На сегодня в активной фазе переговоров находится поставка нескольких десятков самолетов типа Ту-204-120.

*источник: AVIAPORT.RU
15.11.07*

СУ-25УБМ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ

Двухместный модернизированный штурмовик Су-25УБМ, построенный на Улан-Удэнском авиационном заводе, готовится к первому полету, который состоится в декабре этого года. Об этом сообщил генеральный директор концерна "Штурмовики Сухого" Владимир Бабак. "Су-25УБМ представляет собой самолет новой постройки. На нем расширены возможности решения учебно-боевых задач и задач чисто боевых", - сказал он. По словам Бабака, летно-конструкторские (предварительные) и государственные испытания Су-25УБМ продлятся не менее одного года. Отметим, что Су-25УБ является двухместной модификацией штурмовика Су-25. Улан-Удэнский авиационный завод начал серийное производство

этих машин в 1984 г. Навигационно-пилотажное, прицельное оборудование и система управления оружием обеспечивают применение самолета в учебных и боевых целях днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях. Вооружение самолета, размещаемое на десяти узлах подвески, полностью унифицировано с самолетом Су-25. Силовая установка состоит из двух двигателей Р-95Ш тягой по 4100 кг каждый. Максимальная взлетная масса самолета составляет 17,9 т. Масса боевой нагрузки - 4,4 т. Максимальная скорость - 950 км/ч. Перегоночная дальность - 1800 км.

источник: газета «Красная звезда»
20.11.07

РОССИЯ УКРЕПИЛА СВОИ ПОЗИЦИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВОЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

За последние годы Россия укрепила свои позиции на мировом рынке военного авиастроения, в этом году российские производители сотрудничали уже с 80 зарубежными странами, сообщила в пятницу пресс-служба ФГУП "Рособоронэкспорт".

"Постоянно расширяется круг партнеров ФГУП "Рособоронэкспорт" по линии военно-технического сотрудничества. Если два года назад сотрудничество поддерживалось с 60 зарубежными странами, то в этом году число партнеров выросло до 80", - говорится в пресс-релизе.

В последние годы авиационный рынок страны находится на подъеме, отмечается в сообщении. По данным "Рособоронэкспорта", мировой объем продаж военных самолетов и вертолетов составляет в среднем 25-27 миллиардов долларов в год, причем тенденция к росту сохраняется.

"Имеющийся "портфель заказов" обеспечит загрузку авиастроительных и вертолетостроительных

предприятий на ближайшие пять-семь лет", - отмечается в сообщении.

Основу авиационного экспорта России в настоящее время составляют многофункциональные истребители марок "Сухой" и "МиГ".

"Истребители семейства Су-30 поставлены в Индию, Китай, Венесуэлу, Индонезию, Малайзию, где составили костяк национальных ВВС. Конкурентоспособны и российские МиГи, о чем свидетельствуют заключенные контракты", - отмечается в пресс-релизе. Кроме того, в настоящее время российские производители ведут работу по продвижению многофункционального фронтового истребителя МиГ-35 в Индию в обстановке серьезной конкуренции со стороны ведущих европейских и американских авиастроителей, информирует "Рособоронэкспорт".

источник: РИА «Новости»
09.11.07

САРАТОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД РАССЧИТЫВАЕТ ДОСТРОИТЬ ЧЕТЫРЕ ЯК-42Д В 2008 Г.

Саратовский авиационный завод рассчитывает в 2008 г. достроить из имеющегося производственного задела четыре самолета Як-42Д из пяти машин этого типа, находящихся в производстве. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По словам собеседника, такую задачу перед работниками предприятия поставил генеральный директор Олег Фомин, назначенный на эту должность по рекомендации внешнего управляющего.

"По имеющимся сведениям, после завершения программы Як-42Д предприятие сохранит свой профиль работ", - сказал собеседник.

По его словам, руководство авиазавода предложит производственные мощности под выпуск агрегатов и систем самолетов в рамках кооперационных поставок. Предстоит провести целый ряд переговоров с авиационными заводами в Воронеже и Ульяновске по определению возможности и целесообразности участия саратовского авиазавода в программах этих предприятий. Возможны переговоры и с другими авиазаводами для участия в кооперационных поставках.

Саратовский авиационный завод (САЗ) создан в 1934 году. Акционировался в 1993 году. ЗАО "САЗ" выпускает самолеты Як-42, Як-54 и Як-42Д, а также наземное специальное авиационное оборудование, авиаимущество и запчасти к самолетам Як-40 и Як-42. Сумма всех активов ЗАО "САЗ" на начало текущего года составила 1028 млрд рублей. Процедура наблюдения, а следом и внешнего управления была введена на заводе по инициативе основного кредитора, "Газпрома". В 2004 году "дочка" "Газпрома", ООО "Газкомплекстимплекс", заказала на САЗе пять самолетов Як-42, выплатив в качестве аванса 335 млн рублей. В предусмотренный договором срок полностью оплаченный самолет собран не был.

Саратовский авиазавод, имевший ранее (до 1991 г.) численность 15 000 человек, на сегодня располагает всего двумя тысячами сотрудников. Всего на восстановление и новые технологические цепочки необходимо 500-600 млн рублей. Сейчас акционерами являются более 6 000 юридических и физических лиц.

источник: AVIAPORT.RU
14.11.07

ИСПЫТАНИЯ ПЛАНЕРА САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 ЗАВЕРШЕНЫ

Самолет Sukhoi SuperJet 100 готов получить заключения по статической прочности, необходимые для его первого полета, сообщил представитель компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС).

"На сегодняшний день проведены испытания кессона крыла на два максимальных по уровню случаев нагружения, а также узлов навески основной опоры шасси, пилона двигателя в составе планера. Кроме того, испытан на герметичность фюзеляж и проведена его опрессовка", - сообщил представитель ГСС.

По его словам, с июля 2007 года была проведена серия испытаний конструкции планера на эксплуатационные нагрузки.

"Испытания проводятся именно по такой схеме для того, чтобы максимально быстро получить необходимые для первого вылета заключения в части статической прочности. До сертификации самолета в полном объеме будут проведены испытания на различные величины нагрузки", - уточнил представитель ГСС. Он пояснил, что агрегаты самолета Sukhoi SuperJet 100, изготовленные из композитных материалов, испытывались изолированно в Новосибирске и в Латвии. "Уровень нагружения в данном случае был увеличен с учетом дополнительного коэффициента безопасности, связанного с применением композитов и крепления этих элементов на самолет", - добавил представитель ГСС.

Собеседник агентства подчеркнул, что испытания во всех случаях прошли без разрушений и при отсутствии пластических остаточных напряжений. Результаты проведенных испытаний показывают хорошую сходимость экспериментальных и расчетных данных, добавил он.

Компания ГСС была организована в 2000 году, когда "Сухой" принял решение диверсифицировать свою деятельность и выйти на рынок гражданской авиации с семейством самолетов Sukhoi SuperJet 100, создаваемым в соответствии с самыми высокими требованиями авиакомпаний во всем мире.

Головной офис компании ГСС расположен в Москве. ГСС является дочерней компанией холдинга "Сухой" и КБ Сухого. В настоящее время в компании работает более 1500 человек. ГСС является основным интегратором программы Сухой SuperJet 100, а с 20 июня 2006 года стратегическим партнером ГСС стала итальянская компания Alenia Aeronautica.

В Комсомольске-на-Амуре 26 сентября 2007 года состоялась церемония выкатки самолета Sukhoi SuperJet 100. Поставки стартовому заказчику этой новой машины - "Аэрофлоту" - начнутся в ноябре 2008 года. Портфель твердых заказов в настоящее время составляет 73 самолета.

*источник: РИА «Новости»
13.11.07*

ПЕРЕГОВОРЫ ПО САМОЛЕТУ ТУ-204СМ ВЕДУТСЯ С РЯДОМ ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ

Переговоры о возможности поставки модернизированного среднемагистрального пассажирского самолета Ту-204СМ ведутся с целым рядом западных компаний - потенциальных покупателей. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Он подтвердил информацию, что крупнейшая авиализинговая компания высказывала заинтересованность в организации лизинга Ту-204СМ на западном рынке.

"На сегодня ожидается, что самолет Ту-204СМ будет иметь силовую установку в варианте с отечественными двигателями и в варианте с авиадвигателями зарубежного производства, но выбор типа авиадвигателя пока окончательно не определен", - отметил собеседник. По его мнению, самолет в комплектации с отечественными двигателями может

быть оснащен двигателями ПС-90А2 тягой по 16 тонн, а так как масса пустого снаряженного и максимальная взлетная масса Ту-204СМ будет существенно ниже аналогичного показателя базового Ту-204-100, то основные летно-технические характеристики самолета будут улучшены.

GECAS - подразделение компании General Electric, оказывающее финансовые услуги, а также услуги в области лизинга самолетов. В настоящее время 1,4 тыс. лайнеров, принадлежащих этой компании, передано в лизинг более чем 225 авиакомпаниям примерно из 60 стран. Кроме того, она предоставляет услуги управления авиапарком, в состав которого входит около 300 самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
16.11.07*

HAL БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ В РОССИЮ КОМПОНЕНТЫ ДЛЯ СБОРКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МК

Компания Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) поставит российскому изготовителю компоненты для сборки 300 многоцелевых истребителей Су-30МК, сообщает агентство "Пресс траст оф Индия".

В соответствии с подписанным в ходе визита индийского министра обороны А. К. Антони в России контрактом, компания HAL поставит НПК "Иркут" компоненты для сборки фюзеляжей истребителей Су-30МК. Российская компания выполняет экспортные контракты на поставку самолетов в

Индию, Малайзию и Алжир. Как сообщил президент ОАК Алексей Федоров, обеим сторонам пришлось преодолеть немало бюрократических барьеров за эти годы, прежде чем соглашение удалось заключить. Глава ОАК, однако, отказался огласить стоимость контракта с HAL.

*источник: АРМС-ТАСС
06.11.07*

ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВВС РФ И ГЕНДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ "СУХОЙ" ПРОВЕРИЛИ ХОД ВОЙСКОВЫХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА СУ-34

Главнокомандующий ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин и генеральный директор авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян проконтролировали в Липецком авиационном центре опытно-войсковую эксплуатацию серийного самолета Су-34, сообщил помощник главнокомандующего по информационному обеспечению полковник Александр Дробышевский.

По его словам, специалисты Липецкого авиационного центра во главе с генерал-майором Александром Харчевским в течение трех месяцев проводят полеты на Су-34 в соответствии с программой войсковых испытаний. По их результатам отрабатываются методические пособия по технике пилотирования, навигации и боевому применению. "Сейчас на аэродромах Липецкой, Астраханской и Новосибирской областей проходят государственные совместные испытания, в которых участвуют все 10 самолетов Су-34", - отметил Дробышевский.

"В настоящее время проводится второй этап государственных совместных испытаний Су-34, - отметил помощник главнокома. - Первый был успешно завершен в прошлом году. В ходе второго этапа, который завершится в 2009 г., акцент сделан на испытаниях бортовых систем и вооружения самолета. На этом этапе проверяется эффективность боевого применения Су-

34, а также новые виды авиационного вооружения, которые только разрабатываются и ранее не применялись на боевых самолетах".

"Государственные испытания идут строго по графику и под жестким контролем всех ответственных лиц", - подчеркнул Дробышевский. - До 2015 г. ВВС планируют закупить более 70 самолетов Су-34".

Серийный самолет Су-34, по оценке представителей ВВС, показывает перспективные результаты. По мощности Су-34 - бомбардировщик, а по управляемости - фронтовой истребитель с очень удобной для пилота авионикой. Он представляет собой ударный самолет, способный в любых метеословиях и независимо от времени суток эффективно поражать как наземные, так и морские цели, в том числе точечные, с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов.

Нормальная взлетная масса самолета Су-34 - 38240 кг; максимальная масса боевой нагрузки - 8000 кг; практический потолок - 15 км; максимальная скорость полета у земли (без подвесок) - 1400 км/ч; на высоте - 1900 км/ч. Максимальный радиус действия (без дозаправки в воздухе и подвесных топливных баков) - 1100 км. Экипаж - два человека.

*источник: АРМС-ТАСС
12.11.07*

В РОССИЮ УЖЕ ПОСТУПИЛИ ЭКСПОРТНЫЕ ЗАКАЗЫ НА ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-29М ОБТ - "РОСОБОРОНЭКСПОРТ"

В Россию уже поступили первые заказы на новый сверхманевренный истребитель МиГ-29М с отклоняемым вектором тяги (ОВТ), сообщил директор по особым поручениям ФГУП "Рособоронэкспорт" Михаил Завалий.

"Они уже поступили и поступают", - сказал М. Завалий в телеэфире программы "Вести-24".

Он отметил, что МиГ-29М ОБТ представлен на проходящем в Дубае (Объединенные Арабские Эми-

раты) авиакосмическом салоне и то, что демонстрирует здесь во время полетов этот самолет, пока недоступно зарубежным конкурентам.

Высоким экспортным потенциалом обладает и представленная Россией на выставке продукция для космической отрасли, отметил М. Завалий.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
15.11.07*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-96-400Т ПРОХОДИТ СЕРТИФИКАЦИЮ

Первый тяжелый транспортный самолет Ил-96-400Т грузоподъемностью до 92 тонн в настоящее время проходит цикл сертификационных летных испытаний в Летно-исследовательском институте имени М. М. Громова (г. Жуковский). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиационной промышленности.

Он напомнил, что первым покупателем самолетов этого типа является авиакомпания "Атлант-Союз", заказавшая пять таких машин партиями в два и три самолета. По словам собеседника, на сегодня самолет совершил 27 полетов по программе летных испытаний. Всего программой сертификационных испытаний предусмотрено проведение 40-50 полетов. Однако в связи с возможностью ухудшения погодных условий нельзя исключить некоторой задержки сертификации самолета по срокам ее завершения.

На сегодня в завершающей стадии сборки на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) находится второй самолет

этого типа для авиакомпании "Атлант-Союз". "Для второй машины ВАСО получены два двигателя ПС-90А1, в ближайшее время должен быть получен еще один двигатель, а до 12 ноября будут получены все четыре двигателя для второй машины", - уточнил собеседник. По его мнению, скорее всего, до конца ноября самолет перекатят на летно-испытательную станцию завода и до конца текущего года самолет должен пройти заводские испытания. Однако многое зависит от наличия ко времени сдачи второго самолета сертификата (дополнения к основному сертификату типа) на эту модификацию. Если разработчик самолета получит сертификат к концу года, то вторая машина сразу будет передана авиакомпании. В случае задержки с получением сертификата на этой машине будут проводиться дополнительные испытания, обучение летчиков авиакомпании-заказчика, отработка технологии перевозки грузов.

*источник: AVIAPORT.RU
08.11.07*

У "РУПИЙНОГО ДОЛГА" ВЫРАСТАЮТ КРЫЛЬЯ

В рамках визита в Россию премьер-министра Индии Манмохана Сингха подписано соглашение между странами по созданию многоцелевого транспортного самолета. Каждая из сторон вложит в проект по \$ 300 млн, причем российская часть будет профинансирована за счет рупийного долга Индии. Однако затормозить реализацию проекта может проблема выбора двигателя для нового самолета.

Вчера директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев и посол Индии в РФ Прабхат Шукла подписали соглашение между правительствами двух стран о сотрудничестве по программе создания многоцелевого транспортного самолета МТА. Соглашение позволит индийской корпорации HAL и ФГУП "Рособоронэкспорт" заключить до конца года контракт о работе по проекту. HAL и "Рособоронэкспорт" уже договорились, что Россия и Индия вложат в проект по \$ 300 млн. Этого хватит на разработку самолета и создание опытных образцов. Как уточнил "Ъ" Олег Демченко, президент НПК "Иркут" (в нее входит ОКБ Яковлева, участвующее в разработке самолета), сертификация и подготовка производства МТА потребует дополнительных средств, объем которых еще предстоит согласовать.

Российско-индийский средний транспортный самолет МТА (Multirole Transport Aircraft) разработан на базе проекта транспортного самолета Ил-214. Должен заменить транспортные самолеты типа советского Ан-12 и американского С-130. Расчетная грузоподъемность - до 20 тонн. Ожидается, что первый полет МТА состоится в 2012 году, в 2013 году он будет сертифицирован.

"Большим достижением Минфина стало то, что он смог убедить индийскую сторону направить на финансирование российской доли в проекте МТА индийский рупийный долг", - пояснил господин Демченко. В Минфине "Ъ" подтвердили, что "пакет российско-индийских документов, необходимых для начала реализации проекта МТА, уже согласован". "Рупийный долг" Индии, возникший в основном по кредитам, полученным у бывшего СССР, составляет 81,4 млрд индийских рупий, что по текущему курсу эквивалентно \$ 2,06 млрд. Этот долг будет погашен Индией до 2037 года путем зачисления на счет Внешэкономбанка в Резервном банке Индии средств в индийских рупиях. "По состоянию

на 1 октября 2007 года на счете Внешэкономбанка было накоплено 43,31 млрд индийских рупий (чуть более \$ 1 млрд. - "Ъ") и 33,48 млн расчетных долларов США, - пояснили в Минфине. - Эти средства могут быть использованы для поддержки российских предприятий, планирующих осуществить прямые инвестиции в Индии". В частности, с использованием рупийного долга будет финансироваться российско-индийский титановый проект.

Реализовывать проект МТА с российской стороны будут МАК "Ильюшин" и "Иркут". Где будет проводиться сборка российских МТА, пока не определено. "Это может быть либо Иркутский завод корпорации "Иркут", либо ульяновское ЗАО "Авиастар-СП", на котором сейчас собираются все российские транспортные самолеты", - заявили вчера "Ъ" в Объединенной авиастроительной корпорации (в нее входят "Иркут" и "Авиастар").

МТА включен в программу вооружения Вооруженных сил РФ, российские ВВС планируют закупить 45 таких самолетов, ВВС Индии объявили о намерении купить 100 МТА. МАК "Ильюшин" оценивает мировой спрос на МТА в размере 400 машин. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко считает, что прогноз оправдан. "Основной конкурент МТА на данный момент - С-130J, но он значительно дороже: Индия сейчас берет шесть С-130J за \$ 1 млрд (более \$ 166 млн за один самолет. - "Ъ"), тогда как МТА должен стоить \$ 50-70 млн, - отмечает эксперт. - Но МТА может активно выйти на рынок, только если проект будет развиваться нормальными темпами, так как разработки в том же классе есть у японцев и бразильцев".

По мнению руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, проблема может возникнуть с двигателем для МТА. Предполагается, что на свой вариант МТА Индия поставит мотор Rolls-Royce. Для российских вооруженных сил зарубежный двигатель неприемлем. НПК "Иркут" может рассматривать для самолета только российского или украинского поставщика: Пермский моторный завод, НПО "Сатурн" или "Мотор Сич". Но ни у одного из предприятий готового подходящего проекта нет.

*источник: газета «Коммерсантъ»
13.11.07*

В ПОКУПКЕ У ВТБ 5%-НОГО ПАКЕТА АКЦИЙ EADS ЗАИНТЕРЕСОВАНА ОАК - КОСТИН

Пакет из 5 % акций Европейского аэрокосмического концерна (EADS) может быть продан внутри России до конца года, сообщил президент - председатель правления ВТБ Андрей Костин на пресс-конференции в понедельник.

"Наиболее вероятна продажа (пакета акций. - ИФ) в России", - сказал он, отметив, что рассматривались также и другие варианты.

"Реализация пакета на международных рынках - такая возможность тоже остается", - сказал он, добавив, что продажа внутри России все-таки наиболее вероятна. А. Костин отметил, что Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) уже объявляла о

ведении переговоров с правительством по поводу приобретения пакета акций EADS у ВТБ.

По его словам, до конца года ВТБ рассчитывает реализовать этот пакет. "Акции должны быть реализованы по ценам, которые бы не привели к убыткам", - подчеркнул он. По словам А. Костина, средства от продажи пакета EADS пойдут как на кредитование, так и на вложение в акции. Он напомнил, что портфель ценных бумаг ВТБ составляет \$ 2 млрд. Как сообщалось летом 2006 года, ВТБ приобрел 5%-ный пакет EADS за 1 млрд евро.

*источник: ИА «Интерфакс»
06.11.07*

КИТАЙ НАМЕРЕН ПРИОБРЕСТИ ЕЩЕ 10 САМОЛЕТОВ ТУ-204

Китай намерен закупить еще 10 грузовых самолетов российского производства Ту-204, сообщил в Москве заместитель министра торговли КНР Юй Гуанчжоу. "В настоящее время стороны ведут активное обсуждение этого вопроса", - сказал он.

Юй Гуанчжоу напомнил, что "Россия и Китай уже заключили контракт о закупке пяти самолетов Ту-204 и российская сторона изготовила первый из них".

Китай выступает за расширение доли российских предприятий на китайском рынке, подчеркнул заместитель министра торговли КНР. "Мы готовы организовывать еще больше ярмарок и выставок, чтобы популяризировать российские предприятия и их продукцию на нашем рынке, - отметил он. - Уверен, что у торгово-экономических отношений России и Китая большое будущее".

Как сообщил Юй Гуанчжоу, в ходе намеченных на сегодня переговоров премьера Госсовета КНР Вэнь

Цзябао и премьер-министра РФ Виктора Зубкова стороны планируют подписать ряд совместных документов и 15 соглашений на сумму 1,3 млрд долл. В их числе программа сотрудничества в области обязательного подтверждения и признания соответствия товаров, а также меморандум о взаимопонимании в сфере науки и инноваций.

Премьер-министры встречаются в Москве, поставив задачу к 2010 г. довести товарооборот между Россией и Китаем до 60-80 млрд долл. Как отметил источник в Правительстве РФ, "реальные возможности для этого есть". Если в 2006 году товарооборот составлял около 29 млрд долл., то только за 9 мес. текущего года этот показатель вырос до 35 млрд долл. До конца 2007 г. товарооборот, как ожидается, достигнет 40 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
06.11.07*

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ ДЕМОНСТРИРУЮТ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ В ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТАХ

Делегация Пермского моторостроительного комплекса принимает участие в X Международном авиационном салоне в Дубае (Объединенные Арабские Эмираты), который проходит с 11 по 15 ноября. В состав делегации вошли представители ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс", ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ".

Информация о продукции пермских моторостроителей размещена на объединенном стенде "Рособоронэкспорта". Посетители авиационного салона смогут получить сведения об авиационных двигателях ПС-90А, ПС-90А1, ПС-90А2, ПС-90А-76, линейке газоперекачивающих установок и газотурбинных электростанций, вертолетных трансмиссиях и редукторах, а также о перспективной разработке - семействе авиационных двигателей в классе тяги 7-18 тс. на основе нового перспективного газогенерато-

ра пятого поколения. В X Международном авиационном салоне в Дубае принимает участие 850 компаний из 50 стран мира, что на 40 % превышает количество участников прошлого авиасалона. В выставочной экспозиции, которая разместилась на территории свыше 35 тысяч кв. метров, сформировано 11 национальных павильонов. По словам президента Управления гражданской авиации и аэропорта эмирата Дубай шейха Ахмеда бин Саида Аль Мактума, "авиасалон в Дубае становится барометром рынка гражданской авиации на Ближнем Востоке, отчетливо показывающим, что деятельность мировой аэрокосмической промышленности в регионе становится приоритетной".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
14.11.07*

ИЛ-114 В ПЕРСПЕКТИВЕ БУДЕТ ИМЕТЬ ДВИГАТЕЛИ ПОВЫШЕННОЙ МОЩНОСТИ

Семейство региональных турбовинтовых самолетов Ил-114 в перспективе пополнится модификациями с авиадвигателями повышенной мощности. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник на предприятии.

По его словам, в ближайшие годы самолеты типа Ил-114 различных модификаций будут оснащаться создаваемыми ОАО "Климов" авиадвигателями ТВ7-117СМ мощностью 2500 л. с. Такие двигатели будут устанавливаться начиная с модификации Ил-114-300. Последняя, как планируется, будет сертифицирована в следующем году и станет базовой для последующих модификаций.

ОАО "Климов" в настоящее время ведет разработку авиадвигателя ТВ7-117СТ с повышенной до 3000 л. с. взлетной мощностью (на режиме ЧР - до 3300 л. с.). "Этот авиадвигатель разрабатывается в соответствии с Государственным оборонным зака-

зом для применения на легком военно-транспортном самолете Ил-112В и его транспортном варианте для авиакомпаний", - отметил собеседник.

По его мнению, с двигателями ТВ7-117СТ улучшатся практически все летно-технические характеристики самолета Ил-114. Однако сегодня пока нельзя говорить о повышении грузоподъемности самолета - эти вопросы находятся на стадии анализа и исследований.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о программе создания и сертификации транспортной модификации Ил-114Т, собеседник сказал, что по Ил-114Т будут вестись работы только тогда, когда будут ясны перспективы заказов на эти машины.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.07*

В НОЯБРЕ БУДУТ ОБЪЯВЛЕНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВОГО ЭТАПА КОНКУРСА МИНОБОРОНЫ РОССИИ НА СОЗДАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

В ноябре будут объявлены результаты первого этапа повторно проводимого конкурса Минобороны РФ на создание двигателя пятого поколения для российского перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), также известного как истребитель 5-го поколения. Об этом на 10-м Международном аэрокосмическом салоне "Дубай-2007" корр. АРМС-ТАСС сообщил генеральный директор Московского машиностроительного производственного предприятия (ММПП) "Салют" Юрий Елисеев. Возглавляемое им предприятие участвует в конкурсе Минобороны.

По словам Ю. Елисеева, в ходе первого этапа претенденты должны представить пути решения технического задания Минобороны на перспективный двигатель. На этом этапе будут выбраны два победителя,

которые в последующем получат финансирование для постройки демонстрационного образца двигателя. Окончательное подведение итогов состоится по результатам конкурса двигателей-демонстраторов. Его победитель станет головным разработчиком, который организует широкую кооперацию для создания двигателей пятого поколения.

Как отметил Ю. Елисеев, "мы добились, чтобы конкурс проводился именно на таких условиях - не на "бумаге", а по реальному изделию-демонстратору.

По его мнению, "такая стратегия сведет к минимуму технический риск и продемонстрирует реализуемость представленного проекта, причем в приемлемые сроки".

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.07*

"ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД" С 2009-2010 ГГ. ДОЛЖЕН ВЫПУСКАТЬ ПО 80-100 АВИАДВИГАТЕЛЕЙ В ГОД

ОАО "Пермский моторный завод" должно увеличить выпуск авиадвигателей типа ПС-90А до 80-100 двигателей ежегодно начиная с 2009-2010 гг. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в области авиастроения.

"В связи с разработкой перспективного плана выпуска гражданской авиационной техники в России на ближайшие годы спрос на авиадвигатели для самолетов семейств Ил-96 и Ту-204 возрастет в несколько раз. Это потребует увеличения выпуска двигателей до 80-100 штук ежегодно", - сказал он.

По его словам, речь идет об увеличении выпуска как серийно производимых двигателей ПС-90А тягой 16 т и ПС-90А1 тягой 17,4 т, так и организации серий-

ного производства авиадвигателя ПС-90А2 (например, для самолетов Ту-204СЕ для Ирана, Ту-204СМ). Как сообщалось ранее, первые два двигателя ПС-90А2 планируется поставить на самолет - летающую лабораторию в августе-сентябре 2008 года.

По сведениям собеседника, в ближайших планах ОАО "Авиадвигатель", кроме завершения разработки, сертификации и запуска в серию ПС-90А2, находятся перспективные авиадвигатели ПС-90А2М (для самолетов Ил-96-400Т/М, Ту-214), созданные на базе двигателя ПС-90А2 с повышенными ресурсом и надежностью, а также с увеличенной до 17,4 т тягой, и семейство двигателей нового поколения ПС-12.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.07*

ОБЪЕМ ГОСОБОРОНЗАКАЗА НА ЗАВОДЕ "САЛЮТ" В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ВЫРОС ПОЧТИ В ПЯТЬ РАЗ

Объем гособоронзаказа на Московском машиностроительном производственном предприятии (ММПП) "Салют" вырос в текущем году почти в пять раз. Как сообщил корр. АРМС-ТАСС на салоне "Дубай-2007" глава "Салюта" Юрий Елисеев, в следующем году "мы ожидаем увеличения этого показателя еще в несколько раз".

"Меня радует, - отметил Ю. Елисеев, - что в российские ВВС начала поступать новая техника". По его словам, впервые за длительное время в 2006 году начались поставки новых двигателей для российских военных самолетов. В текущем году "Салют" передал для новейшего российского бомбардировщика Су-34 четыре двигателя АЛ-31Ф. Предприятие уже получило госзаказ по этой программе и на 2008 год. "Салют" также участвует в модернизации строевых истребителей Су-27 ВВС России в части усовершенствования их двигателей.

Как проинформировал Ю. Елисеев, резко увеличился объем заказов "Салюта" на двигатели АИ-222-25 для учебно-боевого самолета Як-130, который поставляется в настоящее время как российским ВВС, так и на экспорт. "Я думаю, что это будет нашей суще-

ственной нишей на рынке", - подчеркнул Ю. Елисеев.

По его словам, рост объемов производства предприятие также связывает с программами Ан-148 и Ту-334. Как отметил Ю. Елисеев, "Салют" последовательно реализует стратегию диверсификации производства для обеспечения соотношения 50х50 по военной и гражданской тематикам.

Предприятие, в частности, успешно реализует программу создания газотурбинных энергетических установок как в России, так и за рубежом. По словам Ю. Елисеева, ГТУ мощностью 20 МВт уже производится серийно. Она монтируется на Елецкой электростанции и поставляется в Ямбург. "Салют" выполняет контракт стоимостью 15 млн долл. по производству 4 таких ГТУ для Нигерии.

На выставке в Дубае предприятие представляет весь спектр своей гражданской продукции, а также демонстрирует возможности по модернизации двигателей для истребителей "Су" и "МиГ".

*источник: АРМС-ТАСС
15.11.07*

"САЛЮТ" ПОДДЕРЖИТ "САТУРН"

Как стало известно РБК daily, ФГУП "ММПП "Салют" заключило на десять лет контракт с французской компанией Snesta на производство компонентов для двигателя SaM146. До сих пор все детали к этому двигателю, которым будет оснащаться новый региональный самолет Sukhoi SuperJet, должны были производиться на паритетных началах рыбинским предприятием "Сатурн" и Snesta. Однако из-за технических проблем "Сатурна" французский производитель подписал контракт с конкурирующей российской структурой.

ФГУП "ММПП "Салют" специализируется на разработке, изготовлении и сервисном обслуживании авиадвигателей АЛ-31Ф/ФП/ФН (для самолетов семейства Су-27), ремонте АЛ-21Ф (Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (МиГ-25), изготовлении узлов и деталей для Д-436Т (Бе-200, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (Ан-70, Ан-180 и Бе-42). Выручка предприятия в 2005 году составила 13,6 млрд руб.

На сегодняшний день семейство региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100 представлено моделями вместимостью 60, 75 и 95 мест с обычной и увеличенной дальностью полета. Производство первых самолетов запланировано на начало 2008 года. Разработкой двигателя SaM146 для регионального самолета занимаются на паритетных началах французская Snesta, входящая в состав SAFRAN Group, и НПО "Сатурн". До сих пор единственным российским поставщиком компонентов для двигателя являлся "Сатурн". Однако, как рассказал РБК daily гендиректор ММПП "Салют" Юрий Елисеев, его предприятие недавно приступило к производству компонентов для SaM146, в частности кронштейнов четырех наименований для крепления двигателя к мотогондоле. "Это литые конструкции из жаропрочной стали, не требующие механической обработки, так как при их произ-

водстве применяется высокоточное литье в вакуумных печах", - пояснил он. Контракт рассчитан на десять лет. Всего в соответствии с заключенным соглашением на долю "Салюта" приходится 3-5 % работ, связанных с двигателем SaM146.

Данную информацию подтвердил и директор по закупкам Snesta Бертран Делайе: "Мы будем увеличивать сотрудничество с российскими партнерами в этом направлении". "15 ноября должен пройти первый полет SaM146 на летающей лаборатории, и все договоренности будут зависеть от хода испытаний двигателя. Немаловажную роль в этих контрактах будет иметь и судьба самого самолета", - напоминает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

На сегодняшний день основной производитель запасных частей для SaM146 компания "Сатурн" не может делать поставляемые "Салютом" детали из-за отсутствия достаточного опыта в этом направлении. "Салют" же на протяжении нескольких лет занимается производством подобных комплектующих.

Сейчас "Салют" уже производит подобные детали для выпускаемых Snesta двигателей CFM56. Французская сторона выступила с предложением нарастить объем производства. Кроме того, по словам Юрия Елисеева, в ближайшее время его компания завершит переговоры по поставкам компании Snesta моноколес для компрессора. "Это элементы следующего поколения, которые в России никто, кроме "Салюта", производить не может. В мире их выпускают Rolls-Royce, MTU и General Electric", - пояснил г-н Елисеев. Он отказался уточнить сумму контракта, так как она еще не утверждена.

*источник: газета RBC Daily
13.11.07*

ММПП "САЛЮТ" МОЖЕТ СТАТЬ ПРИМЕРОМ ДЛЯ ДРУГИХ ЗАВОДОВ В СФЕРЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НИОКР

Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" может стать примером для других заводов в сфере финансирования НИОКР, считает премьер-министр Виктор Зубков.

"Сегодня мы осмотрели это предприятие - оно вкладывает большие деньги в НИОКР за счет прибыли", - отметил Зубков на совещании с руководством предприятия. В результате завод стал конкурентоспособным не только на внутреннем, но и на международном рынке, сказал премьер, отметив, что "на этом примере можно учить другие предприятия".

Зубков осмотрел сборочный цех № 24, где производится сборка двигателей для самолетов Су-27, Як-130, Бе-200, энергоблоков для электростанций, установок для опреснения морской воды, компрессоров высокого давления и других установок.

Премьер, в частности, заинтересовался опытом по переделке отработавших авиационных двигателей в газотурбинные двигатели для электростанций.

Генеральный директор завода Юрий Елисеев рассказал, что авиадвигатели, отработавшие положенную норму 50 тыс. часов, завод переделывает в газотурбинные двигатели мощностью 20 и 60 МВт.

По словам Ю. Елисеева, стоимость изготовления одного нового двигателя составляет 1,5 млн долл., тогда как его переделка в газотурбинный двигатель обходится в 300 тыс. долл.

"Это огромнейшие деньги", - подчеркнул гендиректор предприятия.

По его словам, завод предложил российским ВВС поставлять на предприятие отработавшие авиадвигатели для переделки в газотурбинные.

"А идут они на это?" - поинтересовался премьер.

"Да, сейчас уже резать перестали (старые двигатели). 200 двигателей мы уже закупили", - сказал Ю. Елисеев. Он также сообщил, что двигателями АИ-222-25 для самолета Як-130, помимо российских ВВС, заинтересовались Алжир и Венесуэла, а турбореактивными двухконтурными двигателями Д-436Т для самолета Бе-200 интересуются Греция и Португалия.

Всего, по словам Ю. Елисеева, в 2006 году предприятие "Салют" произвело 211 и отремонтировало 300 двигателей.

*источник: АРМС-ТАСС
19.11.07*

УБЫТКИ МОСКОВСКОГО ЗАВОДА "САЛЮТ" ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ КУРСА ДОЛЛАРА СОСТАВИЛИ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Убытки Московского машиностроительного производственного предприятия (ММП) "Салют" в 2006 году из-за падения курса доллара составили примерно 2 млрд руб. Об этом на 10-м Международном аэрокосмическом салоне "Дубай-2007" корп. АРМС-ТАСС сообщил генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев.

По его словам, "мы попали в очень сложное положение, в частности при поставках своей продукции в Китай. Курс доллара продолжает падать, и нет никаких признаков к снижению темпов его падения. Это приносит колоссальные убытки российским экспортоориентированным предприятиям".

Как сообщил Ю. Елисеев, по результатам текущего года на "Салюте" ожидается существенный прирост объема реализованной продукции при расчете в дол-

ларах. В то же время в рублях этот показатель составит всего 7-10 проц., поскольку 70 проц. продукции ММП "Салют" поставляется на экспорт. "Рост был бы гораздо больше, если бы доллар так быстро не падал", - подчеркнул глава предприятия.

Как ранее сообщил генеральный директор компании "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов, Россия будет постепенно переходить с зарубежными партнерами на расчеты в евро в связи с падением курса доллара. Кроме того, для "длительно действующих контрактов, например на передачу лицензионного производства, в расчеты будет закладываться специальный коэффициент, учитывающий снижение курса доллара".

*источник: АРМС-ТАСС
15.11.07*

ЗАВЕРШАЕТСЯ СЕРТИФИКАЦИЯ ДВИГАТЕЛЯ ПС-90А1

На Пермском моторостроительном комплексе заканчиваются сертификационные испытания двигателя ПС-90А1, начавшиеся около 5 месяцев назад. Один из последних этапов сертификации прошел в начале октября в Воронеже.

Двигатель ПС-90А1 является модификацией двигателя ПС-90А. Его главная особенность - увеличенная до 17 400 кгс тяга максимального режима. Кроме того, двигатель имеет малоэмиссионную камеру сгорания и звукопоглощающие конструкции второго поколения.

ПС-90А1 предназначен для грузовых самолетов Ил-96-400Т и для дальнемагистральных пассажирских самолетов Ил-96-400М.

Сегодня самолет Ил-96-400Т с двигателями ПС-90А1 также проходит процесс сертификации.

Во время Международного авиационно-космического салона - 2007 ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Ильюшин Финанс Ко." заключили кон-

тракт на поставку 15 авиационных двигателей ПС-90А1 для трех самолетов Ил-96-400Т.

Ил-96-400Т - модификация с увеличенной взлетной массой хорошо зарекомендовавшего себя самолета Ил-96-300. Самолет соответствует всем международным требованиям. Эксплуатировать судно с максимальной эффективностью позволяют современная аэродинамика самолета, экономичные двигатели ПС-90А1, высокая коммерческая нагрузка, усовершенствованная конструкция планера, высоконадежные функциональные системы.

Процесс сертификации самолета Ил-96-400Т идет в соответствии с федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
08.11.07*

ТУ-204 ДЛЯ ИРАНА МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ДВИГАТЕЛЬ ПС-90А ВМЕСТО ПС-90А2

Среднемагистральные пассажирские самолеты Ту-204-100Е, предназначенные для поставки в Иран в соответствии с подписанным в текущем году контрактом на поставку пяти машин, могут быть оснащены серийно выпускаемыми двигателями ПС-90А с последующей заменой на ПС-90А2. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Он пояснил, что на первом "иранском" самолете должны быть установлены отличающиеся повышенными показателями ресурса и надежности авиадвигатели ПС-90А2, которые создаются пермским ОАО "Авиадвигатель" с участием фирмы Pratt & Whitney и десятка зарубежных поставщиков комплектующих. Однако пока нет четких гарантий своевременной сертификации ПС-90А2 для их установки на первый самолет, предназначенный для иранского заказчика. "Одним из выходов в таком случае может стать установка серийных авиадвигателей ПС-90А, возможно, с последующей заменой на ПС-90А2", - полагает собеседник. По его сведениям, в настоящее время

ведутся консультации с иранской стороной и ОАО "Авиадвигатель" по составу силовой установки первого самолета для Ирана.

Первым "иранским" самолетом станет Ту-204, выкупленный лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." на вторичном рынке. "Эта машина должна быть оборудована и представлена на испытания в первом квартале следующего года, передать самолет Ирану планируется в середине 2009 г.", - сказал собеседник.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о составе бортового радиоэлектронного оборудования "иранского" самолета, собеседник сказал, что бортовое оборудование самолета будет отечественного производства с минимальным объемом элементов зарубежного производства. При этом отечественные конструкторы считают, что достигнутый на сегодня уровень применения элементов зарубежного производства в бортовом оборудовании повышать не следует.

*источник: AVIAPORT.RU
07.11.07*

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ РАССМОТРЕЛО ВОПРОС ПОДДЕРЖКИ КЛАСТЕРНОЙ ИНИЦИАТИВЫ МОСКОВСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

12 ноября 2007 года в Правительстве Москвы состоялось совещание под председательством первого заместителя мэра Ю. В. Росляка по вопросу формирования на базе МНПП им. В. В. Чернышева и Тушинского машиностроительного завода кластера двигателестроения.

В совещании приняли участие: руководитель Департамента науки и промышленной политики Е. А. Пантелеев, первый заместитель руководителя Департамента поддержки и развития малого предпринимательства города Москвы А. Е. Карпов, префект Северо-Западного административного округа В. А. Козлов, начальник управления по работе с ОПК ДНИПП В. П. Волков, начальник управления ДЭПиР М. П. Семенов, директор Центра субконтракции А. С. Киселев, генеральный директор МНПП им. В. В. Чернышева А. С. Новиков, генеральный директор ТМЗ А. С. Башилов, сопредседатель Совета по национальной конкурентоспособности, генеральный директор Национального института конкурентоспособности А. Г. Шестопалов, научный руководитель Национального института конкурентоспособности Ю. В. Рябченко, ответственные сотрудники департаментов Правительства Москвы, приглашенные эксперты.

А. С. Новиков сообщил о текущей деятельности и планах МНПП им. В. В. Чернышева и обозначил необходимость формирования в Москве кластера двигателестроения как ключевого условия повыше-

ния конкурентоспособности продукции, выпускаемой предприятиями отрасли машино- и двигателестроения. Данную инициативу поддержали Е. А. Пантелеев и А. Е. Карпов.

Ю. В. Рябченко в своем выступлении остановился на методологических аспектах формирования кластера и на предложениях Национального института конкурентоспособности по программе развития кластера двигателестроения на территории Москвы.

Подводя итоги совещания, Ю. В. Росляк согласился с необходимостью поддержки кластерной инициативы и одобрил формирование в Москве кластеров, работающих в секторах экономики с высокой добавленной стоимостью. По мнению первого заместителя мэра Москвы, применение кластерного подхода для повышения конкурентоспособности продукции отрасли двигателестроения и дальнейшее распространение этого опыта на другие перспективные сектора экономики столицы станут основой для устойчивого повышения ВРП города Москвы.

В целом участники совещания высоко оценили качество аналитических материалов, подготовленных Национальным институтом конкурентоспособности в рамках проекта по формированию кластера двигателестроения в Москве.

*источник: пресс-служба Совета по национальной конкурентоспособности
12.11.07*

НОВОМУ ДВИГАТЕЛЮ ОТКРЫЛИ ДОРОГУ

2 ноября специальная комиссия Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК), состоящая из представителей АР МАК, ЦС "Качество", АСЦ ГосНИИ ГА, ЦИАМ и ОАО "КВЗ", завершила первый этап сертификации новейшего вертолетного двигателя ВК-800, разработанного на ОАО "Климов". Комиссия АР МАК подтвердила правильность выбора основных конструктивных решений, примененных при проектировании ВК-800, и его соответствие нормам летной годности АП-33 на этапе макета.

На протяжении недели специалисты АР МАК совместно с группой конструкторов ОАО "Климов", используя трехмерную модель ВК-800, анализировали расчеты и конструкцию узлов и деталей нового двигателя, что позволило ускорить процесс оценки и наглядно продемонстрировать высокую культуру проектирования специалистов ОКБ ОАО "Климов". Заседание макетной комиссии завершилось подписанием всеми сторонами итогового протокола.

В своем вступительном слове на торжественном подписании протокола генеральный директор ОАО "Климов" Александр Ватагин отметил: "За последние три года мы провели через макетные комиссии два двигателя - турбовинтовой ТВ7-117СТ (для военной авиации) и сегодня - ВК-800. В последнее время в России подобных комиссий проводится не так много, тем более, когда это касается создания полностью нового двигателя, а не очередной модернизации. Успешное прохождение первого этапа сертификации означает, что мы на верном пути и можем продол-

жать испытания ВК-800, чтобы выйти на серийное производство в планируемые сроки". В ответ на слова генерального директора председатель макетной комиссии Александр Иванович Божков поблагодарил весь коллектив предприятия, участвовавший в работе комиссии, за взаимопонимание и профессионализм, а также пожелал удачи в дальнейшей реализации проекта ВК-800, вплоть до получения сертификата типа.

Турбовальный двигатель 5-го поколения ВК-800В в классе мощности 600-800 л. с. разрабатывается для применения в силовых установках вертолетов малой и средней грузоподъемности как в двухдвигательной, так и в однодвигательной модификации. В июне 2007 года состоялась его премьера на Международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже, которая вызвала ажиотажный интерес у представителей иностранных вертолетных компаний.

ВК-800 может эксплуатироваться в составе иностранных и российских вертолетов в любых климатических условиях.

Стоимость разработки составит 40 млн евро, стоимость серийного двигателя - 210 тыс. евро. По оценкам экспертов аналитического подразделения ОАО "Климов", до 2016 года спрос на двигатели ВК-800 составит не менее 2500 шт. В настоящий момент двигатель проходит испытания. Сертификация и серийное производство намечено на 2009 год.

*источник: компания «ОАО "Климов"»
08.11.07*

В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ХОЛДИНГ ПО ПРОИЗВОДСТВУ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Россия планирует создать новый холдинг, который будет производить авиационные двигатели.

Как сегодня сообщил журналистам первый заместитель председателя правительства России Сергей Иванов, готовится нормативная база по созданию холдинга на базе ряда самарских предприятий.

По словам Иванова, в новый холдинг войдут "СНТК им. Кузнецова" и предприятие "Моторострой-

тель". Эти предприятия уже производят и разрабатывают двигатели серии НК, которые, в частности, используются для оснащения самолетов гражданской авиации.

*источник: газета «Гудок»
21.11.07*

РУКОВОДИТЕЛИ PRATT & WHITNEY И ПЕРМСКОГО МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ОБСУДИЛИ ПРОГРАММУ СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ПС-90А2

С 11 по 14 ноября на территории Пермского моторостроительного комплекса (ПМК) с рабочим визитом побывала делегация американской компании Pratt & Whitney/UTC во главе со старшим вице-президентом коммерческих программ Майклом Филдом.

Цель визита - оценка состояния дел по программе создания и серийного производства двигателя ПС-90А2, а также промышленных ГТУ. Кроме того, поездка носила общий ознакомительный характер: в американской компании появился ряд новых руководителей, которым необходимо обсудить перспективные направления сотрудничества.

За время пребывания на площадке ПМК члены делегации Pratt & Whitney посетили цеха ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Пермский моторный завод", обсудили текущие вопросы по программе создания двигателей ПС-90А2, ПС-90ЭУ-16А, ПС-90ГП-2А.

ПМК совместно с Pratt & Whitney с 2001 года работает над созданием двигателя ПС-90А2. Сегодня большая часть работ по сертификации двигателя практически завершена, в конце августа получен первый заказ от Объединенной авиастроительной корпорации на 12 двигателей ПС-90А2. Также в рамках совместной программы при участии американских парт-

неров создаются двигатели для наземного применения на базе газогенератора ПС-90А2: двигатель ПС-90ГП-2А (предназначен для установки в газоперекачивающие агрегаты компрессорных станций магистральных газопроводов) и двигатель ПС-90ЭУ-16А (для привода электрогенераторов переменного тока с частотой 50 и 60 Гц).

На протяжении всего периода совместной работы американская сторона последовательно выполняет свои обязательства, в том числе в части развития продукции, финансирования и послепродажного обслуживания. Комментируя итоги визита в Пермь, старший вице-президент коммерческих программ Майкл Филд отметил: "Я был рад посетить Пермский моторостроительный комплекс, встретиться с командой единомышленников в лице менеджеров комплекса, ориентированных на реализацию намеченных планов по совершенствованию продуктов и повышению эффективности бизнеса".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
16.11.07*

БЮДЖЕТ БУДЕТ ПРЕКРАЩАТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ НИОКР, ПО КОТОРЫМ НЕ ВЫПОЛНЯЮТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СОФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Федеральный бюджет будет прекращать финансирование НИОКР, по которым не выполняются обязательства софинансирования из внебюджетных источников, сообщил глава Минобрнауки РФ Андрей Фурсенко по итогам совещания, посвященного развитию НИОКР в машиностроении, которое прошло сегодня в ММПП "Салют" под председательством премьер-министра РФ Виктора Зубкова.

По словам А. Фурсенко, проекты, по которым частные инвесторы не выполняют своих обязательств по софинансированию, должны прекращаться либо для их реализации нужно привлекать других участников. "На совещании было подчеркнуто, что бюджетные деньги должны идти только при условии софинансирования бизнеса", - сказал министр. Он добавил, что эти средства должны направляться не для поддержки определенных предприятий и организаций, а на поддержку создания конкретных изделий, которые будут выводиться на рынок.

Глава Минпромэнерго Виктор Христенко также подтвердил, что на совещании были приняты решения, направленные на ужесточение контроля за исполнением обязательств по контрактам, касаю-

щимся исполнению НИОКР, финансируемых в рамках ФЦП. Он отметил, что все контракты, которые заключаются с предприятиями и организациями на выполнение НИОКР, обязательно включают в себя софинансирование со стороны бизнеса. Министр добавил, что решения о закрытии работ будут приниматься после анализа предпринятых частными инвесторами усилий. "По итогам года мы никогда не закроем работы, прежде чем не увидим усилий, которые приложил сам бизнес", - отметил он.

В. Христенко добавил, что средства федерального бюджета, которые сейчас направляются на поддержку научно-исследовательских работ, являются важным инструментом, который должен позволить российской промышленности выйти на передовые позиции. По его словам, для достижения этой цели необходимо предпринять усилия для развития контактов между разработчиками новых технологий и производством.

*источник: АРМС-ТАСС
19.11.07*

МОТОРЫ "САЛЮТА" ПРОВЕРЕНЫ НЕБОМ

Сегодня 95-летний юбилей отмечает одно из ведущих предприятий отечественного оборонно-промышленного комплекса - ФГУП "ММПП "Салют". История двигателей предприятия - это история рекордов отечественной авиации. Каждый второй мировой рекорд в авиации установлен на самолетах с двигателями "Салюта".

Свой юбилей в соответствии с указом Президента Российской Федерации Владимира Путина от 11 августа 2007 года предприятие встречает в новом качестве, как ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют". Решение о создании первой интегрированной структуры в двигателестроении было принято не случайно: возможности и преимущества предприятия очевидны.

Быть первыми - этот лозунг на предприятии актуален все 95 лет существования. Первая в мире "мертвая петля" Петра Нестерова, первый исторический перелет на Северный полюс, первый беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в Северную Америку Валерия Чкалова - все эти мировые рекорды установлены на самолетах с двигателями "Салюта". Только на самолетах Су-27 с двигателями АЛ-31Ф, серийное производство которых освоено на ФГУП "ММПП "Салют" с 1984 года, установлено более 30 мировых рекордов.

"Салют" всегда располагал высококвалифицированными кадрами технологов, конструкторов, инженеров, рабочих. Сегодня "Салют" из серийного завода превратился в научно-производственное объединение, где за последние годы произошли значительные перемены. Взят курс на инновационное развитие: на базе предприятия организован технопарк, более чем на 60 процентов обновлен станочный парк, на предприятии создан ряд конструкторских бюро. Конструкторская мысль всегда активно и продуктивно присутствовала на предприятии. КБ завода в разные годы его истории возглавляли прославленные А. А. Микулин, В. Я. Климов, Ф. В. Шухов. В свое время КБ курировал легендарный А. М. Люлька.

Конструкторское бюро перспективных разработок (КБПР) и сегодня активно занимается научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельностью. Одно из важных его достижений - реализуе-

мая в настоящее время концепция поэтапной модернизации двигателя АЛ-31Ф, результатом которой в ближайшее время станет создание двигателя пятого поколения. Двигатель АЛ-31ФМ1 разработки и производства ФГУП "ММПП "Салют" уже с декабря 2006 года принят на вооружение ВВС РФ и запущен в серийное производство. Этот двигатель имеет большие экспортные перспективы.

В последние годы "Салют" не только принимает активное участие в программе по модернизации существующего парка самолетов ВВС, но и участвует в создании новейших образцов техники, таких как новый учебно-боевой самолет Як-130. Кроме того, предприятие активно включилось в решение одной из важнейших стратегических задач России - возрождение гражданского авиастроения. Совместно с украинскими партнерами - ОАО "Мотор-Сич" и ГП "Ивченко-Прогресс" - разрабатываются и реализуются многие успешные проекты, одним из которых является разработка и производство двигателя Д-436. Модификации данного двигателя используются для таких перспективных во всем мире самолетов, как Бе-200, Ту-334, Ан-148, а также предлагаются в качестве базовых для самолета нового поколения МС-21.

Одно из успешных направлений деятельности "Салюта" - разработки в гражданских секторах экономики. С этой целью было создано КБ наземных установок, занимающееся газотурбинными двигателями, сфера применения которых перспективна в таких отраслях, как железнодорожный транспорт, энергетика, судостроение, нефте- и газодобыча и многие другие.

Все эти достижения стали возможны благодаря коллективу предприятия. Продуманная кадровая и социальная политика помогла не только привлечь лучшие высококвалифицированные кадры со всего бывшего Советского Союза, но и воспитать новое поколение.

"Салют" и люди, работающие на предприятии, гордятся тем, что не просто существовали 95 лет, а действовали, созидали и создавали. Что намерены делать и в будущем.

*источник: газета «Красная звезда»
08.11.07*

ОМСКИЙ "ПОЛЕТ" ВЫВЕЛИ НА РАБОТУ С ПРИБЫЛЬЮ

Впервые за последние 15 лет омское ФГУП "ПО "Полет" вышло на рентабельный уровень работы: по итогам девяти месяцев прибыль от основной деятельности предприятия составила 60 млн руб. Как вчера сообщила пресс-служба облправительства, в этом году портфель заказов ФГУП на текущий год составляет 600 млн руб.

По словам генерального директора ПО "Полет" Василия Ковалева, на заводе активно осуществляется программа технического перевооружения. В число перспективных разработок, производство которых будет развернуто на омском объединении, входят легкий многоцелевой самолет "Аист Т-411", универсальные ракетные модули для ракет-носителей ново-

го поколения семейства "Ангара", модернизация ракеты-носителя "Космос-3М" и развитие производства спутников. По оценке руководства ФГУП, к 2011 году общий объем производства на "Полете" вырастет до 3 млрд руб. Напомним, до конца 2007 года омское ФГУП "Полет" будет присоединено в качестве филиала к "Государственному космическому научно-производственному центру имени М. В. Хруничева" (Московская область). Это произойдет в рамках создания на базе Центра Хруничева ракетно-космического госхолдинга.

*источник:
газета «Коммерсантъ - Новосибирск»
21.11.07*

ПРЕМЬЕРНЫЙ ЗАКАЗ

Вчера премьер-министр Индии Манмохан Сингх прибыл в российскую столицу с двухдневным визитом. Сегодня гость проведет переговоры с российским премьером Виктором Зубковым и с президентом Владимиром Путиным. Премьер Индии возложит венок к могиле Неизвестного солдата и примет участие во встрече деловых кругов.

Ожидается заключение нескольких важных соглашений. Одно касается расширения участия России в сооружении АЭС "Куданкулам" в Индии и постройки еще четырех реакторов в дополнение к двум энергоблокам мощностью по 1000 МВт, которыми оснащается станция. Другое предусматривает совместное производство многофункционального транспортного самолета (проект "Эм-Ти-Эй") для оснащения вооруженных сил обеих стран. Проект был согласован еще в начале 2000-х годов, но стороны долго не могли договориться, кто и в каком количестве будет покупать эти самолеты. Индия готова закупить полсотни машин при условии, что Россия приобретет сотню самолетов.

Освещение визита индийскими СМИ окрашено в нервные тона. В Дели озадачены тем, что побывавшего в середине октября в Москве в рамках работы совместной комиссии главу индийского МИДа Пранаба Мукерджи не приняли ни российский коллега Сергей Лавров, ни Владимир Путин, хотя в прошлом встречи с российским президентом были обычным делом. Уже через неделю главы МИДов Китая, России и Индии собрались в Харбине, где состоялась и двусторонняя встреча Лаврова с Мукерджи. Тем не менее в Индии принялись гадать, что могло стать причиной охлаждения.

Накануне приезда Манмохана Сингха заместитель министра иностранных дел России Александр Лосюков охарактеризовал уровень сотрудничества стран как "нормальный". "Есть некоторые шероховатости в настроениях, но я не стал бы придавать этому серьезное значение. У нас есть настрой дружить с Индией", - сказал высокопоставленный дипломат. Информированные индийские источники "Времени новостей" предположили, что Москва "попыталась указать Дели на свое недовольство сближением Индии с США". Речь идет не только о ядерном и военно-техническом сотрудничестве, но и об отказе Индии разделить российскую тревогу по поводу планов размещения американской ПРО в Восточной Европе. В результате, предположил собеседник "Времени новостей", "встреча Сингха с Путиным может завершиться без подписания совместного политического документа, чего не было уже многие годы".

Руководитель Центра индийских исследований Института востоковедения РАН Татьяна Шаумян в беседе с корреспондентом "Времени новостей" заметила, что нестыковки в ходе октябрьского визита главы индийской дипломатии вряд ли были задуманы специально: "Скорее к этому привел ряд неблагоприятных обстоятельств. Раньше наши руководители все бросали ради индийских гостей, теперь отношения стали более спокойными и прагматичными. Не нужно паниковать и преувеличивать опасность - возникшие вопросы найдут свое решение".

В двусторонних отношениях есть и отрадные тенденции. Начал ощутимо расти торговый оборот: в 2006 году он составил 4 млрд долл., что на 27 % больше, чем в 2005-м. В январе - августе нынешнего года стороны наотраговали на 2,7 млрд, что на треть больше аналогичного периода прошлого года. Эксперты двух стран разработали план увеличения торговли до 10 млрд долл. к 2010 году. Идет подготовка к проведению Года России в Индии в 2008 году и Года Индии в России в 2009 году, что позволит оживить традиционные культурные связи двух стран.

Кроме того, в российском экспорте вооружений на долю Индии приходится около 30 %. Накануне визита Манмохана Сингха индийские власти подтвердили намерение приобрести еще 40 многофункциональных истребителей Су-30 МКИ в дополнение к 190 уже законтрактованным машинам, около 350 танков Т-90С и более 80 транспортно-боевых вертолетов Ми-17. В октябре было подписано межправительственное соглашение о совместной разработке перспективного многофункционального истребителя пятого поколения - ни одна западная страна, включая США, пока не готова делиться с Индией столь продвинутой военной технологией.

Вместе с тем в ходе визита премьера в Москву индийская сторона собирается поднять неприятный вопрос о модернизации авианесущего крейсера "Адмирал Горшков". В январе 2004 года Россия и Индия заключили контракт на 1,5 млрд долл., по которому летом 2008-го Индия должна была получить переоснащенный корабль. По данным индийских СМИ, Россия сообщила, что для завершения работ ей нужно дополнительно 350 млн долл. и несколько лет сверх оговоренного срока. Единственный индийский авианосец "Вираат" подлежит списанию в 2012 году, и военные опасаются, что "Горшков" не успеет прийти ему на смену.

*источник: газета «Время новостей»
12.11.07*

ИРАН ПЛАНИРУЕТ КУПИТЬ 250 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30

Иран планирует купить до 250 российских истребителей Су-30 и до 40 китайских истребителей J-10.

Провести закупки самолетов Иран планирует для обновления парка устаревших боевых самолетов американского производства. Москва и Пекин на официальном уровне отказываются комментировать публикации на данную тему. По мнению экспертов, Иран реализует масштабную программу модерниза-

ции ВВС. Ввиду действующих в странах Запада ограничений на поставку продукции военного назначения иранскому режиму, единственными поставщиками боевой авиации могут стать Россия и Китай.

Об этом сообщает ИТАР-ТАСС со ссылкой на российские и западные СМИ.

*источник: газета «Взгляд»
14.11.07*

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАЗАВОД "СОКОЛ" В 2010 ГОДУ ПРИСТУПИТ К СЕРИЙНОМУ ВЫПУСКУ НОВОЙ МОДЕЛИ "МИГА"

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод (НАЗ) "Сокол" в 2010 году приступит к серийному выпуску новой модели самолета "МиГ". Об этом генеральный директор завода Михаил Шibaев сообщил журналистам в четверг.

Руководитель отдела по связям с общественностью завода "Сокол" Игорь Черниченко отметил, что разработкой новой модели занимается конструкторское бюро (КБ) Микояна совместно с КБ завода "Сокол". КБ им. Яковлева также разрабатывает новую модель самолета совместно с авиазаводом "Сокол", добавил он. Заказчиками новой модели "МиГ" выступят Министерство обороны РФ и "Рособоронэкспорт".

М. Шibaев отметил, что в настоящее время проводится техническое перевооружение завода, модернизация оборудования, наращивание мощностей производства. Планируется в 2006-2010 годах вложить в данную сферу 2,2 млрд рублей собственных средств, что позволит увеличить производственные мощности в 3 раза. В 2006-2007 годах уже освоено 380 млн рублей.

В настоящее время проводится оснащение механообрабатывающего цеха, где до 2010 года будет установлено 46 высокотехнологичных станков, 9 из которых будут закуплены у компании Deckel Maho (Германия), а остальные - производства Савеловского

машиностроительного завода (Тверская область), добавил директор предприятия.

В свою очередь губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев отметил, что у авиазавода "Сокол" хорошая перспектива. Идет модернизация и техническое перевооружение производства, наращивание мощностей. Это даст ресурс для решения социальных задач.

По словам главы региона, одной из проблем предприятия является нехватка станочников. "Но это не трудность, это радость. Значит, производство и машиностроение развиваются", - сказал он.

Как сообщалось ранее, ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" планирует до 2010 года инвестировать 2,2 млрд рублей в развитие производства. Средства будут направлены на капитальный ремонт и восстановление технологических линий, а также на приобретение оборудования.

ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол" 1 апреля 2007 года подписал с Министерством обороны РФ контракт о модернизации самолета МиГ-31.

Контракт является многолетним и подразумевает модернизацию большой партии самолетов.

*источник: ИА «НТА - Приволжье»
01.11.07*

СРОК ПОДЪЕМА В ВОЗДУХ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПО ПРОГРАММЕ ПАК ФА – 2009 ГОД

Дата первого вылета опытного истребителя, создаваемого по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА), остается без изменений - 2009 год. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

Таким образом, он опроверг сообщения ряда СМИ о переносе первого полета перспективного истребителя, создаваемого ОАО "ОКБ Сухого" по программе ПАК ФА, на 2012 год.

"В настоящее время самолет находится на стадии создания рабочей конструкторской документации в цифровом формате. Параллельно ведется технологическая подготовка производства самолета", - уточнил собеседник.

По его сведениям, Государственной программой вооружений России на период до 2015 года уже предусмотрены закупки истребителя по программе ПАК ФА. "То есть первый полет истребителя в опытной конфигурации не может быть осуществлен в 2012 году, так как на испытания самолета потребуются не менее 3-5 лет", - подчеркнул он.

Летные испытания истребителя будут проводиться сразу на нескольких опытных машинах, производство которых обеспечивает Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина с участием в кооперационных поставках Новосибирского авиационного производственного объединения имени В. П. Чкалова и других предприятий авиапрома, сказал собеседник.

По его сведениям, первый опытный самолет будет построен по первому этапу совершенствования - будут установлены двигатели "И17С", неполный комплект бортового оборудования и вооружения. На первом этапе пройдут испытания в объеме оценки характеристик поведения самолета в воздухе, его основных летно-технических характеристик. В дальнейшем, по мере поступления новых комплексов оборудования, систем, вооружения, они будут устанавливаться на самолет и испытываться. Как ранее указывали разработчики, вся программа ПАК ФА рассчитана на 30 лет производства самолета.

*источник: AVIAPORT.RU
07.11.07*

ЧИСТЫЙ УБЫТОК НПК "ИРКУТ" ЗА 9 МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛ 358 МЛН РУБЛЕЙ

Чистый убыток ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" за 9 месяцев 2007 года по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) составил 358 млн 12 тыс. рублей. За аналогичный период прошлого года компания получила чистую прибыль в размере 439 млн 380 тыс. рублей. Согласно ежеквартальному отчету, выручка компании составила 7 млн 618 тыс. рублей против 10 млн 55 тыс. годом ранее.

Корпорация "Иркут" представляет собой вертикально интегрированный холдинг, деятельность которого направлена на проектирование, производство, реализацию и послепродажное обслуживание авиационной техники военного и гражданского назначения.

*источник: ИА Finam.ru
13.11.07*

ИНДИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЕЙ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ СВОИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

Индия рассчитывает укрепить ударный потенциал своих военно-воздушных сил благодаря сотрудничеству с Россией в совместной разработке и производстве многофункционального истребителя пятого поколения. Об этом говорится в опубликованном сегодня письменном ответе на запрос в парламент главы индийского оборонного ведомства Араккапарамбила Энтони.

По его словам, проект предусматривает использование при создании самолета технологии радиолокационной малозаметности "стелс" и обеспечение его суперманевренности. Истребитель пятого поколения предполагается оснастить новейшими крылатыми ракетами, "интеллектуальным" вооружением и оборудованием подключения к единой централизованной системе боевого управления, отметил министр. Энтони сообщил, что с индийской стороны проект будет вести государственная авиастроительная кор-

порация Hindustan Aeronautics Limited (HAL), а с российской - компания "Сухой". Они уже провели встречи для уточнения вопросов распределения обязанностей, сроков выполнения работ и их финансирования, чтобы подготовить детальный доклад.

Межправительственное индийско-российское соглашение о совместной разработке и производстве перспективного многофункционального истребителя было подписано 18 октября в Москве в рамках 7-го заседания двусторонней межправкомиссии по военно-техническому сотрудничеству. На состоявшейся 12 ноября российско-индийской встрече в верхах было подчеркнуто важное значение проекта в дальнейшем развитии и наполнении стратегического партнерства между двумя странами.

*источник: газета «Гудок»
20.11.07*

ПМК НАПРАВИТ НА РАЗВИТИЕ ДО 10 МЛРД РУБЛЕЙ

ЗАО "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК) до 2015 года намерено направить 5-10 млрд рублей на развитие, сообщил управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ, входит в ПМК) Михаил Дическул. По словам г-на Дическула, инвестиции планируется направить, в частности, на развитие производства на предприятиях ПМК. Он отметил, что средства планируется получить за счет инвестиционных кредитов и возможного размещения облигаций, однако не уточнил параметры и сроки размещения займа. Г-н Дическул также сказал, что

объем продаж ПМЗ с 1998 по 2006 годы увеличился более чем в 18 раз - до 8 млрд рублей. В дальнейшем предприятие намерено увеличить производство двигателей с 25 до 100 в год. Кроме того, к 2018 году ПМК планирует разработать модификацию авиадвигателя ПС-12 для Ту-334, добавил он. ПМК объединяет 18 предприятий и организаций, крупнейшими из которых являются ОАО "Авиадвигатель", ОАО "ПМЗ" и ОАО "Редуктор-ПМ".

*источник: газета «Коммерсантъ»
23.11.07*

ДВЕ ВЕРСИИ НОВЫХ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫХ МИГ-АТ ГОТОВЫ К ИСПЫТАНИЯМ

Две версии новых учебно-тренировочных самолетов МиГ-АТ с двигателями разных российских производителей готовы к летным испытаниям, сообщил в понедельник замгендиректора-генконструктора российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ" Владимир Барковский. "МиГ-АТ имеется в двух вариантах, но оба оснащены двигателями российского производства. Одна версия оснащается двигателем АЛ-55 производства НПО "Сатурн" (Ярославская область) в рамках российско-индийской программы сотрудничества, и мы создадим на базе этого самолета летающую лабораторию", - рассказал В. Барковский на авиасалоне DUBAI Air Show 2007.

По его словам, второй вариант учебно-тренировочного самолета оснащен двигателем РД-1700 производства московского предприятия - ММЗ имени Чернышева, являющегося "дочкой" РСК "МиГ".

"Эти две машины готовы к летным испытаниям и полетят тогда, когда двигатели будут готовы. Сроки обозначены, но испытания новых "МиГов" в значительной степени зависят от того, когда будут готовы эти двигатели", - отметил замгендиректора-генконструктора РСК "МиГ".

*источник: РИА «Новости»
12.11.07*

"МИГ" ПЛАНИРУЕТ РЯД КРУПНЫХ КОНТРАКТОВ В 2008 ГОДУ

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" планирует подписание ряда крупных контрактов на модернизацию истребителей МиГ-29 в начале 2008 года, сообщил замгендиректора-генконструктора корпорации Владимир Барковский.

"В начале следующего года планируем подписать один или более контрактов на модернизацию МиГ-29", - сказал он на авиасалоне DUBAI Air Show 2007.

По словам В. Барковского, "в интересах нашего предприятия, чтобы количество "МиГов", стоящих на вооружении более чем 30 стран мира, не уменьшалось". "Модернизированные версии этих машин пополнят парк наших заказчиков", - подчеркнул представитель РСК "МиГ".

*источник: сайт «Газета.Ru»
12.11.07*

НОВГОРОДСКОЕ УФАС РОССИИ ВЫНЕСЛО РЕШЕНИЕ О ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ РЕОРГАНИЗАЦИИ ОАО "123 АВИАЦИОННЫЙ РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД"

16 ноября 2007 года Новгородское управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС России) вынесло решение о принудительной реорганизации ОАО "123 авиационный ремонтный завод" с целью разделения или выделения естественно-монопольных и конкурентных видов деятельности.

Ранее в результате проверки, проведенной Новгородским УФАС России, были выявлены факты нарушения ОАО "123 АРЗ" законодательства Российской Федерации при осуществлении деятельности по

передаче, производству и купле-продаже электрической энергии. Нарушение выразилось в осуществлении ОАО "123 АРЗ" указанных видов деятельности с несоблюдением установленных законодательством объемов предоставляемых услуг и потребления электрической энергии для собственных нужд.

*источник: организация «Федеральная антимонопольная служба»
20.11.07*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" И МАИ ПРОВОДЯТ ОЛИМПИАДУ ДЛЯ БУДУЩИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Компания "Сухой" и кафедра "Проектирование самолетов" Московского авиационного института проведут в декабре-январе четвертую олимпиаду по авиации. Она проходит в два тура. Первый - письменный, состоит из тестирования по математике, физике, русскому языку, вопросам по авиации. Второй - устный, включает в себя конкурсную работу по конструкции и проектированию, оборудованию и системам летательных аппаратов, истории авиационной и ракетной техники. Принять участие в конкурсе могут все желающие.

Победители олимпиады будут награждены дипломами, денежными премиями и памятными подарками, а также получают рекомендации для поступления на кафедру "Проектирование самолетов" МАИ. Кроме этого, компания "Сухой" предоставит гранты победителям на обучение в институте с последующим трудоустройством в конструкторском бюро "Сухого".

Олимпиады являются частью проводимой холдингом научно-технической политики и программы поддержки и развития научно-технического потенциала молодежи. С 2002 г. в "Сухом" регулярно организуются общероссийские научно-практические конференции молодых специалистов и ученых из России и стран СНГ. Последняя прошла в октябре этого года и

была посвящена перспективным разработкам в авиационной промышленности.

Компания "Сухой" - крупнейший российский авиационный холдинг, в котором работает около 31 тыс. человек. В его состав входит ведущее российское конструкторское бюро "ОКБ Сухой" и серийные самолетостроительные заводы. Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиационной промышленности - от проектирования до эффективного послепродажного обслуживания. В настоящее время компанией реализуются перспективные программы в области военного и гражданского авиационного строительства. Компания "Сухой" - головная организация по разработке многофункционального истребителя нового поколения. Запущен в производство один из самых масштабных проектов отечественного самолетостроения - российский региональный самолет - Sukhoi SuperJet 100. 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. Компания "Сухой" входит в состав Объединенной авиационной корпорации.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
12.11.07*

ИФК БУДЕТ НАСТАИВАТЬ НА ОТКАЗЕ В ИСКЕ ОБ ОБЯЗАНИИ ИСПОЛНИТЬ ДОГОВОР ЛИЗИНГА ИЛ-96-300

В связи с решением Арбитражного суда г. Москвы, вынесенным 22 ноября 2007 г. по иску авиакомпании ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" к лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) об обязанности ИФК исполнить договор лизинга шести дальнемагистральных самолетов Ил-96-300, подписанного в июне 2005 года, юридическая служба лизинговой компании заявляет: данным решением, вынесенным судебной коллегией под председательством судьи Городилиной Т. В., "Аэрофлоту" отказано в удовлетворении основной части исковых требований.

При этом решение об удовлетворении части исковых требований было принято не единогласно, а при наличии "особого мнения" одного из судей. По мнению юридической службы ИФК, у суда не было оснований для удовлетворения иска даже в части, в связи с чем после получения текста решения оно будет обжаловано. ИФК будет настаивать на полном отказе в иске.

*источник:
компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
22.11.07*

"АЭРОВолга" НАЛАДИТ ВЫПУСК САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ

Предприятие "АэроВолга" планирует наладить выпуск до 15 самолетов-амфибий в год. Об этом сообщили на предприятии губернатору Самарской области Владимиру Артякову во время его рабочей поездки в Красноярский район.

Самолеты Ла-8 не имеют в мире аналогов в своем классе, пишет Rosbaltvolga.ru.

*источник: газета «Самара сегодня»
20.11.07*

ПРОГРАММУ МОДЕРНИЗАЦИИ ТУ-204 ПЛАНИРУЕТСЯ УТВЕРДИТЬ В НОЯБРЕ

Программу модернизации среднемагистрального пассажирского самолета Ту-204 в вариант Ту-204-100СМ планируется утвердить в течение текущего месяца. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"Ту-204СМ должен иметь облегченный планер и максимальную взлетную массу порядка 93-95 тонн (сейчас 103 т), новую силовую установку, новую вспомогательную силовую установку и модернизированный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования", - пояснил собеседник.

По его мнению, установка на самолет авиадвигателей зарубежного производства более предпочтительна для авиакомпаний, так как они рассчитывают эффективность самолета по всему жизненному циклу. Несмотря на то, что отпускная цена отечественных авиадвигателей ниже зарубежных аналогов, в расчете стоимости жизненного цикла авиадвигателя зарубежные аналоги получаются более дешевыми за счет больших ресурсов и более высокой надежности двигательных агрегатов.

"Сейчас решается вопрос о типе авиадвигателя для силовой установки самолета. По некоторым предположениям, вполне вероятно, речь пойдет об установке авиадвигателей серии CFM56", - отметил собеседник.

По его сведениям, в настоящее время в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и Правительстве РФ решается вопрос об объемах финансирования программы создания нового самолета из государственного бюджета. Кроме того, полагает специалист, для модернизации самолета будут привлекаться и внебюджетные финансовые ресурсы.

Собеседник подчеркнул, что на период до создания перспективного ближне-среднемагистрального пассажирского самолета по проекту МС-21 (головной разработчик - ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут") самолет Ту-204СМ и его версии должны заполнить нишу на российском и зарубежном авиарынках.

источник: AVIAPORT.RU
08.11.07

САМОЛЕТЫ ЯК-54 ИЗГОТОВЛЕННЫ, НО НЕ МОГУТ БЫТЬ ПЕРЕДАНЫ ПОКУПАТЕЛЯМ

Освоенные в производстве ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (АКК "Прогресс") спортивно-пилотажные самолеты Як-54 не могут быть переданы заказчику в связи с отсутствием необходимых документов на авиадвигатели М-14Х. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его сведениям, на Международном авиационно-космическом салоне в подмосковном Жуковском было проведено совещание представителей АКК "Прогресс", Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) и Воронежского опытно-конструкторского бюро моторостроения (ОКБМ), на котором было принято решение в ближайшее время решить вопрос с оформлением всей необходимой документации на авиадвигатель. Однако пока этот вопрос не решен.

Собеседник напомнил, что, вкратце, ситуация состоит в том, что авиадвигатели М-14П и М-14Х могли выпускаться двумя воронежскими предприятиями - Воронежским механическим заводом (ВМЗ)

и ОКБМ. ОКБМ в свое время прошло стадию банкротства и было приватизировано, но при этом был потерян сертификат разработчика двигателей. Теперь получается, что ВМЗ не может производить двигатели без авторского надзора разработчика - ОКБМ, у которого сейчас нет документов на право разработчика. В свою очередь, ОКБМ хочет получить сертификат на производство авиадвигателей серии М-14Х и М-14П, однако АР МАК говорит о том, что ОКБМ не имеет производственных площадей и предприятие может быть только разработчиком двигателей. Вопрос с документами пока не решается, в то время как физически двигатели есть, готовые к поставке.

По сведениям, которыми располагает собеседник, у АР МАК был перечень требований к воронежскому ОКБМ и предприятие часть этих требований уже выполнило, но часть их в настоящее время находится на стадии решения и выполнения.

источник: AVIAPORT.RU
16.11.07

Д. МАНТУРОВ ОТМЕТИЛ НЕОБХОДИМОСТЬ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЙ И СИСТЕМНОЙ РАБОТЫ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ЦЕН НА ПРОДУКЦИЮ ОПК

Заместитель министра промышленности и энергетики РФ Денис Мантуров на конференции 16 ноября отметил необходимость последовательной и системной работы по регулированию цен на продукцию ОПК, а также по обеспечению надлежащего качества продукции предприятий, сообщила пресс-служба министерства.

"Без принятия действенных мер государственного регулирования ценообразования мы можем потенциально столкнуться с проблемой потери конкурентоспособности отечественной продукции", - подчеркнул Д. Мантуров.

Замминистра выделил роль сквозных долгосрочных контрактов, как при выполнении государственного оборонного заказа, так и при поставках на экспорт. Система таких контрактов должна обеспечить согласованные действия по всей производственной цепочке - от головного исполнителя до поставщиков-смежников, гарантируя потребителю качественную продукцию по конкурентоспособной цене.

источник: АРМС-ТАСС
19.11.07

СОВМЕСТНЫЕ РАБОТЫ С ИНДИЕЙ НЕ СКАЖУТСЯ НА СРОКАХ СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ ПО ПРОГРАММЕ ПАК ФА

Совместные работы с Индией по созданию истребителя пятого поколения не скажутся на сроках создания российского перспективного истребителя по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА). Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. Он отметил, что создание истребителя по программе ПАК ФА ведется на основании действующей программы вооружений России на период до 2015 года.

"Индийский вариант истребителя будет отличаться только реализацией требований, выдвинутых индийской стороной", - подчеркнул собеседник.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о создании так называемого "облегченного" варианта истребителя по программе ПАК ФА, он сказал, что никакого облегченного варианта истребителя по программе ПАК ФА не будет. "Во время подписания документов по участию Индии в программе ПАК ФА в комментариях высоких лиц подчеркивалось, что подписание документов ставит точку во всех разговорах об облегченном варианте ПАК ФА", - уточнил собеседник.

По его мнению, российское Минобороны не имеет средств на создание двух типов перспективного истребителя.

*источник: AVIAPORT.RU
19.11.07*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ТУ-334 С НАЧАЛА 2008 Г. БУДЕТ ГОТОВИТЬСЯ К ПРОДАЖЕ

Первый самолет Ту-334, участвующий в программе сертификации, с начала 2008 г. будет готовиться к продаже. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" заявил информированный источник в области авиастроения.

"Перед продажей самолета примерно в начале следующего года с него планируется снять контрольно-записывающую аппаратуру, необходимую для испытаний, и установить пассажирский салон", - отметил собеседник.

Однако, по его словам, на самолете с номером 005, изготовленном на Киевском государственном авиационном заводе "Авиант", планируется до конца текущего года провести еще ряд испытательных полетов.

По сведениям собеседника, самолет Ту-334 № 003 будет достроен на деньги инвесторов, правительства Республики Татарстан, но стоимость его подготовки к продаже в несколько раз выше стоимости доводки самолета № 005.

"На сегодня на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО), являющимся в соответствии с правительственным решением голов-

ным в России по освоению и серийному производству Ту-334, находятся все основные агрегаты для достройки Ту-334 № 003", - сказал собеседник.

Отвечая на вопрос об инвестиционном проекте, который разработан при содействии правительства Республики Татарстан, собеседник напомнил, что для освоения серийного производства Ту-334 на КАПО необходимо провести соответствующую технологическую подготовку производства и закупить металл, комплектующие, готовые изделия. "Именно на эти цели планируется израсходовать средства по инвестиционному проекту", - сказал он.

Как отметил собеседник, в последнее время инвестиционный проект программы Ту-334 на КАПО получил позитивные отклики в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). "К тому же, никто не отменял решений правительства о производстве Ту-334 на КАПО, а изготовление Ту-334 на КАПО уже предусмотрено в производственной программе ОАК на ближайшие пять лет", - добавил он.

*источник: AVIAPORT.RU
06.11.07*

"ПОЛЕТ" НАЧАЛ ИСПЫТАНИЯ АН-3Т С МОДЕРНИЗИРОВАННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Сегодня начались летные испытания легкого многоцелевого самолета Ан-3Т производства ФГУП "ПО "Полет" с модернизированным двигателем, на котором установлен блок дискретных команд, обеспечивающий защиту двигателя от перегрева "лопаток" при запуске.

Как сообщает пресс-служба правительства Омской области, блок дискретных команд разработан Центральным конструкторским бюро "Автоматика" по техническому заданию разработчиков двигателя ТВД-20 ОмКБ. Блок дискретных команд существенно повысит надежность и уровень безопасности самолета. В ближайшее время самолет Ан-3Т с новым прибором будет передан заказчику.

Ан-3Т - легкий многоцелевой самолет, разработанный АНТК им. О. К. Антонова (г. Киев) и производится ФГУП "ПО "Полет". Его отличительными особен-

ностями являются: возможность подбора посадочных площадок с воздуха, низкая скорость сваливания, высокие прочностные качества планера, значительная дальность полета, а также высокие взлетно-посадочные характеристики. Короткий взлет и посадка (от 90 метров) позволяют использовать самолет Ан-3Т на необорудованных площадках. Это один из немногих в мире самолетов такого класса, на котором разрешаются полеты с подбором посадочных площадок с воздуха в равнинной и холмистой местности. Ан-3Т - единственный в мире одномоторный самолет, который совершил беспосадочный перелет с Южного полюса до побережья Антарктиды, преодолев расстояние 1800 км.

*Источники: ИА «Омск-Информ»
09.11.07*

БОЛЕЕ 70 САМОЛЕТОВ СУ-34 ВВС ГОТОВЫ ЗАКУПИТЬ ДО 2015 ГОДА

Более 70 самолетов Су-34 планируют закупить до 2015 года Военно-воздушные силы РФ, сообщил в пятницу РИА "Новости" помощник главкома ВВС полковник Александр Дробышевский.

"Су-34 представляет собой ударный самолет, способный в любых метеоусловиях, независимо от времени суток эффективно поражать как наземные, так и морские цели, в том числе точечные. По мощности это бомбардировщик, а по управляемости - фронтовой истребитель, с прекрасной и удобной для летчика авионики", - сказал Дробышевский.

По его словам, главком ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин и генеральный директор авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян в субботу совершат рабочую поездку в Липецкий центр боевого применения и переучивания летного состава, где проконтролируют организацию опытной эксплуатации Су-34.

Серийный самолет Су-34, который поступил в Липецкий авиационный центр, превосходит все ожидания и показывает перспективные результаты, отметил Дробышевский. Максимальная масса боевой нагрузки самолета - 8 тонн, максимальный радиус действия, без дозаправки в воздухе и подвесных топливных баков, составляет 1,1 тысячи километров.

Дробышевский рассказал, что специалисты авиационного центра во главе с генерал-майором Александром Харчевским в течение трех месяцев летаю на этом самолете в соответствии с программой войсковых испытаний. "Сейчас на нескольких аэродромах Липецкой, Астраханской, Новосибирской областей проходят государственные совместные испытания, в которых участвуют практически все десять самолетов Су-34. Испытания идут строго по графику", - отметил помощник главкома. По его словам, в настоящее время проходит второй этап государственных испытаний Су-34, первый этап успешно завершили в прошлом году.

"На данном этапе, который должен завершиться в 2009 году, акцент сделан на испытаниях бортовых систем и вооружения самолета. На этом этапе испытаний проверяется эффективность боевого применения самолета Су-34", - сказал помощник главкома. На самолетах Су-34 проходят испытания и новые виды авиационного вооружения, которые только разрабатываются и ранее не применялись на боевых самолетах, сказал Дробышевский.

*источник: РИА «Новости»
09.11.07*

ВСТУПИЛ В СИЛУ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ПЯТИ ТУ-204 В ИРАН

В рамках прошедшего в Дубаи (ОАЭ) международного авиасалона между ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и иранской авиакомпанией Iran Airtour прошли переговоры, результатом которых стало окончательное согласование и подписание всех приложений к ранее подписанному сторонами на МАКС-2007 контракту на поставку пяти самолетов Ту-204-100Е с двигателями ПС-90А2 в 2009 году. Результатом стало вступление данного контракта в силу.

В целях развития дальнейших отношений ИФК и Iran Airtour приступили к обсуждению перспектив увеличения поставок самолетов Ту-204-100Е для данной авиакомпании. Сроки и количество перспективных поставок подлежат уточнению.

*источник:
компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
19.11.07*

КУДА МЫ ЛЕТИМ?

"Дамы и господа, просим вас застегнуть ваши привязные ремни и поставить спинки кресел в вертикальное положение. Через несколько минут наш самолет совершит взлет. Во время полета вам будут предложены прохладительные напитки и завтрак. Экипаж желает вам приятного полета". Как часто мы слышим эти слова в своей жизни. Для кого-то они означают начало отдыха, для кого-то - встречу с близкими, кому-то они сулят скорые деловые переговоры.

Но вот что интересно: слова эти и связанные с ними ощущения очень зависят от того, в каком самолете вы сидите. Стоит вам оказаться в старой "тушке" с потертыми креслами, вы начинаете настороженно прислушиваться к реву турбин. Еще на земле в каждом скрипе стойки шасси вам будет мерещиться угроза. Вы судорожно будете сжимать подлокотники кресла, когда самолет начнет разбег. И облегченно выдохнете только после остановки самолета в конце взлетно-посадочной полосы. Но оказавшись на борту Boeing и Airbus, вы расслабляетесь. Наше доверие к отечественным лайнерам сильно подорвано. Считается, что они падают чаще, чем "иномарки". Только

если взять статистику, выяснится, что новые машины, которые нормально обслуживаются и экипажи которых нормально обучены, не падают никогда. И совершенно безразлично, собрали их в Воронеже, Самаре, Тулузе или Сиэтле. Только новых самолетов в России собирали последнее время настолько мало, что пассажиры их практически не заметили. Вот в этом сейчас и заключается проблема: как возродить серийное самолетное производство и как убедить авиакомпанию приобретать новые отечественные лайнеры?

"Сейчас ситуация сложилась в нашу пользу, - уверял меня на днях глава одной из крупнейших в России самолетостроительных корпораций. - В стране есть деньги от продажи дорогой нефти. Авиакомпания готовы приобретать самолеты, государство дает им хорошие субсидии. Надо набирать людей, надо разрабатывать новые машины, надо строить. Иначе с чем мы останемся, когда нефть и газ иссякнут?" А вот это уже вопрос нериторический. Только когда ответ на него будет получен, станет ясно, куда же мы летим.

*источник: газета «Коммерсантъ»
22.11.07*

КОМПАНИЯ "ГСС" СДЕЛАЕТ ВСЕ ВОЗМОЖНОЕ, ЧТОБЫ ВЫПОЛНИТЬ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА SUPERJET 100 В ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ СРОКИ

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) делает все возможное, чтобы выполнить первый полет самолета SuperJet 100 в запланированный срок - в конце 2007 года. Об этом корр. АРМС-ТАСС на 10-м Международном аэрокосмическом салоне "Дубай-2007" сообщил президент "ГСС" Виктор Субботин. По его словам, все основные работы по программе ведутся в соответствии с графиком: в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) успешно проводятся испытания статического образца, а в Комсомольске-на-Амуре готовится к полету первый летный самолет. Как известно, главная проблема на сегодня связана с испытанием двигателя SaM146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Они, однако, никак не связаны с халатностью или недобросовестностью участников программы, а обусловлены стечением ряда обстоятельств, которые невозможно было предвидеть.

Сначала, как сообщили представители компании - изготовителя двигателя "ПауэрДжет", сроки сдвинулись в этой части программы из-за трудностей, возникших при стыковке SaM146 и Ил-76ЛЛ, которых не ожидали. Теперь отставание накапливается из-за некоторых известных проблем в ЛИИ им. Громова, где должны проводиться летные испытания. Этот институт недавно возглавил новый директор. Критичным сроком для графика является ноябрь. "Если испытание летающей лаборатории начнется в ближайшее время, мы надеемся уложиться в заявленные сроки проведе-

ния первого полета", - сказал Субботин.

Однако, как отмечают эксперты, даже если этого не произойдет, небольшое отставание является нормой для совершенно новых прорывных технических проектов. Все знают, насколько серьезно сдвинулся график работ по программе зарубежных перспективных самолетов A380 и A350 или Boeing 787 производства таких гигантов мирового самолетостроения, как Airbus и Boeing. Это, тем не менее, не повлияло на количество заказов на новые авиалайнеры. Ярким свидетельством тому является рекордный контракт авиакомпании Emirates Airlines на 120 самолетов A350, заключенный в день открытия салона "Дубай-2007". Проект SuperJet 100 относится к тому же уровню. В нем многое делается впервые для российского и даже мирового самолетостроения: впервые в России самолет строится в широкой кооперации с зарубежными поставщиками; впервые в мире новый двигатель разрабатывается непосредственно для регионального самолета, а не создается на базе двигателя магистрального самолета; впервые самолет продается заказчику до его серийного запуска в производство и др. В любом случае, подчеркнул Субботин, компании "Сухой" и "Гражданские самолеты Сухого" будут делать все от них зависящее для максимального соблюдения графика программы.

*источник: АРМС-ТАСС
13.11.07*

НЕРЕШЕННОСТЬ С НАЧАЛОМ ПРОИЗВОДСТВА ТУ-334 ПРЕПЯТСТВУЕТ ЗАКЛЮЧЕНИЮ КОНТРАКТОВ НА ЕГО ПОСТАВКУ

Нерешенность до сих пор вопроса организации серийного производства ближнемагистрального самолета Ту-334 на госпредприятии Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) препятствует заключению контрактов на поставку машин этого типа на авиационный рынок. Такое мнение в беседе с корреспондентом "Авиа-Порт.Ру" высказал информированный источник в области авиастроения.

По его мнению, в настоящее время практически невозможно заключать контракты на поставку самолетов Ту-334, так как никто не в состоянии гарантировать потенциальному покупателю сроки передачи ему самолетов. До настоящего времени не выполняется правительственное постановление о переводе серийного производства Ту-334 с Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" на КАПО. Самолет сертифицирован в 2003 году с завершением по нему НИОКР. По Федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России в 2022-2010 годах и на период до 2015 года" финансировать освоение серийного производства самолета нельзя. "Правительство Республики Татарстан, благодаря которому программа Ту-334 пока еще существует, готово инвестировать собственные республиканские средства и подготовило инвестиционный проект освоения серийного производства Ту-334 на КАПО, который сейчас находится на рассмотрении и согласовании в госорганах", - напомнил собеседник.

По его мнению, не определена в полном объеме и позиция и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) относительно программы Ту-334. Если на региональный проект Sukhoi SuperJet 100 государство выделяет средства в больших объемах, то по выделению средств на освоение серийного производства Ту-334 который год ведутся дебаты и будут вестись до тех пор, пока не будет большей ясности с программой SuperJet 100.

"В условиях своевременной господдержки программы Ту-334 на сегодня уже более 100 Ту-334 летали бы в России, а, скорее всего, и не только в России", - выразил убеждение собеседник.

По его мнению, на сегодня существует "заколдованный круг": самолет нельзя заказывать, так как нельзя определить срок его постройки (за несвоевременную поставку самолета необходимо платить штрафные санкции), а выделить средства господдержки на организацию серийного производства самолета на КАПО нельзя, так как на самолет нет заказов.

"На сегодня нет даже понимания того, когда может начаться серийное производство Ту-334. Кроме необходимости оборотных средств для КАПО на запуск серии Ту-334, необходимо несколько доработать "техническое лицо" самолета перед поставками", - отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.07*

В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ НАЧАЛАСЬ ПОЛНОМАСШТАБНАЯ НАЗЕМНАЯ ОТРАБОТКА СИСТЕМ САМОЛЕТА SUPERJET 100

В Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КНААПО) началась полномасштабная наземная отработка систем самолета SuperJet 100, сообщил корр. АРМС-ТАСС на 10-м Международном аэрокосмическом салоне "Дубай-2007" президент компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Виктор Субботин.

По его словам, это стало возможным после того, как на прошлой неделе завершилась проверка электрической системы самолета.

Параллельно с подготовкой к первому полету и летным испытаниям первого самолета в КНААПО продолжается сборка второго и третьего опытных образцов SuperJet 100. В частности, для второго самолета уже изготовлен центроплан, состыкованы закабинный

и хвостовой отсеки фюзеляжа, средняя его часть, завершается сборка кессона отъемной части крыла. Аналогичная работа выполняется по третьему самолету, проинформировал В. Субботин.

По его словам, на Воронежском авиазаводе продолжают работы по изготовлению элементов SuperJet 100 из композиционных материалов, а в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске ведется производство деталей и сборка панелей для четвертого опытного летного экземпляра SuperJet 100.

В. Субботин напомнил, что в летных испытаниях будет задействовано четыре опытных самолета.

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.07*

ВАСО ПРОИЗВЕЛО ПЕРВУЮ ПАРТИЮ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ПО КОНТРАКТУ С AIRBUS

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) произвело и передало заказчику первую партию комплектующих для европейских самолетов по контракту с Airbus, сообщил РИА "Новости" во вторник генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов.

"Первую партию из пяти самолетоконкомплектов в Воронеже принял вице-президент завода EADS (Европейский аэрокосмический концерн, в который входит Airbus), специализирующегося на производстве пилон и мотогондол, Бернар Лаверне", - сказал собеседник агентства.

По словам руководителя ВАСО, предприятие получило контракт на производство 400 самолетоконкомплектов в год стоимостью 7 миллионов долларов.

"Мы уже приступили к переговорам об увеличении этого контракта до 100 миллионов долларов год", - добавил он.

Шушпанов также сообщил, что в 2008 году ВАСО планирует произвести около 280 комплектов механических деталей из титана для самолетов А320 и А380 и около 140 комплектов обтекателей для А320. "Пер-

вая партия продукции будет отправлена в Европу 5 декабря 2007 года, а затем отправка продукции будет проходить ежемесячно", - сказал он.

Собеседник агентства отметил, что освоение европейских технологий позволит ВАСО "расширить свое участие в международных проектах российского авиапрома". Он напомнил, что ВАСО в 2005 году выиграло тендер EADS. Завод привлек у ВТБ кредитную линию на 5 миллионов евро, закупил новое оборудование и провел его сертификацию по международным стандартам.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). В настоящее время ВАСО производит по заказу лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко." 16 лайнеров Ил-96, комплектующие для региональных самолетов Ан-148 и Sukhoi SuperJet, а также ведет работы по военно-транспортному самолету Ил-76 и Ил-112В.

*источник: РИА «Новости»
14.11.07*

САМОЛЕТ ИЛ-114-100 ЗАВЕРШИТ СЕРТИФИКАЦИЮ К КОНЦУ 2007 Г.

Самолет Ил-114-100, оснащенный двумя ТВД типа Pratt & Whitney PW-127Н и воздушными винтами 586-E-7 фирмы Hamilton Standart, с бортовым оборудованием частично зарубежного производства, продолжает проведение в Ташкенте сертификационных летных испытаний с их плановым завершением в конце текущего года. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, на сегодня имеется один заказ на поставку шести самолетов в модификации Ил-114-100 для национального авиаперевозчика Узбекистана "Узбекистон Хаво Йуллари" (Uzbekistan Airways).

Собеседник выразил убеждение в том, что после успешного завершения летных сертификационных испытаний самолета и получения сертификата типа заказы на самолет появятся и от других заказчиков. "Долгое время заказы на Ил-114 сдерживались значи-

тельной ценой самолета - более \$ 10 млн. Многие годы ведутся переговоры о снижении налогов или ликвидации практики двойного налогообложения металла, комплектующих и готовых изделий, на 90 % поступающих на ташкентский авиазавод из России", - напомнил собеседник.

Он отмечает, что, несмотря на то что вопросы ценообразования в последние годы часто были в центре внимания в ходе переговоров российских и узбекских авиационных специалистов и государственных ведомств, практических результатов пока нет. Тем не менее, можно предполагать, что в случае вступления ТАПОИЧ в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" вопросы ценообразования наконец будут решены.

*источник: AVIAPORT.RU
08.11.07*

ИСПЫТЫВАЮТСЯ МОДЕЛИ И ОТРАБАТЫВАЕТСЯ ГИДРОАЭРОДИНАМИКА ГИДРОСАМОЛЕТА БЕ-2500

Исследования аэродинамических и гидродинамических схем сверхтяжелого гидросамолета типа Бе-2500 активно продолжаются. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил генеральный директор Таганрогского авиационно-технического комплекса им. Бериева (ТАНТК им. Бериева) Виктор Кобзев.

"Проводятся испытания моделей самолета в гидроканале и аэродинамических трубах, то есть проводятся исследования по новой авиатехнике", - уточнил он.

По мнению В. Кобзева, Россия, имеющая необъятные просторы, огромное число рек и озер, является отличным полигоном для испытаний гидроавиатехники. "Во многих районах России можно в транспортной системе использовать только гидроавиацию, что должно способствовать дальнейшему развитию этих районов. Самолет Бе-2500 имеет свою нишу применения, и эта ниша со временем будет увеличиваться, расширяться. Самолет Бе-2500 незаметим и в условиях чрезвычайных ситуаций и крупных катастроф", - уверен гендиректор.

Он отметил, что если говорить о развитии освоения космоса, то, например, пуск ракеты-носителя с самолета типа Бе-2500 с экватора с высоты 10-12 км позволит в разы снизить стоимость запуска и вывода целевой нагрузки на орбиту.

Полномасштабные работы по созданию Бе-2500 не по силам одной стране и требуют совместных усилий в рамках различных международных проектов. Поэтому производство сверхтяжелых самолетов типа Бе-2500 - дело не ближайшего будущего. По оцен-

кам, стоимость НИОКР создания Бе-2500 составляет от \$ 10 до \$ 15 млрд.

Перед началом работ по Бе-2500 прежде всего были опрошены все потенциальные заказчики, страховые компании, оценены затраты на проект. Интересно, что страховые компании только за смывы с кораблей волнами грузовые контейнеры платят больше, чем необходимо на всю разработку Бе-2500.

"В настоящее время не в полной мере готова технология, заложенная в самолете и его концепции, но потребность в применении самолета приведет к тому, что необходимые технологии появятся и будут внедрены", - выразил уверенность В. Кобзев.

По проекту Бе-2500 оснащен шестью ТРДД типа НК-116 тягой по 105 тонн. Как ранее говорил В. Кобзев, на сегодня самым мощным авиадвигателем является авиадвигатель фирмы General Electric тягой 56 тонн. Двигатель Trent компании Rolls-Royce имеет максимальную тягу около 50 тонн. Россия может в перспективе рассчитывать на двигатель тягой примерно 30 тонн. Однако потребность в тяге авиадвигателя для ВК-2500 с взлетной массой 2500 тонн и полезной нагрузкой до 1000 тонн оценивается примерно в 100 тонн.

Максимальная взлетная масса - 2500 т, максимальная масса коммерческой нагрузки - до 1000 т. Скорость полета: на высоте - 770 км/ч, у поверхности - 450 км/ч; максимальная дальность - 16 000 км.

*источник: AVIAPORT.RU
07.11.07*

УТВЕРЖДЕНО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ИСПЫТАНИЯМ ЯК-130

Главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин утвердил "Предварительное заключение по Государственным совместным испытаниям опытного учебно-боевого самолета Як-130".

На заседании Государственной комиссии 14 ноября 2007 года Главком ВВС вручил "Предварительное заключение" генеральному директору ОКБ им. А. С. Яковлева, президенту корпорации "Иркут" О. Ф. Демченко. Этот документ открывает дорогу для выпуска головной серии самолетов Як-130 и разрешает их эксплуатацию после поступления Як-130 в войсковые части ВВС РФ. Принято решение о закупке Военно-воздушными силами установочной партии Як-130 (более 10 машин), которые поступят в авиационные центры ВВС, для проведения дальнейших опытно-войсковых испытаний. Завершится создание учебно-боевого Як-130 в 2008-2009 годах.

Двухместный учебно-боевой самолет Як-130 разработан в ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева", входящем в состав корпорации "Иркут". Як-130 был выбран в качестве базового самолета для основной и повышенной подготовки летчиков Военно-воздушных сил России.

Самолет Як-130 является основным компонентом учебно-тренировочного комплекса, включающего в себя интегрированную систему объективного контроля, учебные компьютерные классы, пилотажные и

специализированные тренажеры. Самолет оборудован цифровой системой дистанционного управления с четырехкратным резервированием, позволяющей имитировать алгоритмы управления всех современных истребителей. Это (наряду с аэродинамической схемой самолета и характеристиками силовой установки) дает возможность пилотам в короткие сроки получить навыки управления современными боевыми самолетами типа Су-30, МиГ-29, а также их зарубежными аналогами и даже перспективными боевыми самолетами на всех режимах.

Комплекс бортового оборудования имеет "открытую архитектуру" и позволяет интегрировать в состав авионики новые приборы.

Самолет отличает высокий ресурс (10 тысяч летных часов) и относительно низкая стоимость эксплуатации. Наличие 9 точек подвески позволяет самолету нести до 3 тонн вооружений.

На сегодняшний день Як-130 является единственным из учебно-боевых самолетов нового поколения, на который имеются заказы и от отечественных, и от зарубежных ВВС.

*источник: организация
«Министерство обороны РФ»
15.11.07*

ВЛАДИМИР КАБАНОВ НАЗНАЧЕН ДИРЕКТОРОМ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА САМАРСКОГО АВИАЗАВОДА "АВИАКОР"

Генеральный директор предприятия Вячеслав Артемьев надеется, что выходец из Boeing поможет оптимизировать производственные процессы и внедрит современные технологии.

Инженерно-технический центр - новое подразделение в структуре самарского авиазавода, созданное для того, чтобы ускорить внедрение инновационных технологий и новой производственной системы, позволяющей обеспечить высокое качество выпускаемых самолетов и снизить издержки при их изготовлении.

Масштабные задачи ставит руководство авиационного завода перед Владимиром Кабановым в связи с необходимостью интенсифицировать выпуск АН-140. Современный самолет для межрегиональных перевозок - совместная разработка российских и украинских конструкторов - сегодня собирается на "Авиакоре". В планах - продажа более 40 самолетов до 2010 года.

Для этого в рамках инженерно-конструкторского центра создается конструкторское бюро, которое

будет осуществлять доработку и адаптацию отдельных элементов конструкции в соответствии с потребностями заказчиков.

Владимир Викторович Кабанов - профессионал с большим опытом работы в авиастроительной индустрии. Закончил Московский авиационный институт по специальности "самолетостроение". Позднее работал в московском филиале конструкторского бюро Boeing и в конструкторско-технологическом отделе кузнечно-штамповочного производства компании "Алкоа".

В свободное от работы время Владимир Кабанов предпочитает активный отдых. В этом увлечении его поддерживают жена и две дочери. Обожает лес, охоту, он неплохой спортсмен - готов войти в команду "Авиакора" не только на производстве, но и на волейбольной площадке.

*источник: компания «ОАО "Авиакор - авиационный завод"»
16.11.07*

СОВЕЩАНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ КОНЦЕРНА ПВО "АЛМАЗ-АНТЕЙ" ПОДВЕЛО ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ НАМЕЧЕННЫХ ПЛАНОВ

Совещание руководителей предприятий Концерна ПВО "Алмаз-Антей", которое прошло 24 и 25 октября на ОАО "РАТЕП" в подмосковном городе Серпухов, подвело итоги выполнения намеченных планов, сообщили корр. АРМС-ТАСС в пресс-службе предприятия.

По словам представителя "РАТЕП", были подведены итоги по реализации утвержденных "Концепции реструктуризации и развития концерна на 2006-2008 гг.", "Программ реструктуризации и развития предприятий на 2005-2008 гг." за 2006 г. и первое полугодие 2007 г., определены основные направления дальнейшего развития промышленных предприятий в 2009 г. и последующие годы.

В работе 2-дневного совещания приняли участие представители Концерна ПВО "Алмаз-Антей" во главе с заместителем генерального директора Остапенко С. Н., генеральные директора, заместители генеральных директоров по развитию, производству, главные инженеры и специалисты по системе управления производством из 24 промышленных предприятий, входящих в состав концерна.

В ходе совещания Остапенко С. Н. подвел итоги выполнения программ реструктуризации и развития предприятий концерна за 2006 г. и первое полугодие 2007 г., отразил основные подходы к организации технического перевооружения в концерне.

Большой интерес участников совещания вызвали доклады представителей концерна по вопросам методики и результатов рейтингового анализа промышленных предприятий по итогам 2006 г., основным направлениям развития производственных мощностей промышленных предприятий концерна на 2009 и последующие годы.

В своих выступлениях представители промышленных предприятий осветили итоги реализации Программы создания корпоративных центров производств: производства печатных плат, металлургии

ческого производства, стыковочно-снаряжательной базы, технологического испытательного центра; сообщения о замысле формирования центра МТО концерна, в т. ч. и с целью оптимизации обеспечения дочерних и зависимых обществ стандартной продукцией на основе создания производственных центров и субконтракции; и ряд других вопросов. В ходе совещания проходил обмен опытом между представителями промышленных предприятий, входящих в концерн, о процессе реструктуризации производства на предприятиях.

Финансовый директор ОАО "РАТЕП" Пазушко С. Л. поделился с участниками совещания опытом по управлению и организации производства на предприятии.

Для участников совещания на радиотехническом предприятии "РАТЕП" были продемонстрированы автоматизированное рабочее место диспетчера на базе цеха по механообработке деталей, производственно-технический комплекс на базе инструментально-механического, сборочно-монтажного и сборочно-сдаточного цехов, современный комплекс по обработке листового материала фирмы Amada.

Начальник особого конструкторского бюро предприятия Гамаюн О. Л. показал и подробно рассказал об организации работ и рабочих мест по разработке и сопровождению производства в ОКБ ОАО "РАТЕП". Начальник центра информационных технологий Семичастнов М. А. выступил с презентацией "Система управления предприятием на базе IT-технологий", в которой описал всю комплексную систему управления производством и принятия эффективных управленческих решений на предприятии практически в режиме реального времени.

*источник: АРМС-ТАСС
07.11.07*

ПО ИТОГАМ 2007 Г. ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОСТРОИТ ПЯТЬ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА ТУ-204

Ульяновское ЗАО "Авиастар-СП" по итогам 2007 г. рассчитывает выпустить и передать заказчикам пять самолетов семейства Ту-204 в различных модификациях. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения. По его словам, в текущем году планируется передать заказчикам самолеты нескольких модификаций, находящихся в серийном производстве на "Авиастар-СП": базовые самолеты типа Ту-204-100, Ту-204-120 с английскими авиадвигателями и бортовым оборудованием частично зарубежного производства, Ту-204-300 с укороченным фюзеляжем.

"Уже почти пять месяцев на авиационном заводе в готовом к передаче виде находится первый грузовой самолет Ту-204-120СЕ (СЕ - грузовой с "английской" кабиной), заказанный в количестве пяти самолетов двумя китайскими авиакомпаниями. Китайская сторона пока не готова принимать эти самолеты. Однако имеющаяся договоренность между авиазаводом и эксклюзивным продавцом всех самолетов типа Ту-204-120 египетским предпринимателем Ибрагимом Камалем позволяет начинать покупку авиадвигателей

и комплектации зарубежного производства для второго самолета только после передачи заказчику первой машины", - сказал собеседник.

Он уточнил, что практически готовы к передаче кубинскому заказчику два пассажирских самолета Ту-204-100СЕ, третий заказанный самолет в грузовой модификации уже был передан Кубе в текущем году. Кроме того, в конце года возможна передача Северной Корее заказанного этой страной "короткого" самолета Ту-204-300 с повышенной дальностью полета.

Как отметил собеседник, в последнее время спрос на рынке на самолеты семейства Ту-204 оценивается достаточно высоко. Производственными планами на 2008 г. предусмотрен выпуск не менее восьми самолетов семейства Ту-204, включая "китайские" машины и самолеты для российских заказчиков. Всего же в производственном заделе ЗАО "Авиастар-СП" имеется порядка 10 новых машин различных модификаций, уточнил он.

источник: AVIAPORT.RU
06.11.07

РОССИЯ И ИНДИЯ СОГЛАСОВАЛИ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ НОВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ И МОДЕРНИЗАЦИЮ ИМЕЮЩЕГОСЯ ПАРКА

Министерство обороны Индии утвердило программу стоимостью 450 млн долл., которой предусматривается модернизация бортового оборудования на 172 средних военно-транспортных вертолетах российского производства, а также дополнительная закупка 80 вертолетов Ми-17, сообщает "Дифенс Ньюс". Согласование с Россией вопроса о совместной реализации вертолетной программы было завершено 18 октября в ходе визита в Москву министра обороны Индии А. К. Антони. По информации высокопоставленных источников в МО Индии, соответствующие контракты с "Рособоронэкспортом" будут подписаны в течение ближайших двух месяцев.

Стоимость работ по модернизации парка вертолетов российского производства оценивается в 310 млн долл. По словам представителей ВВС Индии, всего планируется модернизировать 46 вертолетов Ми-8, 78 Ми-17 и 48 Ми-17-1В. В соответствии с условиями соглашения, по две единицы каждого типа вертолетов пройдут модернизацию в России. Работы по остальным вертолетам будут выполняться по российской лицензии на предприятиях ХАЛ. Планируется, что ежегодно будет модернизироваться 36 вертолетов. В рамках модернизации вертолеты будут оснащены системой посадки по приборам, сверхвысокочастотным всенаправленным курсовым радиомаяком, современной метеорологической РЛС и системой отображения цифровых карт.

Неуказанное количество вертолетов будет оснащено дополнительным оборудованием, включающим в себя подвесные контейнеры с электрооптической аппаратурой, ракетными пусковыми установками вместо штатных 57-мм пушек, а также системой оповещения о радиолокационном облучении и приближении ракет противника. В качестве подрядчика на установку систем оповещения МО Индии выбрало госкомпанию "Бхарат электроникс", которая оснастит

вертолеты Ми-17 приемниками "Таранг-1В". Компания "Бхарат дайнэмикс" усовершенствует системы самозащиты от крылатых ракет на вертолетах, подлежащих углубленной модернизации.

Кроме того, МО Индии планирует объявить международные тендеры на поставку ракет классов "воздух - воздух" и "воздух - поверхность", а также другого оборудования для оснащения модернизируемых вертолетов. Другая часть соглашения с Россией предусматривает закупку Индией 80 средних многоцелевых вертолетов Ми-17-1В на сумму около 140 млн долл. По словам представителей ВВС Индии, поставка вертолетов будет завершена до конца 2008 года.

Вертолеты российского производства дополняют парк вертолетов "Дхрув", "Чита" и "Четак", которые планируется поэтапно снимать с вооружения в течение следующих 3-5 лет. Индия также планирует в ближайшие пять лет дополнительно закупить 200 вертолетов для замены вертолетов "Чита" и "Четак". Компания ХАЛ предложила наладить совместное производство вертолетов с Казанским вертолетостроительным заводом, однако ВВС и Сухопутные войска Индии отвергли данный проект, указав на несоответствие предложенных вертолетов тактико-техническим требованиям.

СВ и ВВС Индии заинтересованы в принятии на вооружение всепогодного, среднего военно-транспортного вертолета, способного также выполнять задачи по противоминной борьбе и поисково-спасательные задачи.

Казанский вертолетостроительный завод в июне был объявлен победителем в тендере на организацию совместного с ХАЛ производства вертолетов. В тендере принимали участие компании AgustaWestland, Bell, Eurocopter и Sikorsky.

источник: АРМС-ТАСС
06.11.06

ЭФФЕКТИВНОСТЬ МИГ-31 ВОЗРАСТЕТ

Модернизация истребителя МиГ-31 увеличит в несколько раз его боевую эффективность. Об этом заявил начальник 30-го Центрального НИИ Минобороны России доктор технических наук полковник Юрий Балько. "Модернизированный МиГ-31 будет способен применять не имеющие мировых аналогов управляемые ракеты класса "воздух - воздух" с дальностью пуска до 200 км. Кроме того, возрастут его возможности по поражению малозаметных самолетов и крылатых ракет и перспективных гиперзвуковых летательных аппаратов", - сообщил он. В кабине нового МиГ-31 установлены современные средства отображения тактической информации, в том числе цветные многофункциональные индикаторы большого размера. Экипаж получил возможность ориентироваться по современной системе спутниковой навигации. "В целом боевая эффективность самолета возрастет в 1,5-4 раза по сравнению с базовым самолетом", - отметил эксперт.

По словам начальника 30-го Центрального НИИ Минобороны России, модернизация самолетов фронтовой авиации типа бомбардировщиков Су-24, штурмовиков Су-25, истребителей семейства Су-27 и МиГ-29 предусматривает существенное расширение боевых возможностей этих авиационных комплексов. Модернизация авионики самолетов совместно с разработкой новых систем высокоточного вооружения обеспечит возможность круглосуточного и всепогодного боевого применения этих машин. "Модернизация истребителей-перехватчиков МиГ-31 значительно увеличит боевые возможности противовоздушной обороны России. Особенно это относится к удаленным регионам Севера, Сибири и Дальнего Востока", - сообщил полковник Балько.

*источник: газета «Красная звезда»
19.11.07*

ПОСТАВКИ РОССИЙСКИХ ВООРУЖЕНИЙ НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК НЕ НАРУШАЮТ БАЛАНС СИЛ В РЕГИОНЕ

Поставки российских вооружений на Ближний Восток не нарушают баланс сил в регионе. Об этом корр. АРМС-ТАСС на 10-м Международном авиасалоне "Дубай-2007" в эксклюзивном интервью заявил руководитель делегации "Рособоронэкспорта", директор по особым поручениям Михаил Завалий. По его словам, в настоящее время Объединенные Арабские Эмираты, где проходит салон, проявляют большой интерес к российским средствам ПВО, современным образцам бронетехники и к сотрудничеству с Россией в космической области.

"Двустороннее военно-техническое сотрудничество с ОАЭ ведется на базе имеющегося межправительственного соглашения между РФ и ОАЭ, которое обеспечивает необходимую юридическую базу для наших взаимоотношений в сфере ВТС", - отметил глава делегации "Рособоронэкспорта".

"ОАЭ - один из наших ведущих партнеров в этой области. Наиболее перспективными направлениями сотрудничества в сфере ВТС "Рособоронэкспорта" с Эмиратами могут быть поставки российских систем ПВО, бронетехники и запчастей к ней. Российская сторона также готова вести работы по модернизации ранее поставленных в Эмираты вооружений и воен-

ной техники, их техническому обслуживанию. Еще одно перспективное направление сотрудничества - космическая область", - сказал М. Завалий.

По его словам, страны Персидского залива рассматривают возможность создания спутниковой системы дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ) с разрешением выше одного метра и планируют выделить на этот проект более 500 млн долл.

"В России имеется все необходимое для реализации подобного проекта, и в случае объявления тендера на создание спутниковой ДЗЗ мы примем в нем участие и надеемся войти в короткий список", - отметил он.

"В ближайшее время начнутся поставки в Эмираты новейших зенитных ракетно-пушечных комплексов "Панцирь-С1", войсковые испытания которых успешно завершены", - добавил он.

По данным Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС России), объем ВТС России с ОАЭ за последние 10 лет превысил 1 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
12.11.07*

ПОДПИСАН АКТ О НАЧАЛЕ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА МИ-28Н

Вертолет Ми-28Н получил официальную путевку в серию, сообщает "Интерфакс".

Перспективная машина российской армейской авиации, серийное производство которой началось еще в 2006 году, получила официальное "свидетельство о рождении" после утверждения акта межведомственной комиссии по рассмотрению документации для серийного производства на вертолет и его составные части.

Ми-28Н производится на ростовском вертолетном заводе. В составе армейской авиации ВВС России он должен сменить боевые вертолеты Ми-24. До 2010 года ВВС планируют получить около 60 машин этого

типа, а в общей сложности потребности российских вооруженных сил составляют примерно 300 машин такого класса.

Ми-28 является специализированным тяжелым вертолетом огневой поддержки. Его максимальный взлетный вес составляет 11,5 тонны, а максимальная скорость - 300 километров в час. Вертолет вооружен 30-миллиметровой автоматической пушкой 2А42 во вращающейся установке в носовой части и способен нести до 1605 килограммов боевой нагрузки на четырех узлах подвески.

*источник: LENTA.RU
15.11.07*

К 2011 Г. ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА НА ОМСКОМ "ПОЛЕТЕ" ВЫРАСТЕТ В 2-3 РАЗА

К 2011 году объем производства на ПО "Поле" увеличится как минимум в 2-3 раза, достигнув ежегодного выпуска продукции в объеме 3-4 млрд рублей. Об этом 20 ноября заявил генеральный директор предприятия Василий Ковалев в ходе встречи с губернатором Омской области Леонидом Полежаевым, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в Главном управлении по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций региона.

Как рассказали в управлении, сегодня, 20 ноября, омский губернатор побывал с рабочим визитом на производственном объединении, чтобы ознакомиться с ходом освоения предприятием новых направлений по авиационной и космической тематике и встретиться с трудовым коллективом.

Было отмечено, что сегодня впервые за последние полтора десятка лет предприятие перешло из режима убыточного производства к получению прибыли, которая за девять месяцев текущего года превысила 60 млн рублей.

Сформированный портфель заказов омского "Поле" оценивается в сумму свыше 600 млн рублей. Полностью ликвидирована задолженность по нало-

гам и заработной плате, уровень оплаты труда в 2007 году вырос на 35 % по сравнению с прошлым годом. Если в 2006 г. коллектив предприятия пополнился на 623 человека, то в 2007 г. только за 10 месяцев принято на работу уже 820 человек. Размер налоговых отчислений завода "Поле" во все уровни бюджета в текущем году превысил полмиллиарда рублей.

Как отметил генеральный директор ПО "Поле" Василий Ковалев, завод сейчас переживает тот этап роста, который вселяет уверенность в завтрашнем дне и позволяет формировать программу производства не на один десяток лет. В число перспективных разработок, производство которых планируется организовать на омском объединении "Поле", входят легкий многоцелевой самолет "Аист Т-411" и универсальные ракетные модули для ракет-носителей нового поколения семейства "Ангара", опытно-конструкторские работы по модернизации ракеты-носителя "Космос-3М", развитие производства малых космических аппаратов.

*источник: ИА Regnum
20.11.07*

РОССИЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ КА-32 В ПОРТУГАЛИИ

Генеральный директор компании Heliportugal, президент концерна Aegopova Педру Силвейра дал интервью журналу "Диалог" по поводу поставки 6 вертолетов Ка-32А11ВС в Португалию.

"Мы рады, что вертолеты "Камов", основная миссия которых - борьба с пожарами, вид деятельности, где мы являемся специалистами с более чем двадцатилетним опытом, победили на международном государственном конкурсе по приобретению новых вертолетов для министерства внутренней администрации Португалии. Это произошло благодаря наилучшему соотношению цена/качество в сравнении с другими конкурентами из различных стран Европы и Америки.

Не сомневаемся, что это был лучший выбор ввиду технико-операционных характеристик аппарата, который способен перевозить в резервуаре практически в три раза больше воды для тушения, чем конкуренты, которые, к тому же, стоят дороже.

Мы работали в команде, преодолевая трудности и скованность, глядя в будущее и точно зная, каков конечный результат этого проекта нам нужен, - прежде всего, помощь в разрешении такой проблемы, ставшей настоящим бичом, как лесные пожары,

и предоставление значительного содействия в выполнении доверенных миссий. И польза от верного решения не заставила себя ждать!

Португалия получает в распоряжение, таким образом, тип вертолета, который уже действует в соседней Испании, в небе которой уже несколько лет находятся девять машин. В других государствах Европейского Союза также год за годом наблюдается увеличение численности вертолетов Ка-32 на службе у государственных и частных организаций, пока в режиме аренды. Необходимо подчеркнуть, что вертолеты "Камов", которые уже находятся в Португалии, технологически более продвинуты в сравнении с теми, которые были поставлены в другие страны, что стало результатом более жестких требований со стороны министерства внутренней администрации, особенно в отношении установленных "авионикс".

Таким образом, с началом эксплуатации шести вертолетов Ка-32А11ВС уже в 2007 году Португалия существенно повысит существующие сегодня способности в тушении лесных пожаров".

*источник: журнал «Диалог»
07.11.07*

САМАРСКИЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ УКРУПНЯЮТ

Распоряжением председателя Правительства РФ Виктора Зубкова Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С. П. Королева и самарский авиационный техникум реорганизируются путем присоединения последнего к вузу. Реорганизация будет осуществлена в пределах средств, предусмотренных в федеральном бюджете

на 2007 год для Рособразования на обеспечение деятельности подведомственных образовательных учреждений. На мероприятия по слиянию учебных заведений будет выделено 376 млн 420 тыс. рублей.

*источник: газета «Коммерсантъ - Самара»
08.11.07*

ВОЗМОЖНО НАЧАЛО ФИНАНСИРОВАНИЯ СОЗДАНИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ С 2008 ГОДА

Концепция развития малой авиации в части создания и производства летательных аппаратов малой авиации внесена на рассмотрение в Правительство РФ за подписью министра промышленности и энергетики (Минпромэнерго) РФ Виктора Христенко. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в ведомстве.

"В проекте концепции заложен размерный ряд самолетов малой авиации, который для участников авиационной деятельности является предпочтительным. Это самолеты на 2, 4, 7-9, 12-14, 19 мест, вертолетная тематика. По типам судов также просматриваются специальные машины", - сказал он.

По его словам, по линии Минпромэнерго и Федерального агентства по промышленности (Роспром) имеется согласованное мнение о необходимости разработки специальной подпрограммы к Федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002-2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015).

По данным специалиста, после утверждения в правительстве концепции развития малой авиации начнется процесс бюджетного планирования. "Предполагается использовать профицит государственного бюджета: дополнительные доходы государства направить, в частности, на финансирование подпрограммы ФЦП-2015 по малой авиации, может быть, даже с 2008 года", - высказал мнение собеседник.

Возможность такого решения обусловлена тем, что на сегодня всем ясно, насколько остро для России стоят вопросы по демографии, транспортной доступности. Особенно остро эти проблемы видны в регионах Сибири, Дальнего Востока, Приволжья. Руководящие органы этих регионов всецело поддерживают развитие малой авиации в самые короткие сроки, но не все регионы способны финансировать проведение необходимых мероприятий. "Поэтому поддержка государства, прежде всего в финансировании проекта, крайне необходима", - выразил убеждение собеседник.

"Создание и производство летательных аппаратов является только частью комплекса мероприятий на развитие малой авиации - всего в разработке находится четыре концепции, в том числе инфраструктуры, управления воздушным движением", - подчеркнул собеседник.

Однако, по его сведениям, в настоящее время решение многих вопросов возложено на межведомственную рабочую группу, а она в связи с перераспределением полномочий пока практически не работает до принятия определенного юридического формата ее деятельности.

*источник: AVIAPORT.RU
07.11.07*

РОССИЯ ПОСТАВИТ ПАКИСТАНУ ДВА ВЕРТОЛЕТА МИ-171 ДЛЯ БОРЬБЫ С НАРКОТИКАМИ

Россия поставит Пакистану два транспортных вертолета Ми-171 для Национальной службы по контролю за оборотом наркотиков. Поставка будет осуществлена в 2009 году в рамках контракта, подписанного Улан-Удэнским авиационным заводом (УУАЗ), где выпускаются транспортные вертолеты Ми-171 и военно-транспортные Ми-171Ш. Об этом

корр. АРМС-ТАСС стало известно на 10-м Международном авиасалоне "Дубай-2007".

Ранее, с 2002 по 2004 г., улан-удэнские вертолетостроители поставили в Пакистан 44 вертолета Ми-171 на общую сумму 95 млн долл.

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.07*

РОССИЯ ПОСТАВИТ ИРАНУ ПЯТЬ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-171 ДЛЯ ОБЩЕСТВА КРАСНОГО ПОЛУМЕСЯЦА

Пять транспортных вертолетов Ми-171 будут поставлены в Иран в 2009 году. Соответствующий контракт был подписан в октябре этого года Улан-Удэнским авиационным заводом (УУАЗ), где выпускаются транспортные вертолеты Ми-171 и военно-транспортные Ми-171Ш. Об этом корр. АРМС-ТАСС стало известно на 10-м Международном авиасалоне "Дубай-2007". Все пять вертолетов получит иранское общество Красного Полумесяца.

Ранее в Иран улан-удэнские вертолетостроители поставили 35 вертолетов Ми-171 и Ми-171Ш на общую сумму свыше 210 млн долл. В их числе были два вертолета в VIP-варианте для иранского руководства. Семь военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш из общего числа винтокрылых машин были поставлены в Иран через компанию "Рособоронэкспорт".

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.07*

ТРИ НАВИГАЦИОННЫХ СПУТНИКА "ГЛОНАСС-М" ВВЕДУТ В СТРОЙ В ДЕКАБРЕ

Запущенные в октябре с Байконура (Казахстан) три навигационных космических аппарата "Глонасс-М" планируется ввести в эксплуатацию до 11 декабря, сообщил в пятницу журналистам генеральный директор РНИИ космического приборостроения Юрий Урличич. "По плану на ввод аппаратов в эксплуатацию дается 45 суток после запуска. Пока график проверок

аппаратуры полностью выдерживается", - сказал Ю. Урличич. Он не исключил, что данные три аппарата могут быть введены в эксплуатацию раньше запланированного срока.

*источник: газета «Гудок»
09.11.07*

РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ ЗАЙМУТ 15 % МИРОВОГО РЫНКА ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ

До 2016 года общий спрос на новые вертолеты будет расти на 50 % ежегодно, пишут в обзоре аналитики ФК "Открытие". Мировая конъюнктура благоприятна российским компаниям и позволит им нарастить свои доли на рынке. В этой ситуации акции основных вертолетных заводов могут стать весьма привлекательными для инвесторов.

ФК "Открытие" подготовила обзор российского рынка вертолетостроения, в котором прогнозирует рост спроса на новую технику. По данным Forecast International, общий объем спроса на новые вертолеты до 2016 года составит 18 700 машин, при этом производство будет расти на 50 % ежегодно, говорится в отчете компании.

В условиях мирового роста российские компании имеют шансы нарастить объемы производства и даже увеличить свою долю на мировом рынке, считает аналитик ФК "Открытие" Кирилл Таченников. По мнению аналитика "Финама" Константина Романова, объем производства в первую очередь может увеличиться за счет роста спроса на внутреннем рынке, а также со стороны традиционных партнеров: Китая, Индии и африканских стран.

Одним из условий роста аналитики считают кооперацию российских компаний с иностранцами. Такие примеры на российском рынке уже есть: Казанский вертолетный завод (КВЗ), Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля (МВЗ) сотрудничают с Pratt & Whitney в рамках проекта Ми-38, Улан-Удэнский авиационный завод - с AgustaWestland по вертолету Ка-62. Однако, по мнению Романова, такое сотрудничество менее актуально, чем в авиастроении.

В условиях роста аналитики считают акции ряда компаний весьма привлекательными для инвестиций. Так, потенциал роста по акциям Ростовского вертолетного завода составляет 41 %, отмечается в отчете. Акции КВЗ имеют потенциал роста 13 %. По планам компании, выручка в 2007 году превысит \$ 350 млн, чистая прибыль - \$ 18 млн, в 2008 году показатели будут расти. Этому поспособствует контракт с Индией на \$ 600-800 млн, предусматривающий поставки в 2008-2010 годах 80 вертолетов. Сейчас КВЗ уже на 85-90 % обеспечен заказами на 2008 год. Акции МВЗ недооценены на 37 %, считают аналитики ФК "Открытие", при том что компания выглядит наиболее устойчивой. Выручка в 2006 году увеличилась на 15 % - до \$ 53 млн. На фоне этих компаний переоцененными выглядят акции Улан-Удэнского авиазавода. Аналитики считают, что справедливая стоимость акций на 45 % ниже текущей. Основной проблемой производителя является низкий уровень рентабельности. Рост цен на цветной прокат и слабый доллар при высокой доле экспорта продукции привели к убыткам в первом полугодии 2007 года. Аналитики отмечают, что, несмотря на объективные показатели и предстоящий рост рынка, основным риском является неопределенность в коэффициентах конвертации при переходе на единую акцию подконтрольной "Оборонпрому" компании "Вертолеты России", объединяющей все эти заводы. По планам "Оборонпрома", это произойдет в 2008-2009 годах.

*источник: газета «Бизнес & FM»
14.11.07*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПРОВОДИТ СЛЕТ СТУДЕНТОВ

VI слет студентов МАИ, работающих в ОКБ Сухого, открывается завтра в одном из подмосковных пансионатов. Его проводит Корпоративный университет холдинга совместно с Советом молодых специалистов, студенческим и молодежным активом конструкторского бюро. В течение трех дней участники мероприятия примут участие в деловых играх и конкурсах, целью которых является приобретение необходимых в учебе и работе практических навыков. Студенты смогут больше узнать о молодежной политике "Сухого", а также о своих перспективах на предприятиях компании.

Студенческие слеты являются частью программы холдинга, ориентированной на повышение эффективности подготовки студентов, их профориентацию, специализацию обучения, внедрение новых информационных технологий. Около 120 студентов различных учебных заведений ежегодно проходят практику в конструкторском бюро Сухого. Многие из них обучаются по специализированным программам на предприятии и получают именные стипендии им. П. О. Сухого. С 2004 г. сотрудники ОКБ Сухого совместно с кафедрой "Авиационная техника" МАИ проводят олимпиаду по авиации для школьников 10-11 классов и учащихся авиационных техникумов. Победители олимпиады поступают на кафедру. Начиная с первого курса студенты зачисляются на полставки в подразделения конструкторского бюро на должность

техника и к моменту окончания вуза имеют высшую (первую) категорию. Кроме того, группы целевой подготовки набираются и среди лучших студентов МАИ. Такие группы обучаются по специализированной программе на предприятии. Студенты получают стипендию им. П. О. Сухого, основателя и первого руководителя ОКБ. Повысить свой профессиональный уровень молодые специалисты могут в Корпоративном университете компании. За последние шесть лет здесь прошли обучение более 130 молодых специалистов, многие из которых сегодня занимают руководящие должности.

Компания "Сухой" в рамках научно-технической политики также осуществляет программу поддержки и развития научно-технического потенциала молодежи и регулярно проводит научно-практические конференции молодых специалистов и ученых из России и стран СНГ. Последняя прошла в октябре этого года и была посвящена перспективным разработкам в авиационной промышленности.

По словам генерального директора компании "Сухой" Михаила Погосьяна, "главная цель молодежной политики - формирование молодежного профессионального коллектива, способного создавать авиационные комплексы нового поколения".

*источник: компания «АХК "Сухой"»
22.11.07*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus заканчивает X авиасалон в Дубае рекордным количеством заказов	35
Airbus может не справиться с новыми заказами	35
Исполнительный директор EADS призвал ужесточить меры экономии на фоне роста курса евро к доллару	36
Yemenia заказывает 10 A350 XWB	36
Ирландская Aer Lingus приобретет 12 самолетов Airbus, сумма сделки - около 2,3 млрд долл.	36
Airbus получила заказ еще на пять A330	36
Саудовская авиакомпания собирается купить 22 самолета A320	37
"Летающий дворец" для саудовского принца Альвалида бин Талал	37
Emirates покупает 70 Airbus A350 и 11 дополнительных A380	37
Военно-транспортный A400M совершит в 2008 г. первый полет	37
Компания Boeing поставляет первый грузовой самолет Boeing 747-400 Freighter для авиакомпании AirBridge Cargo	38
LAN Airlines заказала двигатели для Boeing 787 у Rolls-Royce	38
Франция и Великобритания помогут друг другу в строительстве авианосцев	38
Boeing выиграла многомиллиардный контракт	39
Лизинговая компания LCAL заказала 6 самолетов Boeing на сумму 972 млн долларов	39
LAN Airlines покупает 32 самолета Boeing 787 Dreamliner	39
Вьетнам покупает у Boeing 12 Dreamliner	39
Самолет X-48B признан изобретением года	40
В ближайшие 20 лет страны Ближнего Востока закупят 1160 гражданских самолетов на сумму 190 млрд долларов	40
Салон "Дубай эйршоу - 2007" побил предшествующий рекорд по стоимости заключенного контракта	40
Портфель заказов Embraer, полученных на "Дубай эйршоу - 2007", возрос до 1,4 млрд долл.	41
ВВС Болгарии получили первый C-27J	41
Представлен проект первого пилотируемого солнечного самолета	41
Компания Thales на "Дубай эйршоу - 2007" продемонстрировала возможности модернизации истребителей Mirage	42
Grob Aerospace дебютирует на Ближнем Востоке	42
Заказы бразильской авиастроительной компании перевалили за \$ 1 млрд	42
Израиль приступает к испытаниям Yasour	42
и другие новости	

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS ЗАКАНЧИВАЕТ X АВИАСАЛОН В ДУБАЕ РЕКОРДНЫМ КОЛИЧЕСТВОМ ЗАКАЗОВ

Компания Airbus подвела итоги X международного авиакосмического салона в Дубае. Так, в ходе салона Airbus получила 163 твердых заказа от 10 покупателей общей каталожной стоимостью \$ 28 млрд. Кроме того, Airbus выиграла самый большой заказ на 70 самолетов A350 XWB и 11 лайнеров A380 от авиакомпании Emirates. В дополнение к этому Airbus заключила 132 меморандума на приобретение самолетов с тремя покупателями.

Салон продемонстрировал высокий спрос на самую последнюю разработку компании - лайнер A350 XWB. За время работы салона Airbus получила в общей сложности 80 твердых заказов от двух покупателей на этот лайнер (Emirates разместила заказ на 70 самолетов A350 XWB и авиакомпания Yemenia - на 10 лайнеров A350). Кроме того, дубайская компания DAE-Capital подписала меморандум о взаимопонимании на приобретение 30 лайнеров A350, тогда как авиакомпания C Jet стала первым покупателем VIP-версии самолета A350 XWB Prestige. На данный момент общее количество твердых заказов на самолет A350 XWB составляет 276 единиц (от 11 покупателей).

Авиасалон в Дубае также подтвердил значимость лайнера A380 для мирового рынка воздушных перевозок. В дополнение к 11 лайнерам A380, заказанным Emirates, Airbus получила первый заказ на VIP-версию A380 от принца Альвалида бин Талал бин Абдулазис Альсауд (Alwaleed bin Talal bin Abdulaziz Al Saud).

Семейство узкофюзеляжных самолетов также пользовалось большим спросом. Airbus получила 66 твердых заказов на самолеты этого семейства, а также заключила меморандумы на приобретение 101 самолета. Всего 9 покупателей разместили заказы на узкофюзеляжные лайнеры Airbus, среди них: National Air Services (твердый заказ - 20 самолетов), DAE Capital (меморандум - 70 самолетов), Air Arabia (твердый контракт - 34 самолета), Saudi Arabian Airlines (меморандум - 22 самолета), Air Blue (твердый контракт - 8 самолетов), Nile Air (меморандум - 9 лайнеров), а также 4 лайнера, заказанные частными покупателями.

Кроме того, авиакомпания Oman Air подписала твердый контракт на 5 самолетов A330.

"Этот авиакосмический салон подтвердил наши сильные позиции на рынке. Кроме того, подписанные на салоне контракты свидетельствуют о растущей популярности лайнеров A350 XWB и A380 среди наших покупателей. Эти лайнеры будут задавать новые стандарты авиационных технологий, пассажирского комфорта и экологической безопасности", - подчеркнул Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus.

Airbus входит в Европейский авиакосмический и оборонный концерн EADS.

*источник: компания Airbus
14.11.07*

AIRBUS МОЖЕТ НЕ СПРАВИТЬСЯ С НОВЫМИ ЗАКАЗАМИ

План реструктуризации европейской авиастроительной компании Airbus, который предполагает сокращение рабочих мест и продажу некоторых заводов, может поставить под угрозу возможность выполнения новых заказов стоимостью несколько десятков миллиардов долларов. Об этом в понедельник предупредила одна из ведущих профсоюзных организаций Франции Force Ouvriere. "Мы видим парадокс в том, что компания набирает новые заказы в то время, как менеджмент компании реализует план реструктуризации Power8 с сокращением рабочих мест и продажей производственных площадок", - заявил представитель профсоюза Жан-Франсуа Кнеппер (Jean-Francois Knepper).

Кампания по реструктуризации компании Airbus, названная Power8, была начата в связи с высокой стоимостью производства и задержками поставок авиа-

лайнеров. В рамках этой программы в течение 4 лет будут уволены 10 тыс. сотрудников Airbus и проданы несколько производственных площадок. По подсчетам менеджмента, это позволит сэкономить порядка 5 млрд евро к 2010 г.

Заявление профсоюза последовало после выступления главы отдела продаж компании Airbus, который заявил на Дубайском авиашоу, что этот год будет рекордным по числу полученных заказов. К настоящему моменту компания Airbus уже получила 1122 заказа на поставку самолетов. "Мы получаем новые заказы, но если наше руководство не пересмотрит план продажи производственных мощностей, мы не сможем справиться с заказами в обозначенные сроки", - заявил Кнеппер.

*источник: сайт K2Kapital
13.11.07*

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР EADS ПРИЗВАЛ УЖЕСТОЧИТЬ МЕРЫ ЭКОНОМИИ НА ФОНЕ РОСТА КУРСА ЕВРО К ДОЛЛАРУ

Луи Галлуа, исполнительный директор Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS), филиалом которого является концерн Airbus, заявил о необходимости ужесточить меры экономии в европейской авиационной отрасли в условиях роста курса евро к доллару. Как сообщает ИТАР-ТАСС, он считает необходимым ужесточить план реорганизации и экономии Power8, осуществляемый в настоящее время в компании Airbus.

"Растущая слабость доллара отражается на перспективах нашей компании, - сказал он. - Окружающая среда вынуждает нас принять дополнительные меры с целью экономии, повышения эффективности и высвобождения наличных средств".

Соотношение между долларом и евро "для нас - как дамоклов меч, - подчеркнул Л. Галлуа. - Каждый раз, когда доллар теряет 10 центов, мы теряем в пер-

спективе более миллиарда евро, это невыносимая ситуация".

Отметив необходимость новых мер экономии, глава EADS сказал, что "в 2010-2011 годах следует изыскать в целом около миллиарда евро дополнительно".

Объявленный администрацией Airbus 28 февраля план реорганизации Power8 предусматривал сокращение 10 тыс. рабочих мест за 4 года, а также продажу или закрытие ряда производственных мощностей с тем, чтобы к 2010 г. сэкономить 5 млрд евро. Начиная с 2010 г. экономия должна составлять 2,1 млрд евро ежегодно.

План Power8 был разработан на основе курса 1 евро/1,35 доллара. Сегодня 1 евро обменивался на 1,4633 доллара.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
09.11.07*

YEMENIA ЗАКАЗЫВАЕТ 10 A350 XWB

Авиакомпания Yemenia, официальный авиаперевозчик Йемена, подписала твердый контракт на покупку 10 самолетов A350 XWB в рамках программы модернизации парка дальнемагистральных воздушных судов. Выбор в пользу самолета A350 XWB был сделан после детального изучения характеристик A350 XWB и его ближайшего конкурента.

Заказанные лайнеры будут иметь двухклассную компоновку, рассчитанную на размещение 18 пассажиров в первом классе и 265 в экономическом.

Г-н Абдулхалед аль Кади (Abdulkhaled Al-Kadi), глава авиакомпании Yemenia, сказал: "Мы рады, что будущее дальнемагистрального флота нашей авиа-

компании будет связано с лайнером A350 XWB. Мы ждем с нетерпением того дня, когда сможем выполнять трансконтинентальные перелеты на этом лайнере. Наша авиакомпания выбрала правильный путь для осуществления программы модернизации парка дальнемагистральных судов, что позволит нам удовлетворить запросы даже самых взыскательных пассажиров".

Парк дальнемагистральных воздушных судов авиакомпании Yemenia насчитывает 4 самолета A310 и 2 A330-200.

*источник: компания Airbus
14.11.07*

ИРЛАНДСКАЯ AER LINGUS ПРИОБРЕТЕТ 12 САМОЛЕТОВ AIRBUS, СУММА СДЕЛКИ - ОКОЛО 2,3 МЛРД ДОЛЛ.

Ирландский авиаперевозчик Aer Lingus подписал соглашение о приобретении 12 самолетов Airbus. Согласно опубликованному сегодня компанией заявлению, 6 самолетов A330-300 будут доставлены в период с 2009 по 2011 гг., еще 6 самолетов модели A350-900 XWB - с 2014 по 2016 гг. Общая сумма сделки оценивается в 2 млрд 300 млн долл. (1 млрд 580 млн евро), передает Reuters.

Aer Lingus является ведущим ирландским low-cost авиаперевозчиком и обслуживает 84 маршрута в Великобританию и континентальную Европу. Кроме того, компания осуществляет полеты по 7 направлениям в США и одному - в ОАЭ.

*источник: ИА «РБК - Украина»
14.11.07*

AIRBUS ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ ЕЩЕ НА ПЯТЬ A330

Airbus SAS получила заказ на пять авиалайнеров A330 общей стоимостью \$ 922 млн от государственной авиакомпании Oman Air. Об этом крупнейшая в мире компания по производству коммерческих самолетов сообщила во вторник, 13 ноября.

Контракт подразумевает приобретение трех A330-300 и двух A330-200, причем двигатели для этих самолетов еще не были выбраны.

При помощи этих широкофюзеляжных самолетов, имеющих два прохода между рядами кресел, Oman Air рассчитывает увеличить пассажироперевоз-

ки из Омана в Европу и на Дальний Восток. Однако сможет ли Airbus вовремя осуществить поставки, становится актуальным вопросом. Напомним, что в понедельник представитель профсоюза Force Ouvriere на Airbus Жан-Франсуа Кнеппер (Jean-Francois Knepper) сказал, что компания может не справиться с новыми заказами в связи с планом реструктуризации Power8, который подразумевает сокращение рабочих мест и продажу некоторых заводов.

*источник: сайт K2Capital
13.11.07*

САУДОВСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ СОБИРАЕТСЯ КУПИТЬ 22 САМОЛЕТА A320

Саудовская авиакомпания Saudi Arabian Airlines подписала с европейским авиапроизводителем Airbus протокол о намерениях покупки 22 самолетов A320. Об этом сообщило в понедельник агентство "Франс Пресс". Airbus объявил об этом на авиакосмическом салоне, открывшемся в Дубае в воскресенье. Эта сделка между Airbus и Saudi Arabian Airlines - первая за последние 20 лет. Сумму сделки стороны не разглашают. Ранее дубайская авиакомпания DAE Capital, являющаяся подразделением государствен-

ного авиационного холдинга DAE (Dubai Aerospace Enterprise), подписала с Airbus протокол о намерениях покупки 70-ти самолетов A320 и 30-ти A350 на сумму 13,5 млрд долларов. Она также подписала с американской Boeing протокол о намерениях на покупку ста самолетов на сумму 13,7 млрд долл.

*источник: РИА «Новости»
12.11.07*

"ЛЕТАЮЩИЙ ДВОРЕЦ" ДЛЯ САУДОВСКОГО ПРИНЦА АЛЬВАЛИДА БИН ТАЛАЛ

Его Королевское Высочество принц Альвалид бин Талал бин Абдулазис Альсауд, председатель корпорации Kingdom Holding, подписал твердый контракт на покупку A380 Flying Palace, став тем самым первым покупателем VIP-версии самого большого в мире лайнера.

Заказанный лайнер будет оснащен двигателями Trent 900 компании Rolls-Royce. Внутреннее оформление салона будет выбрано позднее.

Новый A380 Flying Palace готов предложить владельцам беспрецедентно большое личное пространство, высокий уровень комфорта и поразительно тихую кабину. "Заказ принца Альвалида свидетельствует об успешной деятельности Airbus в сегменте

деловых самолетов разных размеров, начиная с самого маленького A318 Elite и заканчивая самым большим A380 Flying Palace", - подчеркнул Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus.

A380 является новейшим самолетом, коммерческая эксплуатация которого началась в прошлом месяце авиакомпанией Singapore Airlines.

Airbus входит в Европейскую аэрокосмическую и оборонную группу EADS.

*источник: компания Airbus
12.11.07*

EMIRATES ПОКУПАЕТ 70 AIRBUS A350 И 11 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ A380

Авиакомпания Emirates заключила твердый контракт с Airbus на покупку 81 самолета: 50 A350 XWB 900, 20 A350 XWB 1000 и 11 дополнительных A380. Контракт предусматривает возможность покупки еще 50 лайнеров A350 XWB. Данное соглашение было подписано в рамках авиасалона в Дубае между Шейхом Ахмедом бин Саидом Аль-Мактумом (Sheikh Ahmed Bin Saeed Al Maktoum), председателем Группы Emirates, и Томом Эндерсом (Tom Enders), президентом Airbus. Сумма твердого заказа оценивается в 20,2 млрд долларов.

Этим контрактом авиакомпания Emirates подтвердила протокол о намерениях на 8 самолетов A380, подписанный в рамках аэрокосмического салона Le Bourget, а также заказала три дополнительных лайнера A380. Таким образом, Emirates стала самым крупным заказчиком лайнеров A380, портфель твердых заказов авиакомпании составляет 58 самолетов.

Шейх Ахмед бин Саид Аль-Мактум (Sheikh Ahmed Bin Saeed Al Maktoum), председатель Группы Emirates, сказал на церемонии: "Лайнеры A350 XWB и A380 будут способствовать дальнейшему развитию и процветанию авиакомпании Emirates. Наш

выбор пал на самолет A350 XWB не случайно: являясь лидирующей авиакомпанией 21 века, мы решили выбрать для нашего парка самолет, спроектированный с использованием технологий 21 века. A350 XWB предлагает непревзойденную операционную эффективность, улучшенные экологические характеристики и высокий уровень пассажирского комфорта. Мы также увеличили портфель заказов A380, что позволит нам выполнить нашу новую программу по развитию Дубая как туристического направления, направленную на привлечение более 15 млн туристов в год к 2012 году".

"Нам очень приятно получить такой кредит доверия к программам A350 XWB и A380 со стороны авиакомпании Emirates", - подчеркнул Том Эндерс (-Tom Enders), президент Airbus. - Наши самолеты обладают не только хорошими летно-техническими характеристиками и повышенным уровнем пассажирского комфорта, что важно для бизнеса, но и имеют низкий расход топлива и уровень вредных выбросов, что хорошо для окружающей среды".

*источник: компания Airbus
12.11.07*

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ A400M СОВЕРШИТ В 2008 ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Как сообщает Defence Talk со ссылкой на источники в министерстве обороны Великобритании, создаваемый в настоящее время военно-транспортный самолет Airbus A400M, который должен будет при-

ти на смену Hercules C-130, совершит первый полет в следующем, 2008 году.

*источник: сайт CNews
12.11.07*

КОМПАНИЯ BOEING ПОСТАВЛЯЕТ ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ САМОЛЕТ BOEING 747-400 FREIGHTER ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ AIRBRIDGE CARGO

Сегодня компания Boeing поставила первый лайнер Boeing 747-400 Freighter AirBridge Cargo авиакомпании, входящей в состав группы "Волга-Днепр". Этот лайнер будет передан авиакомпании в рамках лизингового соглашения с компанией GE Commercial Aviation Services (GECAS).

Новый самолет станет шестым по счету грузовым лайнером модели Boeing 747 в составе парка AirBridge. В настоящее время авиакомпания уже эксплуатирует пять грузовых самолетов Boeing 747-200 и Boeing 747-300. Соглашение, подписанное с лизинговой компанией GE Commercial Aviation Services, предусматривает передачу AirBridge двух лайнеров Boeing 747-400 Freighter. Второй лайнер будет поставлен авиакомпании в середине 2008 года. Группа компаний "Волга-Днепр" также разместила заказ на приобретение пяти грузовых самолетов Boeing 747-8 Freighter. Модель 747-8 Freighter является новейшей моделью в семействе самолетов Boeing 747 и отличается высочайшими показателями экономичности.

В начале 2008 г. компания GECAS поставит еще один Boeing 747-400F, который также будет передан в лизинг авиакомпании AirBridge.

Авиакомпания AirBridge Cargo будет эксплуатировать новый самолет на всех своих маршрутах. Этот лайнер оснащен турбовентиляторными двигателями CF6-80C2 производства компании General Electric.

Геннадий Пивоваров, старший вице-президент по производству авиакомпании AirBridge Cargo, сказал: "Boeing 747-400 Freighter - лучший в мире грузовой самолет по своим эксплуатационным характеристикам, который поможет нам более эффективно вести бизнес. Мы сможем повысить качество обслуживания наших заказчиков, снизить уровень эксплуатационных затрат, а также повысить надежность и рентабельность. Появление этого лайнера дает нам

возможность открытия новых маршрутов и выхода на новые рынки. В частности, мы сможем выполнять рейсы в аэропорты стран Северной Америки".

В последнем отчете о перспективах развития грузовых авиаперевозок, подготовленном специалистами компании Boeing, говорится о том, что объем грузоперевозок по маршрутам, соединяющим страны СНГ со странами Европы, в период с 2005 по 2025 гг. будет расти в среднем на 5,7 % в год.

Крейг Джонс (Craig Jones), вице-президент отделения "Boeing - Гражданские самолеты", отвечающий за продажи в России и странах Средней Азии, сказал: "Поставка первого нового грузового лайнера российской авиакомпании является важным событием для компании Boeing. Руководство авиакомпании по достоинству оценило высокую надежность и экономичность модели Boeing 747-400 Freighter, которая устанавливает новые стандарты для грузовых лайнеров".

Boeing 747-400 Freighter обладает самой большой грузоподъемностью среди грузовых самолетов. Эта модель характеризуется самыми низкими показателями затрат в расчете на тонно-милю. Максимальная грузоподъемность Boeing 747-400 Freighter составляет 113 т при дальности полета до 8240 км.

На долю различных грузовых модификаций самолетов Boeing 747 Freighter приходится более половины общемирового объема грузоперевозок. Сейчас различные авиакомпании эксплуатируют более 300 таких лайнеров. Самолеты Boeing 747 Freighter сыграли важную роль в развитии отрасли воздушных грузоперевозок, оборот которой на настоящий момент равен \$ 52 млрд в год.

*источник: компания Boeing
19.11.07*

LAN AIRLINES ЗАКАЗАЛА ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ BOEING 787 У ROLLS-ROYCE

Британская Rolls-Royce Group Plc. получила заказ от чилийской LAN Airlines на оснащение ее нового воздушного флота Boeing 787 Dreamliner двигателями Trent 1000. Об этом компания сообщила в среду, 21 ноября.

Заказ стоимостью \$ 2,4 млрд включает в себя твердый контракт на оснащение 26 самолетов и

опцион на оснащение еще 15 авиалайнеров, с поставками начиная с 2012 года.

Отмечается, что LAN Airlines впервые разместила заказ в компании Rolls-Royce.

*источник: K2Kapital
21.11.07*

ФРАНЦИЯ И ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ПОМОГУТ ДРУГ ДРУГУ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВИАНОСЦЕВ

Французские и британские судостроители будут сотрудничать в постройке авианосцев нового поколения, сообщает Defense Aerospace.

Соглашение о сотрудничестве было подписано представителями крупнейших британских и французских судостроительных предприятий: BAE Systems, VT Shipbuilding, Thales Naval и Babcock Support Services - с британской, DKNS и Aker Yards - с французской стороны. Проект нового авианосца, получивший в Великобритании индекс CVF, а во Франции - PA2, является плодом совместной разработки. Французский вари-

ант авианосца, рассчитанный на базирование истребителей с нормальным взлетом/посадкой, отличается более крупными размерами по сравнению с британским, на котором планируется использовать самолеты вертикального взлета и посадки F-35.

Строительство новых кораблей для ВМС Франции и Великобритании начнется в 2008 году. К 2015 году британский флот должен получить два, а французский - один авианосец нового поколения.

*источник: LENTA.RU
19.11.07*

BOEING ВЫИГРАЛА МНОГОМИЛЛИАРДНЫЙ КОНТРАКТ

Американский авиастроительный гигант, компания Boeing Co. (BA), выиграл заказ на производство 100 самолетов на сумму \$ 13,7 миллиарда для компании Dubai Aerospace Enterprise, которая планирует создать самый большой в мире аэропорт и компанию по обслуживанию самолетов, передает Bloomberg.

Компания Dubai Aerospace заказала 70 самолетов нового поколения Boeing 737 в чикагском подразделении авиакомпании, 15 машин Boeing 787 Dreamliner, 10 самолетов Boeing 777-300ER и пять Boeing 747-8. Для завершения сделки Dubai Aerospace собирается создать дочернее подразделение DAE Capital, которое выступит арендодателем в многомиллиардной сделке с крупными лизинговыми компаниями, International Lease Finance Corp. и подразделением General Electric Co., компанией GE Commercial Aviation Servi-

ces. Как заявил один из руководителей DAE Capital Роберт Гениз (Robert Genise), сделка будет заключена с использованием так называемого операционного лизинга, что существенным образом снизит затраты компании и позволит ей стать главным авиаигроком на рынке в регионе.

Ранее компания Airbus SAS, крупнейший авиа-производитель, выиграла контракт с Dubai Aerospace на поставку 100 самолетов стоимостью \$ 13,5 млрд. Это была первая покупка лизинговым объединением Dubai Aerospace. DAE согласился приобрести 70 аэробусов A320 и 30 A350, поставки которых начнутся в 2013 году.

*источник: сайт K2Kapital
12.11.07*

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ LCAL ЗАКАЗАЛА 6 САМОЛЕТОВ BOEING НА СУММУ 972 МЛН ДОЛЛАРОВ

Лизинговая компания LCAL сделала заказ на шесть самолетов американской авиапромышленной компании Boeing. Как сообщает Reuters, контракт был подписан в рамках Дубайского авиасалона. По условиям контракта, LCAL приобретет самолеты Boeing 787 на сумму 972 млн долл.

Накануне Boeing выиграла контракт на поставку 12 самолетов модели 777-300 для эмиратской авиакомпании Emirates Airline на сумму 3,2 млрд долл.; также

накануне катарская авиакомпания Qatar Airways заказала у Boeing 30 авиалайнеров 787 Dreamliner и 27 самолетов модели 777 на сумму 13,5 млрд долл. Условия контракта с Qatar Airways также подразумевают возможность приобретения еще 30 самолетов 787 Dreamliner и пяти 777.

*источник: ИА «РБК - Украина»
12.11.07*

LAN AIRLINES ПОКУПАЕТ 32 САМОЛЕТА BOEING 787 DREAMLINER

6 ноября компания Boeing выпустила пресс-релиз о завершении сделки с чилийской авиакомпанией LAN Airlines, которая получит 32 самолета Boeing 787 Dreamliner, что является крупнейшей партией этих самолетов, поставляемой в Латинскую Америку. Авиаперевозчик из Сантьяго заказал 26 лайнеров у Boeing, а шесть возьмет в аренду у International Lease Finance Corp.

Помимо заказа на Dreamliner, LAN заинтересована в получении четырех грузовых самолетов Boeing 777 - двух от производителя и двух в лизинг от компании GE Commercial Aviation Services (GECAS). Стоимость 26 самолетов Dreamliner составляет почти 4,5

млрд долларов. Два грузовых самолета Boeing 777 Freighter стоят около 500 млн долларов.

До сих пор интерес к Dreamliner проявили еще две латиноамериканских авиакомпании: мексиканская Aeromexico, которая хочет приобрести две машины и взять в лизинг три, и колумбийская Avianca, заказавшая 10 лайнеров. Всего же Boeing получила 736 заказов на Dreamliner, который будет сдан в эксплуатацию в 2008 году, от 51 авиакомпании.

*источник: сайт K2Kapital
07.11.07*

ВЬЕТНАМ ПОКУПАЕТ У BOEING 12 DREAMLINER

Церемония подписания официального контракта по приобретению вьетнамской авиационной корпорацией двенадцати самолетов Boeing 787 Dreamliner пройдет в пятницу в Ханое, сообщил Департамент печати и информации МИД СРВ.

В церемонии примет участие делегация компании Boeing во главе с президентом и генеральным директором отделения "Boeing - Гражданские самолеты" Скоттом Карсоном (Scott Carson), которая прибывает в Ханой днем в пятницу.

Соответствующий меморандум о намерениях был подписан в июле этого года в Нью-Йорке во

время визита премьер-министра СРВ Нгуен Тан Зунга в США на 62-ю сессию Генассамблеи ООН.

Контракт о приобретении двенадцати лайнеров Boeing 787-8 предусматривает, что первый из этой партии самолетов будет передан вьетнамской стороне в 2015 году.

Стоимость контракта пока не разглашается, однако по оценкам местных СМИ может составлять до 6-7 миллиардов долларов.

*источник: РИА «Новости»
16.11.07*

САМОЛЕТ X-48В ПРИЗНАН ИЗОБРЕТЕНИЕМ ГОДА

Как сообщает Defence Talk, экспериментальный самолет X-48В компании Boeing, в котором реализована новая аэродинамическая концепция blended wing body (BVWB), признан изобретением года по версии журнала Time.

Новая схема позволит значительно улучшить взлетно-посадочные и летные характеристики само-

лета, его управляемость в различных режимах, существенно снизить расход топлива и обеспечить эффективное использование внутреннего объема фюзеляжа.

источник: сайт CNews
13.11.07

В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ СТРАНЫ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА ЗАКУПЯТ 1160 ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ НА СУММУ 190 МЛРД ДОЛЛАРОВ

В ближайшие 20 лет страны Ближнего Востока закупят 1160 гражданских самолетов на сумму 190 млрд долл. Такой прогноз дали представители авиакомпании Boeing в ходе выставки "Дубай-2007".

Специалисты по маркетингу подсчитали, что постоянно растущий поток пассажиров, а также рост грузооборота приведет к повышению спроса на авиалайнеры различной модификации. С 2007 по 2026 годы спрос на новые самолеты во всем мире составит 28 600 машин общей стоимостью около 2,8 трлн долл.

Учитывая экономическое развитие стран Ближнего Востока, эксперты компании прогнозируют в регионе рост пассажиропотока на 5,7 проц. и рост грузооборота на 7,1 проц., что превосходит средние показатели по всему миру. Выставка в Дубае подтверждает эти прогнозы. Только в первый день

работы выставки был установлен рекорд по закупкам гражданских авиалайнеров. Общая сумма подписанных контрактов составила 34,9 млрд долл.

Как сообщили официальные представители "Дубай-2007", различные авиакомпании подписали контракты на закупку 120 самолетов A350, 11 самолетов A380 и 12 - Boeing 787. Лидером в закупке авиалайнеров производства Airbus стала авиакомпания Emirates из ОАЭ, которая заключила контракты на поставку 50 самолетов A350-900 и 20 самолетов A350-100. Катарская авиакомпания Qatar Airways заключила контракты на сумму 13,5 млрд долл., купив 30 самолетов Boeing 181-8 и 27 Boeing 777.

источник: АРМС-ТАСС
13.11.07

САЛОН "ДУБАЙ ЭЙРШОУ - 2007" ПОБИЛ ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ РЕКОРД ПО СТОИМОСТИ ЗАКЛЮЧЕННОГО КОНТРАКТА

Салон "Дубай-2007" побил предшествующий рекорд по стоимости заключенного контракта. Если на предыдущем салоне объем самой крупной из когда-либо заключенных авиакомпаниями сделок составила 21,9 млрд долл., то теперь этот показатель вырос до 31,7 млрд долл.

В обоих случаях главным действующим лицом оказался консорциум Airbus. В день открытия 10-го Международного авиакосмического салона в Дубае европейский авиастроитель подписал соглашение на поставку 131 самолета авиакомпании Emirates Airline. В их числе 11 авиалайнеров сверхбольшой вместимости A380 и 120 среднемагистральных A350 XWB. В присутствии вице-президента - премьер-министра ОАЭ и главы эмирата Дубай шейха Моххамеда бин Рашида аль Мактума документ подписали президент гражданской авиации Дубая, генеральный директор авиакомпании Emirates Airline Ахмед бин Саид аль Мактум и Том Эндерс. Отдельная сделка, заключенная Emirates на 12 самолетов Boeing 777, увеличила общую стоимость заключенных авиакомпанией соглашений до 34,9 млрд долл. При этом стоимость твердых контрактов на 81 лайнер производства Airbus и все 12 Boeing составила примерно 23,4 млрд долл.

Теперь Emirates Airline имеет в своем портфеле заказы на 246 самолетов общей стоимостью более 60 млрд долл. Как прокомментировал состоявшуюся сделку шейх Ахмед, стратегия развития эмирата Дубай предусматривает напряженный график авиатранспорта в регионе. И авиакомпании Emirates потребу-

ется большой парк самолетов для реализации всех новых проектов в Дубае.

Соглашение, заключенное Airbus с дубайским авиаперевозчиком, включает в себя твердый заказ на 50 самолетов A350-900 и 20 A350-1000, а также опцион еще на 50 авиалайнеров A350. Первое из воздушных судов, оснащенных двигателями "Трент-XWB", будет поставлено Emirates в 2014 году.

Эта сделка стала "прорывом" для перспективного лайнера A350 консорциума Airbus и нанесла серьезное поражение его аналогу в Boeing - Boeing 787. Американский производитель совместно с двигателестроительной компанией General Electric не пожелал или не смог разработать версию Boeing 787 по желанию Emirates Airline, которая в результате отдала весь заказ понравившемуся ей A350.

Что касается сделки по A380, то авиаперевозчик подтвердил ранее подписанное соглашение о намерениях на 8 самолетов, а также разместил твердый заказ еще на три лайнера. Теперь парк A380 в Emirates составит 58 единиц.

Двенадцать Boeing 777-300ER будут укомплектованы двигателями GE-90 производства General Electric. Парк "777" авиакомпании Emirates после заключенного в Дубае контракта увеличился до 100 единиц, из которых 57 самолетов находятся в эксплуатации, остальные - заказаны.

источник: АРМС-ТАСС
12.11.07

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ EMBRAER, ПОЛУЧЕННЫХ НА "ДУБАЙ ЭЙРШОУ - 2007", ВОЗРОС ДО 1,4 МЛРД ДОЛЛ.

Портфель заказов бразильской компании Embraer, полученных в ходе проходящего в ОАЭ международного авиасалона "Дубай-2007", вырос еще на 439 млн долл. и составил 1,397 млрд долл.

Первый контракт был подписан с "Аль Джабер авиэйшн" из ОАЭ на поставку пяти самолетов административного класса "Линидж-1000" и двух "Легаси-600". Соглашение также включает в себя опцион на дополнительную закупку двух "Линидж-1000" и одного "Легаси-600". Общая стоимость контракта в случае реализации всех опционов может составить 376,88 млн долл. "Аль Джабер авиэйшн" получит первый самолет "Легаси-600" в феврале 2009 года. Первый "Линидж-1000" планируется поставить в мае 2010 года.

Контракт на поставку 11 административных реактивных самолетов Embraer подписан с испанской "Глобалия групп". Соглашение, общая стоимость которого составляет 62,31 млн долл., включает в себя поставку восьми легких реактивных самолетов "Феном-100", двух средних "Феном-300" и одного легкого реактивного самолета административного класса "Легаси-600". Самолеты будут эксплуатиро-

ваться подразделением "Глобалия" - компанией "Пепе джетс". Планируется, что заказчик получит "Легаси-600" в апреле 2008 года, поставки "Феном-100" начнутся в октябре 2010 года, а первый "Феном-300" будет передан в апреле 2011 года. Самолеты будут использоваться для чартерных перевозок.

Ранее на авиашоу бразильская компания заключила два контракта суммарной стоимостью около 957 млн долл. на поставку реактивных самолетов Embraer ERJ-170, ERJ-190, "Феном-300", "Легаси-600" и "Линидж-1000" авиакомпаниям "Вирджин Нигерия" и "Фалкон авиэйшн сервисиз".

"Вирджин" приобрела 7 самолетов Embraer ERJ-170 и 3 ERJ-190. Соглашение также включает в себя опцион на приобретение 6 ERJ-190 и право на дополнительную закупку 8 ERJ-190 и ERJ-195. Потенциальная стоимость контракта - 811 млн долл. "Фалкон авиэйшн сервисиз" из ОАЭ купила 4 "Феном-300", 3 "Легаси-600" и 1 "Линидж-1000". Общая стоимость данного соглашения - 145,78 млн долл.

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.07*

ВВС БОЛГАРИИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЙ С-27J

Как сообщает Defence Talk, ВВС Болгарии получили первый военно-транспортный самолет С-27J из шести заказанных в 2006 г. Самолеты этого класса должны прийти на смену Ан-26, полученным Болгарией еще у Советского Союза. С-27J производится компанией Alenia Aeronautica и является, по мнению производителя, наиболее продаваемым сегодня

военно-транспортным самолетом данного класса.

С-27J полностью удовлетворяет стандартам НАТО, оборудован системой защиты от ракет ПВО, системой инертного газа, способен действовать при любых погодных условиях с ВПП длиной 500 м.

*источник: сайт CNews
15.11.07*

ПРЕДСТАВЛЕН ПРОЕКТ ПЕРВОГО ПИЛОТИРУЕМОГО СОЛНЕЧНОГО САМОЛЕТА

Уникальный швейцарский проект Solar Impulse вступил в практическую фазу. 5 ноября команда, ведомая знаменитым путешественником Бертраном Пиккардом (Bertrand Piccard), официально представила дизайн первого рабочего прототипа пилотируемого солнечного самолета, названного HB-SIA (он же Solar Impulse Alpha).

Об этом грандиозном предприятии мы подробно рассказывали. Напомним только, что швейцарцы намерены достичь впечатляющей цели: построить пилотируемый самолет, который мог бы несколько дней и ночей подряд лететь, питаясь одним только солнечным светом. Солнечные батареи на крыльях давали бы энергию, которая запасалась бы впрок (для ночной фазы полета) в аккумуляторах.

Хотя солнечный самолет недавно уже провел в воздухе свыше двух суток, это был небольшой и чрезвычайно легкий беспилотный аппарат. Достичь того же самого с человеком на борту гораздо сложнее. И вот теперь гонка Пиккара за солнцем вступила в решающую фазу. После нескольких лет исследований и опытов команда Solar Impulse приступила к изготовлению первого пилотируемого солнечного самолета - HB-SIA. Он должен быть готов летом 2008-го. А сейчас швейцарцы показали облик буду-

щего рекордсмена. Размах крыльев у этого аппарата составляет 61 метр (примерно как у супераэробуса A380), но весит он всего полторы тонны. Корпус и крылья HB-SIA будут выполнены из углеволоконных композитов. Скорость его полета составит 45 километров в час.

В 2009 году этот прототип должен выполнить 36-часовой (день - ночь - день) полет без единого грамма топлива.

Однако HB-SIA - вовсе не финал проекта. Это лишь первый рабочий образец, призванный доказать жизнеспособность идеи пилотируемого полета "на солнечных лучах". Далее последует постройка более совершенного образца Solar Impulse.

И с ним уже в 2011 году команда намерена выполнить первый в мире трансатлантический перелет на энергии солнца, а далее - первую кругосветку на таком аппарате.

Остается добавить, что проект базируется в Лозанне (в частности, в нем принимают участие ученые из федерального политехнического института - EPFL), но вообще в реализации затеи Пиккара заняты 50 специалистов из шести стран.

*источник: сайт Membrana
09.11.07*

КОМПАНИЯ THALES НА "ДУБАЙ ЭЙРШОУ – 2007" ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА ВОЗМОЖНОСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ MIRAGE

В ходе авиасалона "Дубай-2007" компания Thales продемонстрировала результаты, достигнутые в ходе реализации программы модернизации к версии Mirage-2000-9 30 самолетов Mirage-2000-5, которые в настоящее время поставляются ВВС и ПВО Объединенных Арабских Эмиратов.

Контракт на поставку ОАЭ 32 новых истребителей Mirage-2000-9 (включая 20 одноместных и 12 двухместных) и модернизацию 33 самолетов Mirage-2000-5 был подписан 18 ноября 1998 года. Поставки французских истребителей в Эмираты начались в первом квартале 2003 года и завершились в 2006 году. Стоимость соглашения на продажу самолетов оценивается в 3,4 млрд долл., и в 5,5 млрд долл. - включая поставку вооружений и МТО. Компания Thales сыграла ведущую роль в модернизации самолетов Mirage-2000-5, отвечая за поставку и интеграцию различного бортового оборудования, включая многорежимные РЛС RDY-2, системы регистрации выполнения боевого задания, интегрированные системы отображения для кабины экипажа, разведывательные подвесные контейнеры, подвесные лазерные системы целеуказания "Шехаб", ИК-системы переднего обзора (FLIR) "Нагар" и интегрированные комплекты радиоэлектронного противодействия пускам ракет IMEWS.

В настоящее время 8 стран, включая Индию, эксплуатируют истребители Mirage-2000. Франция, Греция и ОАЭ ранее выбрали пакет модернизации, предлагаемый компанией Thales. В настоящее время компания осуществляет подобный проект для ВВС Марокко. Потенциальными заказчиками являются Ливия и Бразилия.

По имеющейся информации, до конца года контракт на модернизацию 51 истребителя Mirage-2000Н планирует подписать с Dassault Aviation правительство Индии. Завершение программы, стоимость которой оценивается в 1 млрд долл., запланировано на 2012 год. Thales предложено поставить новую многорежимную БРЛС, многоканальную цифровую систему передачи данных, высокопроизводительный бортовой компьютер с увеличенным объемом памяти, жидкокристаллическую панель управления и усовершенствованное оборудование для применения ракет ближнего и дальнего радиуса действия. Компании также предложено разработать оборудование, которое позволит уменьшить сигнатуру самолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.07*

GROB AEROSPACE ДЕБЮТИРУЕТ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

На X Дубайском авиашоу, прошедшем 11-15 ноября, дебютировавшая компания Grob Aerospace представила свой реактивный бизнес-джет SPn. Немецкий авиастроитель, принявший участие в EBACE в мае этого года и получивший 6 заказов от арабских компаний Prestige Jets и Falcon Aviation Services, был нацелен на продолжение своего успеха.

Впечатляющие эксплуатационные характеристики и экономичность SPn в сочетании с комфортабельным салоном и просторной входной дверью позиционируют бизнес-джет как luxury SUV среди самолетов бизнес-авиации. Эти технические характеристики являются ключевым аргументом при выборе самолета для ближневосточных клиентов.

Техническая поддержка SPn на Ближнем Востоке улучшилась за счет финансирования ExecuJet новых центров обслуживания в Международном аэропорту г. Дубая, один из которых, Fixed Based Operation, торжественно ввели в эксплуатацию в феврале этого года. ExecuJet, являющаяся эксклюзивным представителем по продажам SPn в ближневосточном регионе, предлагает полный спектр услуг по управлению бизнес-джетами: техническое обслуживание, управление и чартерные перевозки. Кроме того, ExecuJet является дистрибьютором компании Bombardier в регионе.

*источник: сайт JETS.ru
23.11.07*

ЗАКАЗЫ БРАЗИЛЬСКОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ ПЕРЕВАЛИЛИ ЗА \$ 1 МЛРД

Бразильская компания Embraer опубликовала итоги X международного авиакосмического салона в Дубае. Согласно им, компания получила заказы на общую сумму 1,1 млрд долл. США от 9 клиентов из разных стран мира. Большую часть прибыли, более 632 млн долл. США, составили заказы на самолеты

бизнес-авиации. Embraer получила 7 твердых заказов на Lineage 1000, 7 - на Legacy 600, 37 - на самолеты семейства Phenom.

*источник: сайт JETS.ru
16.11.07*

ИЗРАИЛЬ ПРИСТУПАЕТ К ИСПЫТАНИЯМ YASOUR

На этой неделе ВВС Израиля планируют начать летные испытания нового модернизированного транспортно-вертолета. Yasour 2025 оснащен более чем 20 новыми электронными системами, включая систему противоракетной защиты. Yasour - имя, которое получил вертолет Сикорский CH-53,

поступивший на вооружение в 1969 году и являющийся основным транспортным средством ВВС.

Yasour интенсивно использовался во время второй ливанской войны.

*источник: AVIAPORT.RU
16.11.07*

АН-148 ИМЕЕТ ХОРОШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Высокие характеристики, комфортабельный салон, соответствие современным и перспективным нормам летной годности, эффективность, неприхотливость к условиям эксплуатации, способность работать в различных погодных условиях и базироваться на широкой сети аэродромов, простота в обслуживании - качества, которые обеспечивают хорошие перспективы семейству региональных реактивных самолетов Ан-148 на Ближнем Востоке. Самолеты "Антонов" хорошо известны в этом регионе. В течение многих лет там надежно работают пассажирские Ан-24, транспортные Ан-26, многоцелевые Ан-74, Ан-32.

Ан-148, созданный в широкой международной кооперации с применением новейших технологий, готов эффективно продолжить работу своих предшественников на авиамаршрутах Ближнего Востока. Объем продаж базового варианта Ан-148-100В, предназначенного для перевозки 70-80 пассажиров, в регионе оценивается в 50 самолетов.

В США ПОЯВЯТСЯ ЛЕТАЮЩИЕ ОТЕЛИ

Новый отель может повернуть историю вспять и вернуть человечеству воздухоплавание. Впервые после трагической гибели гигантского цеппелина "Гинденбург" в Нью-Джерси в 1937 году, сгоревшего после трансатлантического перелета во время швартовки на глазах сотен встречающих, - катастрофы, положившей конец массовым полетам, эпоха коммерческого применения воздушных аппаратов легче воздуха может начаться вновь.

Американская компания Aeros создала дирижабль Aeroscraft ML866 - аппарат с внутренней полезной площадью отсеков, превышающей 460 квадратных метров. Дирижабль спроектирован на основе самых современных технологий и материалов и, по уверению создателей, безопаснее всех других средств транспорта. Интересно основное предназначение дирижаблей Aeros - они будут прода-

Перспективными для продвижения в регионе также являются VIP-варианты Ан-148, его транспортный вариант с боковой грузовой дверью, а также военно-транспортный самолет.

Возможности семейства Ан-148 привлекли внимание генерала штаба государства Катар Ахмада Эбрахима Р Ал-Малки во время его визита на АНТК им. О. К. Антонова в октябре 2007 г.

В ноябре 2007 г. с различными вариантами Ан-148 смогут ознакомиться посетители выставки Dubai Airshow 2007. "Учитывая опыт работы в регионе, "Антонов" предлагает эксплуатантам широкий спектр вариантов Ан-148. Главное для нас - предоставить заказчику именно такой самолет, какой ему нужен", - говорит генеральный конструктор Д. С. Кива.

*источник:
компания «АНТК им. О. К. Антонова»
12.11.07*

ваться как летающие частные дома и отели. Причем владельцу комфортабельного и оригинального жилища совсем не обязательно летать! Достаточно надежно закрепить его на высоте нескольких метров. Интересно, что земельное законодательство большинства стран не требует оформления прав аренды для такой "воздушной парковки" дома. Внутри дирижабль может быть спланирован и оборудован по вкусу хозяина так же, как и обычный коттедж.

Aeros заявила о создании в 2010 году на базе такого дирижабля первого воздухоплавательного отеля, постояльцы которого смогут не только комфортно проводить время в "подвешенном состоянии", но и совершать увлекательные полеты, не выходя из гостиницы.

*источник: сайт Turizm.ru
20.11.07*

EUROCOPTER ОТКРОЕТ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР В ОАЭ

Компания Falcon Aviation Services (FAS) и Eurocopter подписали договор на техническое обслуживание вертолетов Eurocopter. Европейский производитель вертолетов откроет технический центр на военно-воздушной базе города Бутын, находящегося в 10 км от Дубая. Ожидается, что центр будет обслуживать более 650 вертолетов Eurocopter во всем регионе. Напомним, что Falcon Aviation Services - авиакомпания,

занимающаяся чартерными перевозками на самолетах бизнес-авиации и гражданских вертолетах и осуществляющая свою деятельность в ОАЭ. FAS стремительно расширяет свой парк: ожидается, что к концу 2011 г. компания закупит 15 вертолетов и самолетов бизнес-авиации на общую сумму \$ 192 млн.

*источник: сайт JETS.ru
09.11.07*

BOMBARDIER AEROSPACE: ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ НА АВИАШОУ В ДУБАЕ

Bombardier Aerospace сообщила, что нигерийская компания Dana Group оформила заказ на сверхлегкий бизнес-джет Learjet 45 XR и на новый дальнемагистральный самолет Challenger 605. Сделка оценивается приблизительно в 39 млн долл. США. Поставка Learjet 45 XR намечена на март 2008 года, Challenger 605 будет передан нигерийской компа-

нии в 2010 году. Dana Group планирует использовать оба самолета для чартерных перевозок VIP-класса, которые Dana Airlines начнет осуществлять с апреля 2008 года.

*источник: сайт JETS.ru
13.11.07*

В ДУБАЕ ОСТАНОВКА

Амбиции арабского эмирата Дубай, похоже, могут стать мощным импульсом для финансового и производственного благополучия мировых авиапроизводителей - европейского концерна Airbus и американского Boeing. Вчера на проходящем в Дубае авиасалоне оба концерна заключили соглашения о продаже самолетов на общую сумму более 82 млрд долл., сообщает Reuters. Основные заказчики - из региона Ближнего Востока, крупнейший из них - государственная лизинговая компания Dubai Aerospace Enterprise.

Дубай, где сейчас строится один из крупнейших в мире аэропортов, рассчитанный на 120 млн пассажиров в год, намерен использовать свое выгодное географическое положение, став мостом между Европой, Азией и Африкой. С этой целью Дубай наращивает и собственный авиапарк.

Вчера Dubai Aerospace Enterprise заключила предварительные соглашения с Boeing и Airbus на закупку у каждого концерна по 100 самолетов. Общая стоимость сделок оценивается более чем в 27 млрд долл. Соглашение с Boeing предусматривает намерение купить 100 самолетов, включая 70 лайнеров Boeing 737, пять самолетов 747-8 и десять лайнеров 777-300. Аналогичное соглашение с Airbus предполагает покупку 70 самолетов A320 и 30 лайнеров A350 XWB.

Накануне покупатель уже проявил серьезность своих намерений. В воскресенье авиакомпания Emirates сделала крупный заказ Airbus и Boeing - в общей сложности компания договорилась о покупке 93 самолетов на сумму 23,4 млрд долл. Кроме того, Emirates пожелала получить опцион на покупку еще 50 лайнеров, с учетом чего сумма сделки достигла 34,9 млрд долл. Заказы разного объема на салоне в Дубае оформили компании из Катара, Саудовской Аравии, Иордании и базирующаяся в ОЭА low-cost компания Air Arabia. Салон в Дубае позволил Airbus превзойти прошлогодний рекорд по части заказов на перспективные модели. С начала года, как сообщил шеф Airbus по продажам Джон Лихи, концерн уже получил 1122 заказа и рассчитывает еще на 300 до конца года. В течение 2006 года европейский концерн получил заказы на 1111 самолетов.

В ДЕЛИ 12-14 НОЯБРЯ СОСТОЯТСЯ ЗАСЕДАНИЕ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКИХ РАБОЧИХ ГРУПП ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ПРОЕКТА ИСТРЕБИТЕЛЯ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

В Дели 12-14 ноября состоятся заседания российско-индийских рабочих групп по теме реализации проекта самолета 5-го поколения. Это группы по дизайну проекта, по производству, по организации работ, финансовая группа и группа общей координации. Как сообщил источник в оборонно-промышленном комплексе, по итогам заседаний групп будет разработан детальный план реализации проекта и распределения ролей сторон в нем.

Ранее Россия и Индия заключили соглашение о сотрудничестве в разработке и производстве многофункционального истребителя 5-го поколения. Документ был подписан в ходе 7-го заседания российско-индийской межправительственной комиссии ВТС в октябре.

Таким образом, изрядно испортивший свою репутацию в результате сбоя при выпуске на рынок аэробуса A380 и военно-транспортной машины A400M Airbus выбирается из производственного кризиса. Буквально на днях глава концерна Том Эндерс заявил, что производство на Airbus набирает обороты. Прежде всего это касается заказчиков из стран Персидского залива: плановые поставки первых аэробусов A380 для авиакомпании Emirates будут осуществлены точно в оговоренный контрактный срок. "Ближневосточные покупатели обеспечили 30 % совокупного перспективного портфеля заказов Airbus," - сказал г-н Эндерс в Дубае.

Вчера стало известно и имя первого частного владельца суперлайнера A380. Им оказался не россиянин Роман Абрамович (слухи об этом ходили), а саудовский принц Альвалид бен Талаль бен Абдул Асис аль-Сауд. Принц, владелец Евродиснейленда, приходится кузеном саудовскому королю Абдалле. Как вчера официально сообщила штаб-квартира Airbus, этот человек и станет "первым клиентом версии VIP". Сделанный на заказ самолет получил название "Летающий дворец". В нем смогут разместиться 555 человек, по каталогу его цена составляет 280 млн долларов.

Подробностей относительно деталей внутреннего убранства дворца-самолета производитель не сообщает. Однако, видимо, приобретение аэробуса A380 для саудовского принца было вопросом принципиальным. В новом самолете на 50 % больше места для полета фантазии, чем в более скромном "джамбо" Boeing 747-400, который стоит в его частном ангаре. Там будут бары, сауна, зал для спорта и фитнеса, салон-гостиная, рабочий кабинет-студия, роскошные спальни.

Впрочем, и в массовой версии A380 для азиатских авиалиний люксу нет границ. Так, в первом классе предусмотрены двуспальные кровати, а из персонального туалета будет открываться вид на бескрайние просторы воздушного океана.

*источник: газета «Время новостей»
13.11.07*

Как сказал премьер-министр Индии Манмохан Сингх в преддверии своего визита в Москву, начинающегося 11 ноября, "Россия - единственная страна, с которой мы работаем по линии межправительственной комиссии по ВТС". "Сотрудничество в области обороны является неотъемлемой частью индийско-российского стратегического партнерства, - отметил индийский премьер. - Наши многочисленные оборонные контракты находятся на разных стадиях. Совместные исследования, разработка и производство оборонной продукции и дальше будут играть важную роль в укреплении индийско-российского стратегического партнерства".

*источник: АРМС-ТАСС
09.11.07*

ДВИГАТЕЛИ ROLLS-ROYCE TRENT 900 ВЫБРАНЫ ДЛЯ ПЕРВОГО САМОЛЕТА A380 В VIP-КОНФИГУРАЦИИ

Двигатели Trent 900 компании Rolls-Royce будут установлены на первом самолете Airbus A380 в конфигурации VIP. Самолет приобретает принц Алвалид бин Талал бин Абдулазиз аль Сауд, председатель Королевской холдинговой компании, базирующейся в Эр-Рияде (Саудовская Аравия). Поставка самолета запланирована на 2010 год.

Данное решение означает, что двигатели Trent 900 будут приобретены девятью из двенадцати эксплуатантов A380, определившихся на данный момент с выбором двигателя.

"Trent 900 зарекомендовал себя как наиболее часто выбираемый двигатель для A380, что подтверждает и этот заказ. Мы гордимся, что первый самолет A380 в VIP-конфигурации будет оснащен двигателями Rolls-Royce; получение долгосрочного и успешного сотрудничества с Его Королевским Высочеством принцем Алвалидом и Королевской холдинговой компанией", - сказал первый вице-президент Rolls-Royce по работе с авиакомпаниями Мик Форей (Mick Forey).

Trent 900 - четвертый представитель семейства двигателей Trent. Это крупнейший в истории авиационный двигатель: его диаметр составляет около трех метров.

Первый самолет Airbus A380 с двигателями Trent 900 недавно был введен в коммерческую эксплуатацию авиакомпанией Singapore Airlines.

В настоящее время Rolls-Royce расширяет свое присутствие на рынке Ближнего Востока: этот регион играет важную роль в развитии всех подразделений группы - гражданского и военного авиастроения, судостроения и энергетики. Получены заказы на двигатели семейства Trent XWB от целого ряда компаний Ближнего Востока, включая Qatar Airways, Emirates, Etihad, Alafco и Gulf Air, для самолетов Boeing 777, Airbus A330, A350 XWB и A340. Кроме того, Etihad станет первой в регионе авиакомпанией, которая будет использовать самолет A380 с двигателями Trent. Также на этом рынке широко используются двигатели V2500 производства International Aero Engines.

*источник: компания Rolls-Royce
12.11.07*

FINMECCANICA ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О СОЗДАНИИ СП ПО СБОРКЕ САМОЛЕТОВ В ОАЭ

Компания Finmeccanica и ее подразделение Alenia Aermacchi ведут переговоры с инвестиционным фондом "Мубадала" из Абу-Даби по созданию совместного предприятия, которое будет собирать учебно-тренировочные самолеты на территории ОАЭ. Об этом сообщило агентство AFX-Eurore, цитируя конфиденциальные источники. Предприятие будет создано в случае, если Aermacchi одержит победу в проводимом ОАЭ тендере на приобретение УТС следующего поколения для ВВС страны.

Планируется, что СП будет на одну треть принадлежать Finmeccanica и на две трети - государственно-му фонду "Мубадала".

Alenia Aermacchi предложила на тендер ВВС ОАЭ УТС начальной и УТС углубленной летной подготовки (М-311 и М-346). На сегодня единственным соперником М-346 остался корейский Т-50. Не исключено, что победитель тендера будет объявлен в ходе авиасалона "Дубай эйршоу - 2007".

УТС начальной подготовки М-311 Alenia конкурирует с самолетами "Супер Туконо" бразильской компании Embraer и PC-21 швейцарской Pilatus. Они предназначены для замены эксплуатирующихся УТС PC-7 "Турбо Трейнер" компании Pilatus.

*источник: АРМС-ТАСС
15.11.07*

МВД САУДОВСКОЙ АРАВИИ ЗАКЛЮЧИЛО КОНТРАКТ НА ЗАКУПКУ 40 ВЕРТОЛЕТОВ КОМПАНИИ SIKORSKY

В ходе авиасалона "Дубай-2007" МВД Саудовской Аравии и Sikorsky Aircraft подписали ряд контрактов, включающих в себя поставку 16 многоцелевых вертолетов S-92, 15 многоцелевых вертолетов S-76, 9 учебных вертолетов "Швейцер-434", а также сопутствующее материально-техническое обеспечение в целях модернизации вертолетного парка ОАЭ. Общая стоимость соглашения составляет около 2 млрд долл.

По требованию заказчика программа обновления вертолетного парка должна быть выполнена в максимально короткие сроки. Поставка первых машин должна начаться уже в марте 2008 года.

Контракт был получен компанией Sikorsky по результатам проведенного тендера. МВД Саудовской Аравии выдало запрос на предложение и начало переговоры с шестью ведущими мировыми вертолетными производителям в первом квартале 2006 года. Предложения были представлены заказчику в июне 2006 года. После проведения всесторонней

оценки 4 декабря 2006 г. МВД подписало протокол о намерении закупить вертолеты у компании Sikorsky.

Вертолеты будут использоваться для выполнения широкого круга задач, включая поисково-спасательные операции, тушение пожаров, медицинскую эвакуацию, оказание скорой медицинской помощи, транспортировку людей и грузов, правоохранительную деятельность и контроль транспортных операций. Конструкция вертолетов позволяет им быстро трансформироваться для выполнения любой из этих операций.

Одновременно с Саудовской Аравией компания Sikorsky Aircraft активно продвигала свои вертолеты в другие ближневосточные страны. За последний год контракты на поставку S-92 в версии VIP были заключены с заказчиками из Катара (один вертолет), Турции (один вертолет), Туркмении (два вертолета) и Кувейта.

*источник: АРМС-ТАСС
13.11.07*

ОБЗОР ПРЕССЫ

ОАК: первый год работы	47
Премьер-министр В. Зубков посетил ММП "Салют"	49
Самолетный прилавок	50
Что увидели специалисты и не увидели журналисты	54
Шоу под палящим солнцем	56
Детальный экспорт	58
Иркутск готовится к МС-21	60
130-й, пошел!	62
Экспорт китайских истребителей взлетит на российских двигателях	63
Россия представила Индии новый график выполнения работ по модернизации авианесущего крейсера "Адмирал Горшков"	64
Омские оборонщико поработают на Нигерию	65
Авиапром России и Украины. Интеграция успеха	66
Виктор Зубков посетил центр обработки деталей двигателей завода "Салют"	71
"Моторостроителю" угрожают банкротством	72
Новый борт президента	73
Экономические аспекты реформирования авиационной промышленности Китая	74
Луна в иллюминаторе	77
Самолеты, которые мы потеряли	78
Ирану понравился "Туполев"	79
Куба намерена пропагандировать ульяновские самолеты	80
"Салюту" 95 лет	81
Кузница кадров для авиации	82

ОБЗОР ПРЕССЫ

за ноябрь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ОАК: ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ

Год назад было зарегистрировано ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". Оно стало крупнейшей интегрированной структурой российской промышленности. Опыт его формирования теперь используется при создании российским правительством новых холдингов.

"Правительством принято решение о дальнейшем создании холдингов, например в радиоэлектронной промышленности, в области ВПК, в других секторах", - заявил 6 ноября первый вице-премьер Сергей Иванов, посещая очередное оборонное предприятие в Северной Осетии. Процесс интеграции в оборонке действительно идет быстрыми темпами. 6 ноября Росимущество зарегистрировало ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК), которое президент РФ своим указом предписал создать в марте 2007 года. В августе был подписан указ о внесении в ОАО "ОПК "Оборонпром" акций ряда вертолетных предприятий России. Одновременно было объявлено о предстоящей двухэтапной реформе авиационного двигателестроения, конечная цель которой - формирование единой корпорации. Позже указ главы государства "Об ОАО "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" положил начало интеграции в промышленности, специализирующейся на разработке и производстве бронетанковой и артиллерийской техники для сухопутных войск.

Между тем первой из интегрированных структур нового типа - ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) - 20 ноября исполняется год. Президент РФ Владимир Путин, председатель правительства РФ Виктор Зубков и первый вице-премьер Сергей Иванов, курирующий в правительстве оборонный комплекс, скупают на публичные оценки деятельности ОАК. Однако руководство страны в целом, по-видимому, удовлетворено первыми результатами работы корпорации. Во всяком случае, авиационный холдинг стал моделью отраслевого устройства оборонно-промышленного комплекса России - образование новых интегрированных структур правительство РФ продолжает по образу и подобию ОАК.

Корпорации, созданные в оборонке в конце 2006-2007 годах, стали развитием более ранних тенденций формирования интегрированных структур по отраслевому принципу. Очевидно, придя к выводу о неэффективности бюрократического отраслевого управления,

Кремль сделал ставку на коммерческие структуры, которые будут иметь свободу тактики, реализуя государственные стратегические установки.

У ОАК, ОСК и "Уралвагонзавода" есть характерная черта, отличающая их от ранее созданных отраслевых интегрированных структур. Это высокая степень диверсификации и ориентация на значительное число заказчиков. Образованные в начале 2000-х годов ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей" или ОАО "Тактическое ракетное вооружение" - гораздо более специализированные компании. Их заказчики - это напрямую или через посредников Минобороны РФ или военные ведомства иностранных государств.

Интегрированные структуры нового типа (ОАК, ОСК, "Уралвагонзавод") продают значительную долю финишной продукции коммерческим заказчикам, причем как российским, так и зарубежным. Более того, государство ставит перед ОАК и ОСК задачу резкого наращивания выпуска гражданской продукции для выхода на глобальный рынок. По словам президента ОАК Алексея Федорова, выручка авиастроительной корпорации до 2025 года должна составить \$ 250 млрд, из которых на гражданскую продукцию придется больше половины, а с учетом транспортных самолетов - две трети.

Из диверсифицированных отраслевых интегрированных структур именно ОАК пришлось преодолевать трудности, связанные с отсутствием законодательной базы и необходимого опыта у всех участников процесса. Отчасти по этой причине задерживались выкуп акций у миноритариев и оценка активов предприятий, намеченных к вхождению в ОАК. Ведь по указу президента РФ ОАК должна была завершить формирование к 1 апреля 2007 года, но этот процесс продолжается и сейчас.

Во всех создаваемых в оборонном комплексе интегрированных структурах государство имеет контрольный пакет акций. В рамках нынешнего курса у частного капитала нет шансов на получение даже блокирующего пакета отраслевых корпораций. Фактически лозунг частно-государственного партнерства заменен на принцип сюзерена-государства и вассала-бизнеса при учете частных интересов тех, кто готов играть по новым правилам. Как показывает практика формирования ОАК, ОАО "Оборонпром" и других структур, новый порядок большинством субъектов принимается. В этом есть своя логика. Глобальная конкуренция - а именно в ней для выживания должны участвовать корпорации - отраслевые монополисты - предполага-

ет соревнование систем, а не отдельных компаний. Это отчетливо видно при анализе действий и политики таких гигантов, как EADS и Boeing. Без полномасштабной и всесторонней господдержки авиа- и судостроение не имеют шансов на успех на рынке.

Ожидается, что государство на первых порах будет важным инвестором ОАК. Однако эти инвестиции будут осуществляться не только напрямую из бюджета, но и через принадлежащие или контролируемые государством банки. Есть надежда, что они окажутся более квалифицированными инвесторами, чем государственные бюрократические структуры.

Первым финансовым успехом ОАК стало получение государственных дотаций - порядка 6 млрд руб. ежегодно, а также поддержка столь мощного игрока на рынке полугосударственных инвестиций, как Внешэкономбанк. В августе 2007 года ВЭБ подписал протокол о намерениях по сотрудничеству с ОАК, упрощающий процедуру вхождения банка в число акционеров холдинга. Стороны договорились о будущих инвестпроектах, относящихся и к продукции ОАК, и к лизинговым программам, и к созданию инфраструктуры корпорации. Позже исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний заявил, что ОАК может провести private placement в пользу ВЭБа. И лишь за этим - не ранее 2010 года - последует IPO, в котором, по-видимому, также будут играть важную роль подконтрольные государству инвесторы. Именно им предстоит де-юре уменьшить госпакет ОАК до 51 %, но при этом де-факто сохранить госконтроль.

Важным рычагом структурной политики новых корпораций стала их поддержка на очень высоком уровне, поскольку в ходе преобразований им приходится вести дела с региональными властями. Заметим, что неспособность преодолеть сопротивление региональных лоббистов оказалась серьезной проблемой на более ранних этапах формирования интегрированных структур в оборонке. Это успели испытать на себе и "Оборонпром", и "Алмаз-Антей", испытала и ОАК. Впрочем, пока руководство ОАК стремится не обострять конфликты, связанные с неизбежными структурными преобразованиями. Оно также официально декларировало принцип невмешательства в оперативное управление предприятиями и отказ от замыкания на себя текущих финансовых потоков. Возможно, поэтому создание ОАК не привело к ухудшению экономической ситуации в отрасли. За девять месяцев 2007 года авиастроение увеличило промышленное производство на 18,6 %. Аналогичный показатель по всему ОПК составил, по данным Минпромэнерго, 14,1 %.

При этом основной проблемой авиастроения глава ОАК Алексей Федоров считает не дефицит заказов на новые российские самолеты, а технологическую деградацию производственных мощностей и нарастающий кадровый голод. Руководство ОАК за год существования корпорации провело анализ состояния авиастроительных заводов. В качестве рецепта Алексей Федоров предложил построение новой индустриальной модели отрасли: отказ от сохранения на каждом заводе полного производственного цикла, высокая степень специализации производственных единиц. "У нас слишком много заводов-финалистов, - заявил недавно ВГ глава ОАК. - Необходимо сокращать их количество, переводя на сборку компонентов".

Первый проект, который в какой-то степени демонстрирует эту новую индустриальную модель ОАК, - восстановление серийного производства транс-

портных самолетов Ил-76 (Ил-476 в новой версии). Такой шаг стал практически неизбежным после решения о выходе России из украинского проекта Ан-70. Вопреки более ранним планам сборку Ил-476 будет вести не воронежское ВАСО, а ульяновский "Авиастар-СП", который должен стать, по словам Алексея Федорова, центром по созданию специальной транспортной авиации. ВАСО в программе достается роль важнейшего производителя комплектующих и "утешительный приз" в виде 5 млрд руб. на технологическое переоснащение за счет ОАК. Руководству ОАК удалось найти устраивающее всех решение и развести конкурентов по разным нишам. Причем в разработанную ОАК схему кооперации по Ил-476 вошел и прежний финальный сборщик Ил-76 - Ташкентское производственное объединение имени Чкалова (ТАПОиЧ). Следующим шагом стало решение о вхождении узбекского ТАПОиЧ в ОАК. Оно позволило руководству ОАК получить политические дивиденды, поскольку лежало в русле кремлевской политики интеграции постсоветского пространства, а также снизить риски, связанные с колебаниями украинской политики. Место Ан-70 занял Ил-476, вместо регионального Ан-140 ставка теперь делается на российско-узбекский Ил-114. Впрочем, в период потепления отношений Москвы и Киева господин Федоров не исключал и объединения авиапромов двух стран, но позитивного ответа до сих пор не получил.

В зрелом виде новую индустриальную модель отрасли планируется реализовать в рамках программы создания среднемагистральных лайнеров МС-21. Подготовленный корпорацией "Иркут" проект был одобрен комиссией ОАК в августе 2007 года. Особенность МС-21 - беспрецедентно широкая для России кооперация как при разработке самолета, так и при его производстве. В число проектантов входят головной разработчик и интегратор ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева", ОАО "Туполев", ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", ТАНТК им. Г. М. Бериева, ОАО "Гидромаш". Финальная сборка, по-видимому, будет организована на Иркутском авиазаводе. Однако субподрядчиками станут почти все ведущие авиазаводы России - ВАСО, "Авиастар-СП", НПО "Технология".

Как и в случае с Ил-76, у программы МС-21 есть международный аспект. Команда Алексея Федорова, известная своими близкими отношениями с руководством EADS и Airbus, попыталась организовать строительство нового самолета в кооперации с европейцами, сохраняя и развивая ключевые авиастроительные компетенции в России. Пока трудно сказать, насколько это реально. Однако сотрудничество между западноевропейским и российским авиапромом развивается довольно успешно. Руководство EADS уже заявило, что оно заинтересовано в обмене принадлежащего концерну 10-процентного пакета "Иркута" на акции ОАК в рамках готовящейся оферты. И хотя условия сделки еще не согласованы, банковские аналитики считают, что намерения EADS стали позитивным сигналом для остальных инвесторов, решающих, продать акции в рамках оферты или стать миноритарными акционерами ОАК. Первый вице-премьер Сергей Иванов, являющийся председателем совета директоров ОАК, также выразил надежду на то, что EADS и большинство других акционеров выберут второй путь, оказав тем самым доверие менеджменту ОАК.

В целом холдинг под руководством Алексея Федорова постепенно развивается. Менеджменту до сих пор удавалось решать большинство возникающих про-

блем без серьезных конфликтов и скандалов, которые, как правило, сопровождали формирование крупных интегрированных структур в оборонно-промышленном комплексе и, в частности, в авиапроме. Объединенную авиастроительную корпорацию, похоже, считают эффективной и полезной не только руководители государства, но и директора предприятий, а также региональные лидеры. Это дает господину Федорову и его команде возможность провести в жизнь намечен-

ные преобразования и реализовать амбициозные планы, поставленные перед ними государством, - вывести российский авиапром в тройку мировых лидеров.

Виктор СЕРЕГИН

источник: «Коммерсантъ»
22.11.07

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР В. ЗУБКОВ ПОСЕТИЛ ММП "САЛЮТ"

19 ноября 2007 года председатель правительства РФ В. А. Зубков посетил ФГУП "ММП "Салют", которое в соответствии с указом президента РФ реорганизуется в интегрированную структуру "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют".

В. А. Зубков ознакомился с цехами предприятия и выпускаемой газотурбинной техникой военного и гражданского назначения. Генеральный директор Ю. С. Елисеев проинформировал главу правительства о проводимых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах (НИОКР) по созданию перспективных авиадвигателей, в том числе двигателя пятого поколения.

Отдельно были обсуждены инновационные проекты для гражданской тематики. Ю. С. Елисеев особо подчеркнул, что за последние пять лет предприятие затратило около 4,5 млрд рублей на НИОКР (из которых только 220 млн рублей, т. е. 4,9 % - из федерального бюджета) и 6,4 млрд рублей из собственных средств на техническое перевооружение. Разработка столь высокотехнологичного и наукоемкого продукта, как авиадвигатель, требует значительных финансовых и временных затрат. При создании принципиально новых военных двигателей необходима существенная государственная поддержка из федерального бюджета.

В 2006-2007 гг. "Салют" завершил разработку двух двигателей для боевой авиации: АЛ-31ФМ1 для самолетов семейства "Су" и, совместно с ЗМКБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" (г. Запорожье), АИ-222-25 для учебно-боевого самолета Як-130. Создание двух авиадвигателей одновременно - уникальное явление в современной России, когда многие авиационные КБ десятилетиями не создавали новых авиадвигателей.

Во время осмотра цехов В. А. Зубков отметил, что "Салют" делает большие успехи не только в авиадвигателестроении, энергетике и промышленных установках, но и в станкостроении. Многие особенно сложные детали обрабатываются на пяти- и шестикоординатных центрах собственной разработки и изготовления.

Председатель правительства РФ провел совещание по вопросам развития научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в машиностроении, в котором приняли участие: министр промышленности и энергетики В. Б. Христенко, министр образования и науки РФ А. А. Фурсенко, заместитель министра экономического развития и торговли РФ А. Р. Белоусов, заместитель министра промышленности и энергетики РФ Д. В. Мантуров, заместитель министра финансов

РФ А. Г. Силуанов, руководитель Федерального агентства по атомной энергии С. В. Кириенко, руководитель Федерального космического агентства А. Н. Перминов, руководитель Федерального агентства по промышленности А. В. Дутов, руководитель Федерального агентства по науке и инновациям С. Н. Мазуренко, академик-секретарь отделения энергетики машиностроения Российской академии наук В. Е. Фортов, руководитель секретариата председателя правительства РФ Ю. А. Чиханчин, помощник председателя правительства РФ В. А. Хребтов, директор департамента оборонной промышленности и высоких технологий правительства РФ Н. Ф. Моисеев, директор департамента промышленности Министерства промышленности и энергетики РФ А. Д. Дейнеко, директор департамента оборонно-промышленного комплекса Министерства промышленности и энергетики РФ Ю. Н. Коптев, директор департамента государственной и промышленной политики Министерства промышленности и энергетики РФ В. Ю. Саламатов, председатель государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" В. А. Дмитриев, директор по развитию Российской венчурной компании А. Е. Шипелов и генеральный директор "Салюта" Ю. С. Елисеев.

Выступающие обсудили комплекс мер по повышению эффективности результатов НИОКР, оказанию господдержки предприятиям машиностроения, осуществляющим реализацию инвестиционных проектов по выпуску высокотехнологичной инновационной продукции гражданского и двойного назначения.

Цельный ряд предложений связан с созданием благоприятных условий и эффективных организационно-экономических механизмов, обеспечивающих усиление конкурентных позиций отечественной высокотехнологичной продукции на внутреннем и внешнем рынках.

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

Указом президента РФ № 1039 от 11 августа 2007 года образована первая интегрированная структура в отечественном авиадвигателестроении - "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют".

источник: компания «ФГУП "ММП "Салют"»
23.11.07

САМОЛЕТНЫЙ ПРИЛАВОК

Правительство России намерено в ближайшее время поддерживать главным образом создание новых ближне-среднемагистральных и региональных самолетов. "Дальнобойные" лайнеры будут представлены лишь собираемыми мелкой серией Ил-96.

До конца 2007 года ОАО "Объединенная авиационно-строительная корпорация" (ОАК) должно сформировать концепцию своего дивизиона "Гражданская авиация". По словам президента ОАК Алексея Федорова, правление корпорации рассматривает три направления работы в области гражданской авиации: продолжение выпуска и модернизация существующих проектов, программа создания региональных самолетов, а также новые проекты ближне-среднемагистральных самолетов. "Я думаю, что мы окончательно оконтурим блок "Гражданская авиация" к 2008 году и, возможно, окончательно сформируем его в 2009 году", - заявил господин Федоров.

Еще в июне совет директоров ОАК рассмотрел и принял за основу концепцию развития корпорации. Одним из основных ее разделов стал продуктовый ряд ОАК, в котором были отражены и уже существующие, и только еще разрабатываемые программы. Проект рыночной стратегии ОАК предусматривает серийный выпуск воздушных судов во всем сегменте узкофюзеляжных самолетов вместимостью от 100 до 210 мест, производство региональных самолетов вместимостью до 100 мест, а также производство нишевых специализированных продуктов, таких, например, как широкофюзеляжный ближнемагистральный самолет. При этом ОАК ставит себе задачу адаптировать модель российского гражданского самолетостроения к мировым стандартам для создания конкурентоспособных продуктов. Тем самым ОАК рассчитывает стать третьим в мире производителем гражданской авиационной техники.

С ШИРОКИМ ФЮЗЕЛЯЖЕМ

"У нас есть много текущих проектов. Их мы не можем бросать, - заявил ВГ президент ОАК господин Федоров. - Они на сегодня самые животрепещущие. Это в первую очередь Ил-96, Ту-204 и его различные модификации, а также Ан-148".

Согласно планам ОАК, широкофюзеляжный Ил-96 останется на ближайшее время единственным изготавливаемым российским дальнемагистральным самолетом. По планам российского правительства, сборка различных вариантов этого самолета будет вестись ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) как минимум до 2015 года.

В настоящее время ВАСО продолжает выпускать три модификации самолета: пассажирские Ил-96-300 и Ил-96-400М и грузовой Ил-96-400Т. Все они разработаны ОКБ им. С. В. Ильюшина. Наиболее ста-

рая 300-я версия совершила свой первый полет еще в сентябре 1988 года и стала вторым отечественным широкофюзеляжным самолетом после Ил-86. Двумя годами позже в ВАСО началось серийное производство самолета. В декабре 1992 года состоялась сертификация Ил-96-300 в России. Это был первый отечественный широкофюзеляжный дальнемагистральный лайнер. Он был рассчитан на перевозку от 235 до 300 пассажиров. Самолет оснащался четырьмя двигателями ПС-90А производства Пермского моторостроительного завода (ПМЗ). Дальность полета с 40-тонной максимальной коммерческой загрузкой достигала 9 тыс. км.

Однако в 1990-х годах производство 300-х для отечественных эксплуатантов шло крайне медленно - сейчас у российских авиакомпаний летают лишь 13 Ил-96-300 (шесть у "Аэрофлота", три у "Домодедовских авиалиний", два у KrasAir, два у ГТК "Россия" и один у "Атлант-Союза"). Лучшей рекламой машине стало использование ее в качестве борта номер один президентами России. В августе этого года третий президентский Ил-96-300ПУ ("пункт управления") был продемонстрирован компанией "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) на МАКС-2007 (его передача заказчику состоялась в конце октября). Также на МАКСе компания ИФК подписала с ГТК "Россия" протокол о взаимопонимании по приобретению четвертого Ил-96-300ПУ для авиагруппы управления делами президента с поставкой в 2008 году.

Появились у "трехсотки" и зарубежные покупатели. В 2005 году ИФК подписала контракт на поставку кубинской компании Cubana de Aviacion четырех Ил-96-300 в 262-местном варианте с двухклассной компоновкой. Правда, после уточнения своих пассажиропотоков на конкретных направлениях кубинская фирма вместо четвертой "трехсотки" заказала среднемагистральный Ту-204-100Е. А строившийся для Cubana четвертый Ил-96-300 затем был куплен ГТК "Россия" и после переделки стал третьим президентским лайнером.

По прежним планам ильюшинского ОКБ, Ил-96 должен был стать прародителем серии пассажирских и грузовых самолетов. Их создание относится к началу 1990-х годов. В апреле 1993 года в воздух поднялся опытный Ил-96М. На нем вместо ПС-90А стояли четыре мотора PW 2337 компании Pratt & Whitney. Длина фюзеляжа выросла на 8,6 м, что позволяло увеличить пассажироместность до 309-386 кресел. Кроме того, на лайнере использовалась авионика фирмы Rockwell Collins. На базе Ил-96М был создан грузовой вариант Ил-96Т. В его левом борту перед крылом имелся грузовой люк размером 4,9 x 2,9 м. "Грузовик" впервые поднялся в воздух в мае 1997 года. Его сертифицировали как по российским нормам (март 1998 года), так и по американским (июль 1999 года). Сборка пассажирской и грузовой версий модернизированного Ил-96 также должна была вестись в ВАСО. Однако к моменту принятия решения о начале производства в ОКБ имени Ильюшина была создана новая, увеличенная версия лайнера под

модернизированные российские двигатели ПС-90А1. Тяга этих моторов по сравнению с ПС-90А выросла на 1,4 тонны и составила 17,4 тонны. Не исключалась и установка на 400-й серии четырех двигателей PW 2337. Кроме того, на самолете было модернизировано оборудование российского производства. Такой вариант назвали Ил-96-400.

ОКБ имени Ильюшина разработало как пассажирскую версию Ил-96-400М, так и грузовую Ил-96-400Т. Дальность полета с максимальной коммерческой загрузкой у этих машин по сравнению с 300-й серией снизилась соответственно до 7 тыс. и 5,5 тыс. км. Однако грузовой 400Т может, например, при загрузке 40 тонн лететь на расстояние 12 тыс. км. Но сама максимальная коммерческая нагрузка выросла до 58 и 92 тонн. Двухклассная вместимость в 400М достигла 332 мест в двухклассной компоновке и 436 в чартерном варианте.

Летные испытания 400-й серии начались в 2007 году. Первый самолет был сделан в грузовом варианте для авиакомпании "Атлант-Союз", заказавшей в 2005 году два Ил-96-400Т. Обе машины будут ей переданы до конца этого года. В июне того же 2005 года было объявлено о заказе компанией "Волга-Днепр" у ИФК двух Ил-96-400Т, а в августе был подписан меморандум о намерении заказать всего восемь таких машин. Но затем компания переориентировалась на более легкие грузовые самолеты Ту-204С. В июне этого года ИФК подписала сразу два соглашения по Ил-96-400Т. "Атлант-Союз" заказал еще три таких самолета с поставкой в 2009 году. Вторым заказчиком грузового варианта стала компания "Аэрофлот-Карго", законтрактовавшая шесть 400Т.

Ожидалось, что первые пассажирские "четыре-сотки" закажет зимбабвийская авиакомпания Air Zimbabwe. Еще в конце 2006 года ИФК вела переговоры с ней и правительством Зимбабве о поставке двух пассажирских Ил-96-400М и трех грузовых Ил-96-400Т. Однако заказчик ограничился лишь уплатой небольшого аванса, из-за чего реализация контракта была приостановлена. Кроме того, был подписан меморандум с Сирией о поставке в эту страну двух пассажирских Ил-96-400М и одного Ил-96-300 в варианте VIP. Но меморандум еще не переведен в твердый контракт. В СМИ также были сообщения о намерении Китая приобрести пять грузовых Ил-96-400Т.

В настоящее время ИФК предлагает всем потенциальным покупателям вместо 300-й серии 400-ю. Однако с учетом заказа ГК "Россия" и, возможно, Сирии некоторое время обе версии будут еще собираться на ВАСО параллельно. Производственные мощности воронежского завода позволяют собирать по три самолета типа Ил-96 в год. Такая загрузка предприятия пока планируется до 2015 года.

Будут ли в дальнейшем заказы на 96-е, покажет время. К тому моменту должны уже не только полным ходом идти продажи широкофюзеляжных дальнемагистральных Boeing 787, но и Airbus 350 XWB. Конкурировать с ними Ил-96 не сможет хотя бы потому, что это проект 1980-х годов, а 787-й и 350-й созданы уже в XXI веке с использованием новых технологий в материаловедении, их двигатели имеют низкое топливopотребление и высокую экологичность. Не сможет 96-й конкурировать с Boeing и Airbus и по цене из-за слишком малого количества собираемых на ВАСО машин. Хотя уровень заработной платы в Воронеже и Сياتле или Тулузе несопоставим, с учетом раз-

ницы в объемах производства, составляющей многие десятки раз, себестоимость российских лайнеров неизбежно оказывается выше. Лишь при государственных субсидиях продавец Ил-96 компания ИФК может предлагать покупателям этот продукт по конкурентоспособным ценам. Так, по оценкам (правда, пессимистическим) некоммерческого партнерства "Объединенный авиационный консорциум", при планах производства на ВАСО трех Ил-96 в год в ближайшие четыре года убыточность производства каждого самолета без господдержки составит \$ 10 млн.

Эта ситуация, а также раздел мирового рынка между Boeing и Airbus является естественной преградой для разработки в России нового широкофюзеляжного дальнемагистрального лайнера. Его сейчас нет даже в планах ОАК. Однако в будущем ОАК не планирует полностью отказываться от разработки машин этого типа. "Скорее всего, в области широкофюзеляжных самолетов мы уйдем в нишу, не освоенную двумя мировыми гигантами, Boeing и Airbus. Это самолеты большой пассажироплощадности, но сравнительно небольшой дистанцией полета", - пояснил ВГ господин Федоров. С прошлого года ОКБ имени Ильюшина и ОКБ имени Туполева работают над проектами широкофюзеляжного ближнемагистрального самолета (ШФБМС). По словам гендиректора - генконструктора Межгосударственной авиационной компании (МАК) "Ильюшин" Виктора Ливанова, ильюшинский проект разрабатывается на базе Ил-96-400 в расчете на 350 пассажиров и дальность полета 4-5 тыс. км. "По сути, это будет замена Ил-86, но на качественно более высоком уровне", - пояснил господин Ливанов. На самолете планируется установить два двигателя компании Rolls-Royce. Туполевская машина под именем Ту-534 создается на базе Ту-204. По сравнению с прототипом у Ту-534 на 835 мм увеличен диаметр фюзеляжа, на 5,65 м - длина, но сохранены те же крылья и те же два двигателя ПС-90А2, что и у Ту-204. При этом дальность полета снизится с 4,4 тыс. до 3,2 тыс. км. Пассажироплощадность вырастет до 223 при двухклассной компоновке и до 300 в чартерном варианте.

По мнению руководства ОАК, такого типа самолеты могли бы эффективно использоваться в России на трассах типа Москва - Сочи, а также за рубежом в густонаселенных странах, таких как Китай и Индия, на маршрутах типа Пекин - Шанхай или Дели - Мумбаи, то есть между крупнейшими городами. Однако источники в ОАК заявили ВГ, что "проект ШФБМС будет реализован только в случае, если будет найден зарубежный партнер, который разделит риски, в том числе и финансовые". Поиск идет прежде всего в тех странах, где ШФБМС будет наиболее востребован, - в Китае и Индии. В проекте ШФБМС у России может появиться и более близкий партнер - Украина. Во всяком случае, этот проект фигурирует в подписанном в конце августа этого года меморандуме о сотрудничестве между ОАК и концерном "Авиация Украины". Начало производства такого самолета возможно не ранее 2011 года. Пока же МАК "Ильюшин" готовит бизнес-план программы и модель ее кооперации.

ДЛЯ СРЕДНИХ МАГИСТРАЛЕЙ

В наиболее востребованном в мире классе гражданских самолетов - узкофюзеляжных среднемагистральных машин - Россия намерена и далее оста-

ваться на рынке. Одной из наиболее популярных моделей этого класса был Ту-154. Этим лайнерам было выпущено немногим менее тысячи. На смену Ту-154 пришли машины семейства Ту-204, а к 2015 году планируется сертифицировать и начать поставки заказчикам самолета МС-21.

Первый полет базовой версии Ту-204 на 210 мест с дальностью полета 4,9 тыс. км был выполнен в январе 1989 года. Годом позже началось серийное производство этой машины на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". Сейчас там собирают пассажирские версии: 210-местный (или 176-местный в двухклассной компоновке) Ту-204-100 с дальностью 4,4 тыс. км и укороченный (164 места в одноклассной компоновке) Ту-204-300 с увеличенной до 5,6 тыс. км дальностью полета. Создана и грузовая версия Ту-204С с боковым люком. Эта машина способна с максимальной коммерческой загрузкой 27 тонн летать на 3,3 тыс. км. Все варианты оснащаются двигателями ПС-90А производства ПМЗ. С 2008 года на 204-е будет устанавливаться новая модификация двигателя ПС-90А2, у которого по сравнению с ПС-90А на 35 % снижена стоимость жизненного цикла, в полтора раза повышена надежность, улучшена экономичность, снижены шум и эмиссия вредных веществ. Есть версии пассажирского и грузового самолетов с двигателями RB.211-535E4В компании Rolls-Royce и с западной авионикой - соответственно Ту-204-120 и Ту-204-120С (такие лайнеры поставлялись в Египет). Были разработаны специальные версии для Кубы (пассажирская Ту-204-100Е и грузовая Ту-204СЕ) и для Китая (грузовая Ту-204-120СЕ). Всего на ВАСО собрано около 40 Ту-204.

ОКБ имени Туполева разработало версию с увеличенной до 6,2 тыс. км дальностью полета и максимальной вместимостью 210 мест (в одноклассной компоновке). По сути, это уже был узкофюзеляжный дальнемагистральный самолет. В 1994 году ее под названием Ту-204-200 (переименован затем в Ту-214) начало производить Казанское авиапроизводственное объединение имени Горбунова (КАПО). Взлетная масса самолета выросла до 110,75 тонны (у базового Ту-204-100 - 103 тонны). Был разработан и грузовой вариант с боковым грузовым люком. Пока на КАПО собрано десять серийных Ту-214, однако с изготовлением самолета возникли проблемы. Из десяти машин, законтрактованных в 2005 году ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) для авиакомпании "Трансаэро" со сроком поставки до 2008 года, КАПО поставило пока лишь одну.

По планам ОАК, в период 2008-2012 годов на "Авиастаре" и КАПО планируется построить в разных версиях 84 Ту-204 и Ту-214. На 70 самолетов уже имеются твердые контракты и опционы. Крупнейшим покупателем этих машин стала компания ИФК, портфель договоров и опционов которой на Ту-204 разных версий на 2008-2015 годы сейчас составляет 40 машин. Они будут поставлены авиакомпаниям "Авиалинии-400", "Владивосток Авиа", "Московия" (авиакомпания ЛИИ имени Громова), AirBridge Cargo (дочерняя компания "Волга-Днепр"), кубинской Cubana de Aviacion, сирийской Syrian Arab Airlines, иранской Iran Air Tours, германской Blue Wing.

По объемам продаж Ту-204 существенно проигрывает своим конкурентам Boeing 757-200 и Airbus 321. Однако нельзя не отметить, что с "тушками" за 15 лет их эксплуатации не было ни одного серьезного

инцидента, что говорит об их высокой надежности. Тем не менее в ОАК уверены, что необходима дальнейшая модернизация и развитие модельного ряда Ту-204. Уже разработан проект среднемагистрального Ту-204СМ с уменьшенной с 103 до 99,5 тонны взлетной массой за счет усовершенствованной конструкции и сниженной до 3,6 тыс. км дальности полета. На этой версии также будет облегчена конструкция, произойдет переход на двигатели меньшей размерности V2500 или CFM56. Сертификацию Ту-204СМ планируется завершить в 2010 году. Каталожная цена Ту-204СМ, по расчетам разработчиков, должна составить \$ 39-45 млн, что почти вдвое дешевле аналогичного по параметрам Airbus A320 (он стоит \$ 70-75 млн).

В 2015 году должно начаться производство нового российского узкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета МС-21. В июле 2007 года правление ОАК определило головным исполнителем программы МС-21 корпорацию "Иркут". Ей принадлежит ОКБ имени Яковлева, выигравшее еще в 2002 году конкурс на проект МС-21. Сначала планировалось создать линейку из трех машин: 130-, 150- и 170-местные варианты. Однако в середине этого года проект был скорректирован в сторону увеличения пассажироместности. Сегодня МС-21 планируется как семейство из вариантов на 150, 180 и 210 мест. МС-21 будет позиционироваться как преемник Ту-204 и Ту-204СМ.

В августе президент корпорации "Иркут" Олег Демченко официально объявил, что проект МС-21 прошел так называемый Gate 1: на заседании комиссии ОАК по гражданской авиации были защищены концепция и бизнес-план проекта МС-21. Как рассказал господин Демченко, Gate 2 (защита аванпроекта) планируется на 2008 год, Gate 3 (защита эскизного проекта) - на 2009-й. В работах по проекту будет участвовать не только ОКБ имени Яковлева, но и ОКБ имени Туполева, ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", таганрогское ТАНТК имени Бериева и ОАО "Гидромаш". В 2009-2010 годах будет разработана рабочая документация МС-21, в 2011-2012-х - подготовлено производство на Иркутском авиазаводе. К 2013 году планируется собрать первый летный самолет. В 2015 году должна завершиться сертификация МС-21, начнется его серийная сборка и поставка первым заказчикам. Предполагается, что каталожная цена машины составит около \$ 38 млн в нынешних ценах.

Как уточнил Олег Демченко, государство намерено выделить на проект МС-21 в 2008-2015 годах 98 млрд руб. (более \$ 4 млрд по нынешнему курсу). Однако эти деньги предполагается потратить только на работу над проектом. Дополнительное финансирование будет вестись по подготовке производства и созданию двигателя для МС-21. Кстати, по словам президента "Иркута", наиболее проблемными местами МС-21 являются двигатель и технологии производства конструкции самолета из композиционных материалов. "По поводу авионики для МС-21 мы уже ведем переговоры с французским Thales и израильским IAI, - уточнил господин Демченко. - Технологию производства композитов надо просто купить - и поставить необходимое оборудование на завод в Твери. А вот двигатель - действительно проблема. Его придется создавать заново либо в кооперации с иностранным производителем, либо полностью покупать

за рубежом". До конца 2007 года ОАК объявит тендер на разработку и поставку двигателя для МС-21, победитель должен быть выбран к защите аванпроекта, то есть уже к августу 2008 года.

РЕГИОНАЛЫ

Одним из поводов увеличения пассажироместности МС-21 стал проект создания 110-130-местной модификации регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), разработанного в ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС). Такой рост SSJ 100 позволит его создателям выйти в новую нишу, ведь проектов региональных 80-100-местных самолетов в продуктовой линейке ОАК оказалось сразу три. Помимо сухоховского SSJ 100 это Ан-148 и Ту-334. Причем ОАК не намерена пока закрывать ни один из них, проведя позиционирование каждой из региональных моделей по разным нишам.

SSJ 100, по мнению представителей ОАК, - это более коммерческий проект. Эта машина в основном ориентирована на авиакомпании, работающие на аэродромах с высококлассным покрытием. Сборка самолетов будет вестись на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина (КнААПО). До 2012 года включительно планируется поставить 236 таких самолетов, а в 2013-2015 годах собрать еще 108 машин. 26 сентября на КнААПО прошла выкатка первого летного SSJ 100. Пока ГСС предлагает заказчикам 98-местные варианты: SSJ 100-95В с базовой дальностью полета 3 тыс. км (каталожная цена \$ 28,3 млн) и SSJ 100-95LR с увеличенной дальностью до 4,4 тыс. км (\$ 28,9 млн). На сегодня на 73 SSJ 100-95 заключены твердые контракты, еще на 41 машину имеются опционы. На выкатке первого SSJ 100-95 глава компании "Сухой" Михаил Погосян пообещал, что к 2010 году появятся укороченные 78-местные SSJ 100-75В (3 тыс. км) и SSJ 100-75LR (4,6 тыс. км).

Правда, тогда эти машины вторгнутся в 70-80-местную нишу, отводимую сейчас ОАК другому региону - Ан-148. Прототип 148-го выполнил первый полет в декабре 2004 года, а 26 февраля 2007 года самолет получил сертификат типа. 80-местный вариант Ан-148-100В с двумя двигателями Д-436-148 (производство днепропетровского "Мотор Сич" в кооперации с московским предприятием "Салют") способен летать на 3,5 тыс. км. Украинское КБ имени Антонова разработало модификации самолета с уменьшенной до 2,2 тыс. км (Ан-148-100А) и увеличенной до 5,1 тыс. км (Ан-148-100Е) дальностью полета, а также рамповый грузовой вариант Ан-148Т для перевозки 15-20 тонн груза. Кстати, в ответ на 78-местную версию SSJ 100 у "Антонова" есть 100-местная версия Ан-148-200.

Серийное производство 148-го будет вестись как на киевском заводе "Авиант", так и на ВАСО. При каталожной цене этих самолетов \$ 20-22 млн ИФК уже заключила контракты на поставку 42 самолетов для ГК "Россия", авиакомпаний "Полет", "Красноярские авиалинии". Есть соглашения о намерениях с "Московией" и Cubana de Aviacion. ИФК уже заключила контракт с ВАСО на закупку 34 Ан-148-100 для передачи их российским и зарубежным эксплуатантам в 2008-2010 годах. ВАСО до 2013 года планирует выпустить 96 Ан-148, выйдя к 2012 году на объем выпуска 36 само-

летов в год. Украинский "Авиант" планирует выпустить первый серийный Ан-148 в конце этого года для казахского заказчика, а в 2008 году соберет еще пять.

ОАК некоторое время с опаской относилась к Ан-148 исключительно из-за его украинских корней. Однако в августе этого года самолет был включен в продуктовый ряд корпорации. "Эту машину мы продаем в первую очередь для авиакомпаний, использующих аэродромную сеть не самого высокого качества, - пояснил Алексей Федоров. - Схема высокоплана с достаточно высокой к земле подвеской двигателей во многом решает эту проблему".

ОАК поддерживает и проект регионального самолета Ту-334. Эта 102-местная машина с дальностью полета 2,04 тыс. км создавалась в ОКБ имени Туполева как замена ближнемагистральному Ту-134. На 334-м стоят практически те же двигатели, что и на Ан-148: два Д-436Т-1 производства "Мотор Сич" и "Салюта". Первый полет опытный Ту-334 совершил в феврале 1999 года. В декабре 2003 года Ту-334-100 получил сертификат типа. Его сборка сначала планировалась на заводе корпорации "МиГ" в Луховицах, однако в 2005 году проект передали КАПО. Лишь в следующем году там планируют собрать первую серийную машину. Казанский завод уже объявил о намерении собрать до 2013 года 100-150 таких самолетов. Правда, на Ту-334 до сих пор нет ни одного твердого контракта. Видимо, поэтому ОАК пока рассматривает его как самолет только для специфических ниш. В частности, предполагается его производство по госзаказам - только в распоряжении Минобороны РФ имеется около 50 Ту-134, требующих замены. Преимуществом 334-го в этой нише станет его полностью российская комплектация (за исключением украинско-российских двигателей). В настоящее время ОАК ведет переговоры с руководством КАПО и правительством Татарии по отработке бизнес-плана по запуску серийного производства Ту-334. Однако, как отмечают высокопоставленные представители ОАК, "пока, к сожалению, не все ясно в части экономики этого проекта".

Константин ЛАНТРАТОВ

источник: «Коммерсантъ»
22.11.07



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.

WWW.KSAN.RU

ЧТО УВИДЕЛИ СПЕЦИАЛИСТЫ И НЕ УВИДЕЛИ ЖУРНАЛИСТЫ

МАКС-2007: инновационное развитие авиации в условиях рыночной экономики.

Московский авиационно-космический салон в 2007 году, как и ранее, получил от некоторых отечественных печатных изданий и электронных СМИ отрицательную порцию негативных оценок. Констатирован и малый объем заключенных контрактов, и низкий уровень комфорта для посетителей в сравнении с аналогичными зарубежными выставками. А кое-кто из критиков даже усомнился в достоверности отображения МАКСом процессов развития авиации. Между тем у каждого авиасалона есть какие-то свои собственные позитивные особенности, выделяющие его на фоне других мероприятий подобного рода. И в этом плане для МАКСа характерно не только высококлассное летное шоу...

ДОКЛАДЫ И ЭКСПОЗИЦИИ

К сожалению, вне поля зрения журналистов осталось проведение во время работы выставки в Жуковском широкого научно-технического информационного обмена. Можно считать, что в нынешнем году МАКСу удалось полностью восстановить свои позиции в данной сфере. Несколькими потускневшая в последние годы (что отмечали накануне открытия МАКС-2007 даже его организаторы) эта грань общего имиджа подмосковного салона ярко проявилась вновь благодаря проведению в расширенном формате очередного международного симпозиума "Авиационные технологии XXI века" - ASTEC.

Посвященный в целом, как следует из названия, развитию авиационных технологий текущего столетия, ASTEC-07 "структурировал" эту проблему по нескольким составляющим. Помимо ставшей уже традиционной международной конференции "Новые рубежи авиационной науки", проводимой под эгидой ЦАГИ, в рамках ASTEC на сей раз состоялись: российско-китайская конференция по аэродинамике, динамике полета и прочности летательных аппаратов; международная конференция "Состояние и перспективы авиационного тренажеростроения" и российско-европейский семинар "Концепции и технологии организации воздушного движения", в организации работы которого большую роль сыграл ГосНИИАС. Семинар обозначил подключение отечественной авиационной промышленности и научных организаций к решению глобальной проблемы организации воздушного движения (ОРВД). Это гораздо более широкое определение той научно-проектной деятельности, чем ставшее уже привычным понятие "управление воздушным движением" (УВД).

Основной направленностью симпозиума ASTEC стало рассмотрение новых идей, технологий и решений, причем не только в самой сфере технических разработок, но и в области создания этих разработок. Не случайно программные заявления ведущих специалистов отечественной авиационной отрасли, прозвучавшие в Жуковском, были насыщены такими понятиями,

как "инновационная деятельность", "национальная инновационная система", "инновационный процесс развития экономики" и даже "инновационная экономика". Инновационная тема присутствовала не только в докладах и публикациях, игравших важную роль в реализации научно-технического информационного обмена на МАКС-2007. Она прошла красной нитью через основную часть выставочных экспозиций, принимая иногда даже рекламный характер. Так, лозунг "Традиции лидерства и инноваций" стал основным девизом одного из НПО.

На фоне этого девиза кое-кому показалась несоответствующей духу времени демонстрация на выставке сверхзвуковой ударной ракеты "Метеорит", созданием которой занялись еще в начале 1980-х годов. Некоторые специалисты уже поспешили расценить это как попытку выдать прошлые наработки советской авиационной промышленности за сегодняшние инновации российского авиапрома. Реагируя на подобную оценку, вспомним прежде всего о диалектике развития. Действительно, многое, что нас окружает, развивается по спирали, и периодически ситуация развития возвращается в уже пройденное состояние, но на качественно новом уровне.

Таким "уже пройденным состоянием" является, в частности, вопрос о предпочтительности использования дозвуковых и сверхзвуковых ракет в качестве ударного оружия большой дальности. Это "состояние" имело место в начале 1980-х годов, когда создавалось соответствующее оружие у нас в стране и в США. Это "состояние" имело место и в середине девяностых в Западной Европе, когда при разработке аналогичного оружия появилась целая серия проектов дозвуковых и сверхзвуковых ракет в качестве ударного оружия большой дальности, в частности французский проект сверхзвуковой ракеты ASLP со скоростью полета, соответствующей $M = 3-4$, и дальностью действия до 1300 км. Это "состояние" возникло и сейчас: на последней выставке в Ле Бурже уже появилась информация о разработке сверхзвукового варианта американской КР "Томагавк" с характеристиками, близкими к характеристикам ASLP.

Но сегодня это "состояние" действительно возникает на "качественно новом уровне". Сейчас одной из проблем ведения наступательных боевых действий стало уничтожение так называемых "критичных по времени поражения целей", причем на очень больших дальностях. В Соединенных Штатах это привело даже к формированию особой технической проблемы, именуемой Long Range Strike ("Дальний удар"). Решение этой проблемы требует создания ударного оружия более внушительного по своим характеристикам, чем УР ASLP или сверхзвуковой "Томагавк". И такое оружие американцами уже разрабатывается.

Можно, конечно, забыть про диалектику и принять упомянутые выше оценки по поводу демонстрации УР "Метеорит". А можно взглянуть на это диалектически и констатировать, что выставка МАКС-2007 отразила существующие сегодня тенденции развития ударных систем вооружения. А можно расценить все это и так:

на их Long Range Strike мы показали нашу "кузькину мать". Говоря об инновационном развитии авиации, продемонстрированном на МАКС-2007, следует прежде всего обратиться к упомянутому выше обсуждению на выставке проблемы организации воздушного движения и путей ее решения.

Можно считать, что в плане развития авиации в целом решение проблемы ОрВД (и в части концепций, и в части используемых здесь технологий) определяет сегодня не менее половины общего успеха. Для подтверждения этого обратимся к опыту автомобильного сообщения. Форсированное развитие автомобильного транспорта без соответствующего совершенствования, перестройки всей инфраструктуры автомобильного движения рано или поздно приводит к хаосу на дорогах. То же самое имеет место и в небе, с той только разницей, что здесь этот хаос оценивается не километрами автомобильных пробок и числом автомашин, разбитых в авариях, а многими часами ожидания вылета или прилета самолетов и числом катастроф, происходящих в гражданской авиации.

Однако решение проблем ОрВД необходимо и для военно-воздушных сил. В первую очередь это касается беспилотной авиации военного назначения. Одним из сдерживающих факторов ее развития в Западной Европе (а в последнее время и в США) стала проблема "прописывания" БЛА в воздушном пространстве, плотно заполненном пилотируемой авиацией. Это относится и к беспилотным информационным комплексам, которые в перспективе должны занять высотные эшелоны для выполнения функций авиационного мониторинга и разведки. Это относится и к беспилотным боевым самолетам стационарного базирования, которые (как это принято сегодня, по крайней мере, на Западе) должны функционировать с помощью той же наземной инфраструктуры, которая используется пилотируемой боевой авиацией.

К ПЯТОМУ ПОКОЛЕНИЮ И ДАЛЕЕ

С позиции именно инновационного развития авиационной техники интерес представляют далеко не все демонстрировавшиеся на выставке разработки ЛА.

Так, в категории беспилотных летательных аппаратов с позиции инновационного развития привлекла внимание лишь концепция модульного построения. Она была проиллюстрирована примером создания информационного беспилотника фирмы EADS. За счет модульного построения при использовании заменяемых консолей крыла, отдельных секций фюзеляжа и блоков специальной аппаратуры в рамках одного проекта создаются два качественно различных по своему назначению средства информационной разведки.

Кстати, приученные очень внимательно относиться к стоимостной оценке своей продукции американские и европейские конструкторы уже давно используют принцип модульного построения авиационных систем вооружения. Сначала этот принцип нашел применение в кассетных системах оружия, а сегодня - в более крупных и более сложных изделиях. Наиболее яркий тому пример - создание целого семейства различных боевых самолетов в рамках одного проекта истребителей 5-го поколения F-35.

Говоря о новых разработках, имеющих отношение к истребителю 5-го поколения, нельзя не упомянуть о некоторых пока что не очень "зримых" инновациях, про-

явившихся на МАКС-2007. Так, в одной из работ ЦАГИ, представленной в форме доклада на конференции "Новые рубежи авиационной науки", была рассмотрена "возможность создания электрогидравлических приводов с комбинированным регулированием в виде региональных гидросистем, локализованных в крыльях и в хвостовом оперении самолета, что позволит легко реализовать концепцию "более электрического самолета", получив при этом, по сравнению с системой автономных гидростатических приводов, ряд преимуществ".

Заметим, что столь пространное изложение инновационной формулы данной разработки у специалистов ряда зарубежных стран получило краткое определение "электрогидростатическая система управления самолетом" (ЭГС-система). А в США она не только обрела особое определение, но и нашла практическое использование. Правда, пока что реализована ЭГС-система при создании только одного боевого самолета - истребителя 5-го поколения F-35. Однако начало положено, и можно ожидать в дальнейшем более широкое использование этой инновации, в том числе и в отечественной практике. Ведь она обеспечивает и снижение веса крылатых машин, и уменьшение эксплуатационных расходов, и повышение боевой живучести истребителей.

К числу "зримых" инновационных разработок, также имеющих отношение к созданию самолетов 5-го поколения, могут быть отнесены некоторые представленные на МАКС-2007 изделия отечественных предприятий, в частности бинокулярные системы индикации, совмещаемые с нашлемными системами целеуказания. Эти разработки, ведущие в конечном счете к созданию нашлемной системы целеуказания и индикации (НСЦИ) с визуализацией информации на смотровом щитке, позволяют реализовать в перспективе концепцию кабины боевого самолета без индикатора на лобовом стекле, что уже сделано на американском истребителе F-35. Возможно, этим будет отличаться от существующих боевых самолетов и отечественный самолет 5-го поколения.

Более "зримыми" на МАКС-2007 стали разработки отечественной промышленности и в области создания бортовых радиолокационных станций с активной фазированной антенной решеткой (АФАР).

Анализ представленного на МАКС-2007 инновационного развития, имеющего отношение к созданию истребителей 5-го поколения, не будет полным, если не коснуться и определенной дискуссионности, проявившейся в отношении некоторых его направлений. Отсутствие однозначности представления о внедрении инновационного потенциала проявилось, например, в отношении создания двигателя для отечественного истребителя 5-го поколения. Вот, в частности, мнение руководителя одной из организаций, принимающих участие в конкурсной разработке такого двигателя, Юрия Елисеева: "Принципиально нового в двигателе 5-го поколения ничего нет".

В качестве возможного варианта двигателя для создаваемого истребителя 5-го поколения специалисты возглавляемого Елисеевым предприятия рассматривают глубокую модернизацию существующего двигателя Ал-31, пример которой - двигатель Ал-31 МЗ - был представлен на МАКСе. Доведенный в процессе модернизации до форсажной тяги 15 тонн Ал-31 МЗ действительно воспринимается как новое изделие в сравнении со своим прототипом, форсажная тяга кото-

рого составляет всего 12 тонн. Однако нельзя забывать, что создание американского истребителя 5-го поколения F-22, начатое с ориентацией на двигатель с тягой 13,5 тонны, потребовало в процессе реализации проекта увеличения тяги двигателя почти до 18 тонн. А создание истребителя 5-го поколения F-35 обусловило появление двигателя с форсажной тягой 19,5 тонны. К этому следует добавить, что на протяжении последних 20 лет в США активно разрабатывается и качественно новый вариант двигателя для истребителя 5-го поколения. Сначала это был F-120, а теперь F-136. Причем доведение последнего из них до действующего образца практически не вызывает сомнения.

Значительное число инновационных разработок было представлено на МАКС-2007 в категории самолетов гражданской авиации. И в некоторых из них явно просматриваются конверсионные корни. В этом отношении особый интерес представляет проект пассажирского авиалайнера интегральной схемы ИС-1. Научно-технической "изюминкой" проекта является использование интегральной компоновки, нашедшей применение пока что только при создании тяжелых боевых самолетов. По расчетам разработчиков, благодаря уменьшению омываемой поверхности и снижению удельной массы конструкции появляется возможность обеспечить топливную эффективность ИС-1 на трассах малой и средней протяженности на 20 % большую, чем на эксплуатируемых сегодня самолетах.

Среди представленных на МАКС-2007 разработок отечественной промышленности, имеющих большой инновационный потенциал, может быть упомянут и проект туристической авиационно-космической системы ТАКС-55-5. Он является дальнейшим развитием демонстрировавшегося ранее проекта суборбитального авиационно-космического комплекса М-55/С-XXI и (в отличие от своего первоначального варианта) предполагает использование суборбитального самолета повышенной вместимости, в кабине которого может быть размещено не три, как ранее, а пять человек. По заявлению разработчиков, возможности авиационного носителя (это высотный самолет М-55) позволяют использовать в данной системе суборбитальный самолет еще большей вместимости - до 9 человек.

Было бы, однако, ошибочным считать, что прошедшая выставка определила инновации как некоторую самоцель развития авиации. Выступая накануне официального открытия МАКС-2007, бывший руководитель Российского агентства по промышленности Борис Алешин, подчеркнул: "Все наши помыслы на мировых рынках - в кооперации и конкуренции".

Вячеслав ВОЛОДИН

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
09.11.07*

ШОУ ПОД ПАЛЯЩИМ СОЛНЦЕМ

"Рособоронэкспорт" закрепляется на Ближнем Востоке.

В эти дни в Дубае (Объединенные Арабские Эмираты) проходит десятая аэрокосмическая выставка AirShow-2007. Здесь демонстрируется продукция 850 компаний из 50 стран мира.

Нашу страну представляет объединенная экспозиция из двух десятков оборонных фирм под эгидой ФГУП "Рособоронэкспорт". И, конечно, внимание к ним вызвано не только образцами вооружений, но и разговорами о новых контрактах с иностранными государствами, переговорами о перспективе военно-технического сотрудничества, которые ведут с отечественными экспортерами оружия различные делегации.

В первый же день работы салона его облетела новость, что "Рособоронэкспорт" заключил контракт на поставку в Объединенные Эмираты 150 ударных и транспортных вертолетов Ми-35 и Ми-17 на рекордную сумму 2,2 млрд долл. Эту информацию опубликовало на первой полосе выставочное ежедневное обозрение AirShow Daily News. Однако руководитель российской делегации замглавы Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству с зарубежными странами Михаил Петухов сказал журналистам буквально следующее: "Если бы такой контракт был подписан, вы бы об этом знали, мы - тоже". И на этом - все. Почему?

Представители "Рособоронэкспорта" на условиях анонимности говорят о том, что Ближний Восток - вотчина военно-промышленных компаний США. Прорваться сюда, потеснить Boeing, Lockheed Martin, General

Electric и других подобных гигантов, которые, кстати, занимают львиную долю выставочных площадей в Дубае, практически невозможно. Но, как утверждают отечественные оружейники, "мы никого не собираемся теснить, а только будем откусывать от этого рынка по кусочку то, что должно принадлежать нам".

Например, очень большой популярностью на Ближнем Востоке пользуются российские средства противовоздушной и противоракетной обороны. Они находятся на вооружении Египта, Сирии, Ливии, других стран. Специально для этого региона был разработан буксируемый зенитно-ракетный комплекс "Тор-М2Т". Новинкой уже заинтересовалась одна арабская страна. Какая? Это российская делегация держит в тайне - чтобы не спугнуть удачу.

Сегодня Россия предлагает Ближневосточному региону и новый авиационный комплекс МиГ-29М ОВТ. Последние три буквы означают "отклоняемый вектор тяги". То есть сопла двигателя самолета могут отклоняться на 360 градусов, что делает машину сверхманевренной. И ежедневно летчик-испытатель Михаил Беляев демонстрирует на этом самолете такие чудеса воздушной акробатики, которые не под силу больше никому. И тысячи зрителей не уходят с аэродрома в ожидании незабываемого зрелища, несмотря на изнуряющую жару: даже в середине ноября температура тут доходит до 30-35 градусов в тени.

Виктор ЛИТОВКИН

*источник: газета «Независимая газета»
14.11.07*

УЗБЕКСКИЙ АВИАЗАВОД ОДНИМ КРЫЛОМ В РОССИИ

Ташкентское предприятие отдадут ОАК через неделю.

Россия и Узбекистан 28-29 ноября могут подписать межправительственное соглашение по интеграции Ташкентского авиазавода в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Контрольный пакет акций авиазавода к середине 2008 года будет обменян на пакет акций ОАК. В корпорации не скрывают, что присоединение ташкентского предприятия - политический шаг: сейчас завод способен только на единичную сборку Ил-76 и Ил-114, но эксперты не уверены в том, что он может гарантировать даже эти поставки.

Как рассказали "Ъ" в Минпромэнерго, проект межправсоглашения о вхождении государственного акционерного общества "Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова" (ТАПО) в ОАК принципиально одобрен Россией и Узбекистаном. "Соглашение может быть подписано в ходе заседания межправкомиссии 28-29 ноября", - отметили в Минпромэнерго. "Для узбекской стороны это единственный выход, который позволит ташкентскому заводу иметь стратегию развития и оставаться на рынке", - пояснил "Ъ" президент ОАК Алексей Федоров. В ОАК "Ъ" уточнили, что Узбекистан согласился обменять 50 % плюс одну акцию ТАПО на пакет акций ОАК. "Какой пакет получит Узбекистан, будет определено в ходе оценки ТАПО, которая сейчас проводится", - пояснили в ОАК. ТАПО войдет в структуру корпорации на этапе допэмиссии ОАК в размере \$ 0,5-1 млрд во втором квартале 2008 года. Окончательные параметры допэмиссии будут определены после того, как станут ясны состав и доли государственных и частных участников.

ТАПО рассчитано на выпуск самолетов Ил-76 и Ил-114. Активы предприятия оцениваются в \$ 132,5 млн, чистый убыток по итогам 2006 года - свыше \$ 4,4 млн. 51 % акций завода в собственности государства, 10 % - у трудового коллектива, по 6,7 % акций находится в собственности Национального банка внешнеэкономической деятельности и министерства внешних экономических связей, инвестиций и торговли Узбекистана, еще 25,6 % акций подлежит продаже.

В ОАК не скрывают, что включение в ее состав ТАПО было вызвано в первую очередь политическими мотивами.

"В ответ Узбекистан пошел России навстречу по ряду стратегических вопросов (в частности, о транзите газа. - "Ъ")", - пояснили в корпорации. ТАПО считается проблемным активом.

Самым крупным совместным проектом российского авиапрома с ТАПО был контракт на поставку в Китай 38 военно-транспортных Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78 стоимостью более \$ 1 млрд, заключенный ФГУП "Рособоронэкспорт" и Минобороны Китая в 2005 году. В конце 2006 года ташкентский завод отказался исполнять контракт и Китаю было предложено его аннулировать, заключив новый - на поставку современной версии военно-

транспортных самолетов Ил-76МФ. Его исполнителем станет ульяновский авиазавод "Авиастар-СП", на котором с 2010 года планируется развернуть серийное производство Ил-476.

К марту 2008 года ОАК должна подготовить бизнес-план по загрузке ТАПО. "На заводе заложено 20 Ил-76 и 30 турбовинтовых Ил-114 в разной степени готовности", - уточнили в ОАК. Вместе с тем, как утверждает источник "Ъ" в ОАК, ТАПО способно только на "единичную" сборку Ил-76. В частности, если Венесуэла подпишет контракт на закупку десяти Ил-76МД-90 и двух заправщиков Ил-78, большую его часть будет исполнять ульяновский "Авиастар-СП". На Ил-114 пока есть предварительные заказы на пять-восемь самолетов, которые заказаны "региональными авиакомпаниями, аффилированными с местными властями", как утверждают в ОАК.

"Ил-114 как турбовинтовой самолет вместимостью около 60 кресел может быть востребованным на замену Ан-24 и частично - Ту-134, особенно если цена на него будет установлена как на 15-летний франко-итальянский ATR, близкий по размерности, - говорит руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - Но нужна гарантия, что ТАПО в состоянии достроить заложенные самолеты, и устранение двойного налогообложения - российского и узбекского". "Узбекской стороне давно уже надо было озаботиться интеграцией ТАПО с российским авиапромом, поскольку имеющиеся заделы были уже практически все использованы, а прожить на одном только ремонте Ил-76 завод не смог бы", - считает редактор авиакосмического издания Russia/CIS Observer Максим Пядушкин.

*Александра ГРИЦКОВА,
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: «Коммерсантъ»
22.11.07*

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>

ДЕТАЛЬНЫЙ ЭКСПОРТ

В этом году Иркутский и Воронежский авиазаводы начали поставки комплектующих для самолетов A320 компании Airbus. Следующим этапом сотрудничества с Airbus станет конвертация в Луховицах с 2011 года в основном выработавших 15-летний ресурс пассажирских A320 в грузовую версию.

Испытывая в 1990-е годы недостаток в отечественных заказах, российская авиастроительная промышленность стала искать их за рубежом. В результате помимо поставок на экспорт уже готовых самолетов в XXI веке были подписаны контракты на производство российскими компаниями компонентов для зарубежных пассажирских самолетов, а также соглашения о модернизации ранее выпущенных западных самолетов.

Во всех этих проектах своими партнерами российские авиастроители видят главным образом европейскую компанию Airbus и ее материнский холдинг EADS. Выбор в их пользу был сделан потому, что отношения с Европой, особенно Западной, у России развиваются позитивно. Соответственно, политические риски у этого варианта были меньше. Кроме того, у российских авиазаводов уже имелся опыт работы с западноевропейскими компаниями по высокотехнологичным программам, в том числе военным (например в рамках производства истребителя Су-30МКИ для Индии). В свою очередь другой мировой лидер авиастроения - американская компания Boeing, - действуя в соответствии с традициями и законодательством США, отказывается делиться с зарубежными партнерами важнейшими технологиями, особенно двойного применения.

АУТСОРСИНГ

Первые контракты на производство в России комплектующих для Airbus были подписаны этой компанией с ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в декабре 2004 года. "Иркут" должен был изготавливать на мощностях Иркутского авиационного завода ниши носовой стойки шасси, каркасы пола, направляющие закрылки и килевые балки для самолетов семейства A320. Воронежский авиазавод получил заказ на производство деталей пилонов и обтекателей для того же A320. Причем эта программа сотрудничества российской авиационной промышленности с Airbus не была ограничена по времени, а рассчитывалась на все время серийного производства самолетов A320. Но начать поставки российские производители смогли лишь в этом году. "Практически два года потребовалось российской стороне для осуществления технического перевооружения и подготовки системы контроля качества в рамках программы производства компонентов конструкции самолетов Airbus", - отметил гене-

ральный директор ООО "ЕАДС" (российское представительство европейского концерна EADS, в который входит компания Airbus) Вадим Власов.

В начале 2007 года поставки своей части комплектующих стало осуществлять ВАСО. Под реализацию этого проекта, по словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, завод взял кредит у Внешторгбанка в размере 4 млн евро и закупил для новой линии немецкое, японское и российское оборудование. В одном из цехов авиазавода была смонтирована новая линия по выпуску заказанных Airbus деталей. Всего по условиям контракта ВАСО должно поставить европейскому заказчику 400 комплектов деталей на сумму \$ 7 млн. Кроме того, воронежский завод рассчитывает получить от Airbus дополнительный заказ на изготовление обшивки фюзеляжа A320.

Однако основной объем российских поставок для Airbus должен обеспечить все же Иркутский авиазавод - уже первый пакет контрактов с ним был подписан на сумму около \$ 200 млн. Для реализации контрактов с Airbus потребовалось проведение больших работ по подготовке производственных мощностей Иркутского завода к необходимой в соответствии с процедурами Airbus сертификации. Работа включала в себя гармонизацию стандартов, модернизацию производства, закупку и монтаж оборудования, разработку и изготовление оснастки, испытания образцов, отработку принципов и технологий логистики.

Подготовительная работа совпала с коренным перевооружением технической базы Иркутского авиазавода, на которое решением совета директоров корпорации было выделено \$ 120 млн. В рамках технического перевооружения было закуплено, установлено и освоено современное оборудование: около 30 высокопроизводительных станков и обрабатывающих центров, более 40 испытательных камер и единиц лабораторного оборудования, около 10 гальванических и окрасочных линий. Был создан новый гальванический цех, не имеющий аналогов в России. Только одно его создание обошлось в \$ 15 млн. Также был возведен цех люминесцентного контроля. Появились новые участки механообработки и агрегатной сборки. Для внедрения современной нормативной базы от Airbus было получено 1924 стандарта. Еще 696 современных международных и национальных стандартов было закуплено. Кроме того, иркутские рабочие и инженеры прошли специальное обучение в Германии и Франции.

В конце октября этого года президент корпорации "Иркут" Олег Демченко объявил о начале серийных поставок компонентов для A320. Первыми изделиями, произведенными на Иркутском авиазаводе для европейского заказчика, стали ниши носовой стойки шасси A320. После проведения соответствующих тестов одна из них уже интегрирована в серийный самолет A320 на заводе Airbus в Меольте (Франция).

Первые компоненты Иркутский авиазавод собрал из зарубежных комплектующих. Однако уже с декабря 2007 года, по словам господина Демченко,

производство компонентов для Airbus предполагается осуществлять из российских деталей. "Иркут" уже заключил контракты на поставку материалов с поставщиками, аттестованными Airbus. Для подготовки компонентного производства на "Иркуте" пришлось выполнить и перевод бумажных чертежей заказанных элементов A320 в цифровой формат. "Самолет разрабатывался в 80-е годы, тогда все делалось на бумаге, - пояснил ВГ господин Демченко. - Иркутский же завод сегодня полностью перешел на работу по цифровым чертежам. Поэтому нам пришлось оцифровать чертежи Airbus, прежде чем начать изготовление деталей".

Поставка комплектующих для зарубежных авиастроителей не принесет колоссальных прибылей отечественному авиапрому. "По планам мы должны поставить Airbus в 2008 году около 120 компонентов, а с 2009-2010 годов выйти на расчетный уровень отгрузки в 240 единиц в год, - уточнил Олег Демченко. - При этом годовой объем работ по заказу Airbus достигнет \$ 100-150 млн в год. Это примерно 7-10 % от оборота "Иркута", поскольку годовое производство военной авиатехники у нас превышает \$ 1 млрд". По имеющимся оценкам, к 2015 году портфель заказов "Иркута" от Airbus с учетом возможных работ еще и по программе A350 XWB может достичь \$ 2 млрд. Однако главное достоинство работы с европейским авиастроителем президент "Иркута" видит в установлении партнерских отношений с Airbus и EADS. "Мы внедряем современные технологии производства, сертифицированные по стандартам Airbus, диверсифицируем производство, ну и, конечно, получаем стабильный источник дохода на длительный период", - отметил господин Демченко. По его мнению, в результате выполнения программы модернизации производства под изготовление комплектующих для A320 Иркутский авиазавод освоил и сертифицировал по стандартам Airbus порядка 60 % современных технологий, необходимых для производства планера и окончательной сборки гражданских авиалайнеров.

КОНВЕРТАЦИЯ

Еще более крупным проектом с Airbus должна стать конвертация выводимых из эксплуатации пассажирских самолетов A320 компании Airbus, выработавших гарантийный ресурс, в грузовые лайнеры. Конвертационный бизнес считается сейчас одним из самых доходных в сегменте гражданской авиационной промышленности. Если рентабельность Airbus в производстве новых самолетов составляет 5-6 %, то в конвертационном бизнесе она достигает 10-15 %.

Участие России в европейской программе конвертации впервые обсуждалось на высшем уровне в начале декабря 2005 года в Тулузе, в ходе переговоров главы Минпромэнерго РФ Виктора Христенко с руководством Airbus. Российская сторона согласилась участвовать в проекте на условиях разделения технических и финансовых рисков. В мае 2006 года в Берлине был подписан меморандум о создании совместного предприятия по конвертации, учредителями которого выступали Airbus, компания Elbe Flugzeugwerke GmbH (дочернее предприятие EADS), российские корпорации "Иркут" и "МиГ". Самолеты планировалось переделывать на двух заводах: в Дрездене, на принадлежащем Elbe Flugzeugwerke заводе, и

подмосковных Луховицах, где расположена одна из производственных площадок "МиГа".

По словам гендиректора ООО "ЕАДС" Вадима Власова, конвертацию A320 можно было бы совместить с плановым ремонтом, именуемым D-check, который проводится примерно через 15 лет эксплуатации этих машин. "Стоимость проведения D-check составляет около \$ 1 млн за одну машину, - заявил господин Власов. - Это очень неплохие деньги". По оценкам учредителей, годовой оборот СП после выхода на полную мощность должен был составить около \$ 250-300 млн, однако прежде партнерам еще необходимо потратить около \$ 25-30 млн на подготовку производственных площадок.

Первый конвертированный A320 должен быть передан заказчику в 2010 году. Первый этап проекта рассчитан на три года и предполагает выпуск 5-12 самолетов в год. Выход СП на полную мощность с ежегодным объемом выпуска в 30-35 самолетов намечен на 2015-2016 годы. При этом основную часть компонентов для конвертируемых самолетов - грузовые люки, усиленные элементы пола - будут изготавливать на Иркутском авиазаводе, затем они пойдут в Дрезден и Луховицы. В перспективе рассматривается возможность передачи луховицкой площадки "МиГа" "Иркуту" для улучшения координации проекта и снижения непроизводственных расходов.

"Это будет возможно после акционирования "МиГа", - уточнил Олег Демченко. - Завод в Луховицах может быть передан "Иркуту" распоряжением Объединенной авиастроительной корпорации либо в аренду, либо с баланса на баланс. Вариант передачи сейчас обсуждается". Кроме того, "Иркут" будет поставлять компоненты и для новых грузовых самолетов, выпускаемых Airbus. "Есть, например, заявка от DHL на 30 новых грузовых A320, - пояснил президент "Иркута". - Их соберут в Тулузе, а затем перегонят в Луховицы, где уже на них смонтируют компоненты, изготовленные "Иркутом".

Руководство Иркутского завода рассчитывает, что участие в программе по конвертации A320 позволит освоить еще примерно 30 % технологий, связанных с работами на фюзеляже. Тем самым только за счет совместных проектов с Airbus завод получит 90 % современных технологий, необходимых для производства планера и окончательной сборки гражданских авиалайнеров. Этот задел предприятие намерено использовать для серийной сборки нового среднемагистрального самолета МС-21.

Среди заказчиков конвертированных аэробусов организаторы СП называют грузовые авиакомпании и специализированных перевозчиков, например DHL и FedEx. Конвертированные A320 окажутся в той же нише, что и производимые на ульяновском "Авиастар-СП" грузовые Ту-204С. Однако прямая конкуренции не будет, считают в "Иркуте". "У нас будут разные заказчики", - уточняет Олег Демченко. Еще при получении согласия руководства Объединенной авиастроительной корпорации на участие в конвертации A320 был оговорен раздел рынков этого "грузовика" с Ту-204С.

Константин ЛАНПРАТОВ

источник: «Коммерсантъ»
22.11.07

ИРКУТСК ГОТОВИТСЯ К МС-21

Первый вице-премьер осмотрел Иркутский авиазавод на предмет его готовности к выпуску прорывного продукта ОАК.

Масштабные задачи по выполнению Государственной программы вооружения до 2015 г. (ГПВ-2015) и возвращению России на рынок гражданской авиатехники требуют специализации отдельных предприятий ОАК с целью повышения эффективности производства. Самое успешное самолетостроительное предприятие России - Иркутский авиационный завод (ИАЗ) корпорации "Иркут" - имеет хорошие шансы сохранить лидирующее положение в отрасли в случае размещения здесь государственного заказа на постройку серийного производства прорывного продукта ОАК - среднемагистрального пассажирского самолета МС-21.

Программа рабочей поездки Сергея Иванова по Восточной Сибири включала в себя посещение ИАЗ и осмотр предприятия на предмет его готовности к выпуску учебно-боевого самолета нового поколения Як-130 и, в более отдаленной перспективе, - двухсотместного пассажирского лайнера МС-21, а также проверки хода выполнения масштабных проектов военно-технического сотрудничества. Двадцать пятого октября первый заместитель председателя правительства России внимательно ознакомился с новыми и недавно переоснащенными цехами - люминесцентного контроля, гальваническим, международной кооперации и конечной сборки.

На сегодняшний день портфель заказов "Иркута" является самым большим в отрасли, он превышает 5,6 млрд долларов. Вместе с тем самое серьезное внимание руководство компании уделяет техническому перевооружению ИАЗ - основной производственной площадке корпорации. Так, на эти цели решением совета директоров корпорации выделено 120 млн долларов. В рамках технического перевооружения закуплено, установлено и освоено самое современное оборудование. Разработаны и внедрены специальные обучающие программы для работников корпорации. Проведена стажировка персонала в Германии и Франции на заводах - партнерах по программе международной промышленной кооперации.

Благодаря принятым мерам ИАЗ располагает самыми современными производственными мощностями и является первым и на сегодняшний день единственным предприятием России, получившим сертификаты соответствия стандартам Airbus. Проведенная модернизация производства позволяет выпускать на Иркутском авиазаводе современную конкурентоспособную технику, а в перспективе - и такой прорывной для российского авиапрома продукт, как пассажирский самолет МС-21.

Сегодня же мощности ИАЗ в основном загружены иностранными военными заказами. Они обеспечивают рабочими местами двенадцать тысяч сотрудников "Иркута" и сотни тысяч смежных предприятий. Повышенным спросом пользуется многоцелевой истребитель с управляемым вектором тяги Су-30МКИ.

Президент корпорации "Иркут" Олег Демченко сообщил "ВПК": "В этом году мы отгружаем 42 Су-30. Из них 12 - в Малайзию, 6 - в Алжир и 16 - в Индию, вместе с восьмью самолетными комплектами по программе лицензионной сборки". В 2008-м поставки будут не менее масштабными. В программе следующего года - более двадцати "сушек" для Алжира. А также очередные самолетные комплекты для Индии, вкуче с четырьмя полностью собранными Су-30МКИ по дополнительному контракту на сорок машин, подписанному в этом году. Благодаря долгосрочным контрактам по линии ВТС (а всего ИАЗ должен собрать для дружественных стран около трехсот истребителей) основным продуктом ИАЗ вплоть до 2012-2014 гг. останется Су-30МК. Однако по мере насыщения рынка начиная с 2012 г. ожидается постепенное сокращение спроса. Частично это будет компенсировано разворачивающимся выпуском учебно-боевого Як-130 и его модификаций.

В дальнейшем же главным продуктом корпорации может стать самолет МС-21. Как известно, в июле с. г. правление ОАК определило "Иркут" главным исполнителем программы создания этого авиалайнера. И это логично, поскольку в конкурсе Росавиакосмоса 2003 г. на лучший проект перспективного ближне- и среднемагистрального самолета (БСМС) победило ОКБ им. А. С. Яковлева, ныне входящее в состав корпорации "Иркут".

Выбор размерности и облика самолета затянулся. Тому было много причин, в том числе необходимость безошибочно правильного определения размерности самолета, степени его технологического совершенства и обоснованные сроки выхода на рынок. Олег Демченко сообщил "ВПК", что ранее в этом году выбор концепции все же состоялся, а проект наконец-то нашел поддержку государства на всех уровнях. В августе 2008 г. предстоит защита аванпроекта, следующий год уйдет на выполнение эскизного проекта, затем настанет черед выпуска рабочей документации, постройки прототипов и летных испытаний. Последние должны завершиться получением сертификата летной годности в 2015 г.

Кроме корпорации "Иркут" и ее "дочки" - ОКБ им. Яковлева, выступающего системным интегратором, в разработке МС-21 участвуют АК "Ильюшина" и ОКБ им. А. Н. Туполева, ТАНТК им. Г. М. Бериева и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Формируемая производственная кооперация предполагает участие заводов в Обнинске и Воронеже в качестве поставщиков элементов планера из композиционных материалов, которые составляют 40 % веса конструкции. Сборку цельнокомпозитного крыла предполагается поручить ВАСО, с подключением к работе ульяновского "Авиастара".

Завершающий масштабную программу технического перевооружения ИАЗ претендует на изготовление фюзеляжа и финальную сборку МС-21. Среди обоснований заявки есть тот факт, что Иркутск освоил самые передовые технологии выпуска металлических деталей планера, в том числе из свариваемых алю-

миниево-литиевых сплавов. И если применение композитов оправдывает себя в случае крыла, механизации и хвостового оперения, то сварные алюминиевые конструкции обещают наибольшую отдачу при массовом производстве фюзеляжей цилиндрической формы.

Руководство ОАК склоняется к удовлетворению заявки иркутян. При осмотре завода пояснения первому вице-премьеру давал президент ОАК Алексей Федоров: "Почему мы считаем Иркутск лучшим кандидатом? Если взять самую вместительную версию МС-21-400, получается, что размер сборочного цеха ИАЗ таков, что обеспечивает максимально эффективное кольцевое движение самолета данной размерности по мере его сборки".

На уточняющий вопрос Сергея Иванова, считает ли президент ОАК сборочный цех номер 7 Иркутского авиазавода лучшим вариантом для размещения линии сборки МС-21, Алексей Федоров ответил: "Да. Размер цеха идеально подходит для МС-21 с сохранением достаточного места для сборки Як-130".

Чтобы МС-21 мог на равных конкурировать с продукцией Airbus и Boeing, его производство должно быть построено на самых современных технологиях, по самым передовым методам. Предполагается широко использовать технологии поточного производства. При расчетном темпе выпуска двух МС-21 ежемесячно, очередная машина будет находиться в цехе окончательной сборки менее двух недель. В цехе будет оборудовано несколько позиций, через которые проследует будущий самолет. Сначала он проходит через площадку для стыковки готовых фрагментов фюзеляжа (Ф1-Ф6), затем - площадку для монтажа систем, следом ведется навеска крыльев и, наконец, заключительный этап - закрепление гондол двигателей, окончательная нивелировка и проверка правильности функционирования систем.

"С автомобильного конвейера содрали?" - спросил Сергей Иванов, выслушав сообщение президента ОАК. Тот утвердительно кивнул и заметил, что ИАЗ накопил некоторый опыт поточной сборки самолетов в восьмидесятые годы, когда в Иркутске большой серией выпускали истребитель-бомбардировщик МиГ-27 - сравнительно компактный боевой самолет с сокращенным производственным циклом.

"При выборе площадки для МС-21 будем исходить из того, что техническое переоснащение иркутского завода состоялось и заказов достаточно. А что заказчики будут, я практически не сомневаюсь", - сказал Сергей Иванов. Оптимизм в отношении заказчиков разделяет и министр транспорта Игорь Левитин. Он находился среди лиц, сопровождавших вице-преьера в поездке по Восточной Сибири.

Во время осмотра сборочного цеха Сергей Иванов дважды побеседовал с рабочими. Главное достояние иркутского завода - его многотысячный коллектив, который удалось сохранить в трудные годы после развала Советского Союза в основном благодаря иностранным заказам. Приток молодежи позволяет поддерживать средний возраст сотрудников ИАЗ на отметке в сорок лет. На завод охотно идут работать жители городка авиастроителей Иркутск-2, близлежащих деревень и поселков. Средняя зарплата сотрудников ИАЗ составляет 15 364 рубля против 10 176 рублей в среднем по отрасли.

Рабочие спрашивали первого заместителя пред-

седателя правительства о перспективах родного предприятия, интересовались возможностью увеличения государственного заказа. "По государственной программе вооружения нам надо увеличить выпуск боевых самолетов в четыре раза, а гражданской авиации - в 37 раз, - отвечал Сергей Иванов. - Сейчас мы все основные предприятия отрасли, в том числе и ваше, консолидировали в Объединенную авиастроительную корпорацию. Исторически так получилось, что большинство российских заводов изначально было приспособлено только для производства боевой техники. А сегодня надо, образно выражаясь, все "перемешать" так, чтобы максимально эффективно построить производство и выйти на объемы, о которых я сказал. Это потребует специализации отдельных предприятий".

Переходя к конкретным программам, вице-премьер заверил иркутян: "По линии Министерства обороны у вас будет загрузка по учебно-боевому самолету Як-130. Мы уже заключаем долгосрочные контракты, причем Минобороны переводит деньги - я за этим слежу. А из гражданской техники хотелось бы к 2015 г. поставить на поток новый среднемагистральный самолет".

В ходе обмена мнениями в цехе номер 7 Сергей Иванов сказал: "России нужен свой среднемагистральный самолет на замену Ту-154. У Иркутского авиазавода есть хорошие шансы получить МС-21 в качестве главного продукта".

Завершая беседу, первый заместитель председателя правительства подвел итог: "Беспокоиться за судьбу предприятия, как было еще десять лет назад, сегодня уже не приходится. Так что не волнуйтесь! Перспективы у завода нормальные. Сегодня государство поддерживает авиационную отрасль ресурсами. Будем серьезно наращивать производство гражданских самолетов".

Владимир КАРНОЗОВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
07.11.07



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного вам номера Бюллетеня можно в Интернете по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

130-Й, ПОШЕЛ!

Завершены многолетние испытания самолета Як-130.

В ближайшее время Россия может запустить конвейер по производству первого самолета, созданного в новейшей истории России. Им станет учебно-боевой самолет Як-130. В среду, 14 ноября, в московском ОКБ им. Яковлева состоится заседание госкомиссии по вопросу проведения государственных совместных испытаний учебно-боевого самолета Як-130, на котором будет утвержден акт предварительного заключения на самолет. На этой неделе стало известно, что испытания завершены с положительным результатом.

Это означает, что теперь Минобороны может заключать контракты на серийную закупку Як-130 для ВВС России и для продажи его иностранным покупателям, а производители самолета смогут наконец-то запустить конвейер.

ДОЛГИЙ ПУТЬ В НЕБО

Головной разработчик проекта - ОКБ им. Яковлева. Головное производство Як-130 планируется на Иркутском авиационном заводе, а комплектующие будет поставлять нижегородский "Сокол". По словам эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, на заводе в Иркутске уже заложена оснастка для производства крыльев, в течение года начнут собирать и фюзеляж. Двигатели для Як-130 будет производить московский завод "Салют".

Проект производства самолета Як-130 имеет сложную историю. Проблемы, связанные с разработкой самолета, носят в основном административный и финансовый характер: это и затянувшаяся конкуренция с учебно-тренировочным МиГ-АТ, и постоянная нехватка госфинансирования. Обе проблемы сейчас решены: про МиГ-АТ забыли, а деньги на Як-130 выделяют стабильно. Общая стоимость программы - свыше \$ 200 млн.

В последнее время взлететь Як-130 мешали технические проблемы (в частности, об этом свидетельствует падение одного из "Яков" во время летных испытаний в 2006 году). По словам экспертов, тогда проблемы были связаны с недоработками в системах управления самолетом. "Математика" всегда дольше всего доводится, и Gripen (шведские истребители, одни из самых надежных в мире. - "Газета") в свое время тоже падали", - говорит Макиенко.

Однако Украина в схожей ситуации постсоветского безденежья все же сумела создать два новых самолета - Ан-140 и Ан-148, вспоминает директор Центра АСТ Руслан Пухов. В России же помимо почти готового Як-130 есть лишь амбициозный проект Sukhoi SuperJet 100. Но это тоже пока только проект - до серийного производства этого гражданского самолета ждать еще как минимум два-три года. Чуть больше месяца назад на авиазаводе КНААПО (Комсомольск-на-Амуре) прошла лишь "выкатка" первого экземпляра лайнера.

СПРОС НА ЯК-130

Як-130 предназначается как для российских ВВС, так и для продажи на экспорт. С 2009 года самолет должен начать поступать в российские учебные полки. Предполагается поставка более 100 Як-130. Преимущество этого учебно-боевого самолета в том, что его оборудование позволяет моделировать особенности пилотирования большинства боевых машин, стоящих на вооружении. Кроме того, Як-130 может использоваться и в качестве легкого штурмовика.

Тем не менее, несмотря на спрос со стороны отечественных ВВС, эксперты больше рассчитывают на экспортные контракты. Спрос на Як-130 за рубежом должен быть большим.

В частности, Алжир заказал 16 самолетов в рамках большого контракта еще в 2006 году. Кроме того, есть интерес со стороны Венесуэлы, Ливии и ряда других государств. Примерная цена Як-130 колеблется в диапазоне \$ 15-20 млн.

ЯК ТРУДНОЙ СУДЬБЫ

Учебно-боевое и тренировочное детище ОКБ имени Яковлева - первый самолет, созданный не на советских, а на сугубо российских наработках. Он предназначен на замену давно устаревших чехословацких L-39 и считается одним из лучших в мире в своем классе. Демонстрация опытного образца прошла в 1994 году. Благодаря интегральной компоновке, стреловидному крылу и высокой тяговооруженности Як-130 может использоваться не только для подготовки пилотов истребителей типа МиГ-29, но и в качестве легкого штурмовика. Однако у перспективного самолета нелегкая судьба.

В 2001 году Россия по межправительственному соглашению отдала Италии в счет долгов Парижскому клубу техническую документацию на Як-130 (зачтено \$ 77 млн). На основе этих чертежей итальянцы выпустили две машины, которые успешно прошли испытания.

А вот из двух опытных российских образцов один в 2006 году разбился. Конкурентом "Яка" в тендере Минобороны в 2002 году был МиГ-АТ, который лоббировал тогдашний министр промышленности, науки и технологий Илья Клебанов, однако конкурсная комиссия вняла доводам ВВС, в первую очередь их главнокомандующего Владимира Михайлова, и предпочла Як-130.

Михайлов очень ценил этот самолет и даже лично поднимал его в небо. Этот же проект сыграл нехорошую роль в судьбе главнокомандующего. В мае 2007 года новый министр обороны Анатолий Сердюков отправил в отставку Михайлова и начальника главного штаба ВВС Бориса Тельцова. По данным "Газеты", дело не в возрасте главнокомандующего (63 года) и не в скандале с заработками пилотажных групп "Стрижи" и "Русские витязи" в Китае (деньги перечислялись на счета не Минобороны, а посторонней фирмы). Главной причиной отставок в Минобороны называют Як-130, который уже 13 лет не может "встать на крыло".

ЧТО МЕШАЕТ РОССИЙСКОМУ АВИАСТРОЕНИЮ СТАТЬ ЛИДЕРОМ НА МИРОВОМ РЫНКЕ?

Вадим Разумовский, замгендиректора по связям с общественностью ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой":

Здесь возможен один из двух односложных ответов на выбор: или ничего, или все. То есть в принципе все возможно, но для этого необходимо проделать огромную работу: начиная с организации, а также необходимости технического перевооружения заводов и КБ, заканчивая переходом на компьютерные технологии и многим другим.

Виктор Глухих, член комитета Совета федерации по промышленной политике, президент Международного конгресса промышленников и предпринимателей:

Чтобы стать лидером, прежде всего необходима интеграция с теми, кто уже прошел этот путь. Для этого нужно четко понимать, что нам требуется учиться. Сумеем научиться за короткий срок, значит, войдем в число тех, кто является лидерами. Не сумеем - не войдем.

Борис Рыбак, гендиректор консалтинговой компании Infomost:

Начнем с того, что позиции российского военного и российского гражданского авиастроения отличаются принципиальным образом. И если в первой области мы пусть лидером и не являемся, но, совер-

шенно очевидно, находимся в числе таковых, то во второй области мы вообще нигде не находимся. Здесь нам необходимо устранить принципиальное отставание. Причем сделать это по всем без исключения позициям: по технологической, по финансовой, по управленческой и по коммерческой вооруженности.

Николай Лебедев, президент группы компаний "Транзас":

До сих пор идеология госкомпаний, которые во многом еще ориентированы на военно-промышленный комплекс, серьезно сдерживает развитие авиастроения как современной конкурентной среды, где основой является потребитель в лице авиационных компаний. Ориентация на клиента и соответствующее выстраивание, в том числе и технологий на современный лад, требуют серьезной перестройки ключевых элементов. Прежде всего конструкторских бюро, которые еще практически полностью работают по старой советской системе. Наблюдается неприятие общих элементов создания бизнеса, которые используются ведущими компаниями Европы и Америки, и, соответственно, опоздание с выходом на рынок, проблемы с сервисом, появлением новых версий самолетов. Попытки, которые предпринимаются, безусловно, позитивные, в том числе работа в "Сухом" и в "МиГе", но тем не менее процесс еще не достиг системного эффекта.

*Евгений БЕЛЯКОВ,
Мадина ШАВЛОХОВА,
Алексей СМИРНОВ*

*источник: газета «Газета»
09.11.07*

ЭКСПОРТ КИТАЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ВЗЛЕТИТ НА РОССИЙСКИХ ДВИГАТЕЛЯХ

**Получено разрешение на их
перепродажу в шесть стран.**

Как стало известно "Ъ", Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) разрешила Китаю реэкспорт российских двигателей РД-93 в шесть стран. Среди этих стран оказался Алжир, до сих пор покупавший только российские истребители. Не исключено, что Алжир пожелал приобрести китайско-пакистанские истребители FC-1 в качестве запасного варианта российским "МиГам", с поставками которых в эту страну существуют проблемы.

Как рассказали "Ъ" два источника в оборонно-промышленном комплексе, ФСВТС дала разрешение Китаю на реэкспорт двигателей РД-93 в составе самолетов FC-1 в шесть стран. Помимо Пакистана, который получил это разрешение ранее, двигатель может быть поставлен в Египет, Нигерию, Бангладеш, Саудовскую Аравию и Алжир. "Китай выразил желание получить право на реэкспорт именно в эти страны, поскольку от них уже, видимо, получены заявки на покупку FC-1", - пояснил источник "Ъ".

Присутствие Алжира в перечне стран, куда разрешен реэкспорт РД-93, вызвало у экспертов удивление. "Видимо, Россия уверена, что, несмотря на проблемы

с контрактом на поставку в Алжир истребителей "МиГ", самолет FC-1 как более легкий не составит конкуренции российским машинам", - отмечает редактор авиакосмического журнала Russia/CIS Observer Максим Пядушкин. Алжир занимает сейчас третье место по объему закупок российской военной техники: в прошлом году с этой страной было подписано контрактов примерно на \$ 8 млрд. До сих пор эта страна приобретала лишь российские истребители. С начала 1990-х годов Китай поставлял Алжиру лишь патрульные катера и заводы по производству автоматов Калашникова.

По контракту, заключенному в марте 2006 года, Россия должна поставить в Алжир 28 МиГ-29СМТ и 6 МиГ-29УБ. Однако, как сообщил "Ъ" источник в администрации президента РФ, сразу после поставки первых самолетов Алжир выставил претензии к их техническому состоянию. В августе президент Алжира Абдельазиз Бутефлика направил соответствующее письмо президенту РФ Владимиру Путину. "Российская сторона предложила заменить два МиГ-29УБ, поставленные в 2006 году нижегородским заводом "Сокол", но Алжир пока не дал ответа", - утверждает источник "Ъ". Эксперты не исключают, что проблемы с

МиГ-29 и стали причиной интереса Алжира к FC-1, хотя по боевой эффективности он уступает "МиГам" вдвое. Между тем некоторое недопонимание между Россией и Алжиром в сфере торговли оружием совпало с усложнением внутривнутриполитической ситуации в этом североафриканском государстве. Президент Бутефлика довольно давно болен, поэтому обострилась борьба в его окружении, которая не в последнюю очередь касается дорогостоящих контрактов на закупку вооружения. И судя по состоянию здоровья президента, окончательная ясность наступит еще не скоро.

FC-1 (в Пакистан поставляется под индексом JF-17) - первый китайский многофункциональный истребитель, созданный для продажи на международных рынках. Разработка самолета велась с начала 90-х годов китайской компанией Chengdu Aircraft Industry. Около 50 % расходов на разработку (\$ 75 млн) взял на себя Пакистан. Самолет оснащен одним российским двигателем РД-93 разработки ОАО "Климов", серийно выпускаемым Московским машиностроительным предприятием имени Чернышева. В 2005 году "Рособоронэкспорт" заключил с КНР контракт на \$ 238 млн на поставку для FC-1 первых 100 двигателей РД-93.

Пока из шести стран, куда теперь разрешен реэкспорт РД-93, заключен контракт только с Пакистаном на поставку 150 FC-1 на сумму \$ 2,3 млрд с опционом

еще на 100 машин. "Поставки китайских истребителей с российскими двигателями в эти страны не нанесут ущерба экспорту российского оружия, - заверил вчера "Ъ" источник "Ъ" в ФСВТС. - Пакистан, Нигерия и Бангладеш традиционно покупают китайскую военную технику". Хотя Египет последние время закупал лишь американские истребители, сейчас на волне антиамериканских настроений в мусульманском мире Каир не исключает закупки партии китайских самолетов. Саудовская Аравия - один из основных спонсоров Пакистана в военных проектах. В частности, она приобрела крупную партию пакистанских танков Al-Khalid, поддержав финансово этот проект. Истребитель FC-1 является совместной разработкой Китая и Пакистана. По данным зарубежной прессы, Китай также заключил контракты на поставку 12 FC-1 в Зимбабве и 24-26 - в Азербайджан, но эти страны пока в список на реэкспорт не вошли. Кроме того, намерение приобрести эти истребители также высказывали Ливан, Мьянма, Иран и Шри-Ланка.

*Александра ГРИЦКОВА,
Константин ЛАНТРАТОВ,
Елена КИСЕЛЕВА,
Михаил ЗЫГАРЬ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
20.11.07*

РОССИЯ ПРЕДСТАВИЛА ИНДИИ НОВЫЙ ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАНЕСУЩЕГО КРЕЙСЕРА "АДМИРАЛ ГОРШКОВ"

Россия представила Индии новый график выполнения работ по модернизации авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", сообщает "Индия дифенс".

Индия неоднократно выражала свою озабоченность ходом реализации проекта. В целях осуществления контроля над модернизацией авианесущего крейсера индийская сторона создала специальный комитет высокого уровня при министре обороны страны. Кроме того, представители МО Индии на постоянной основе работают на предприятии "Севмаш", контролируя выполнение работ по проекту. С той же целью Россию периодически посещают высокопоставленные делегации МО Индии. Проблема с поставкой авианесущего крейсера "Адмирал Горшков" обсуждалась и в ходе недавних визитов в Москву министра обороны и премьер-министра Индии.

Первоначально планировалось, что авианосец "Викрамадитья" (бывший ТАКР "Адмирал Горшков") войдет в боевой состав ВМС Индии к августу 2008 года. Указанный срок поставки определен контрактом стоимостью 1,5 млрд долл., который был подписан в январе 2004 года. В соответствии с условиями контракта Россия также поставит Индии 16 палубных истребителей МиГ-29К и морские вертолеты Ка-31 и Ка-28.

О новых сроках поставки авианесущего крейсера на данный момент не сообщается. Вместе с тем, по оценкам экспертов, Россия сможет передать Индии модернизированный крейсер не ранее 2010 года. В

случае дальнейшей задержки с поставкой под вопрос будут поставлены планы Дели по развитию океанского потенциала национальных ВМС. С одной стороны, единственный авианосный корабль ВМС Индии "Вираат" на данный момент практически полностью выработал свой ресурс и будет списан в 2012 году. С другой стороны, новый авианосец национальной разработки, строительство которого ведется на верфи в Кочине, предположительно будет передан ВМС Индии не ранее 2015 года. В настоящее время Индия не имеет возможности закупить готовый авианосец и крейсер "Адмирал Горшков" остается единственным вариантом.

В качестве основной причины срыва графика российской сторона называет серьезную недооценку стоимости работ по модернизации крейсера, который частично пострадал от пожара и был списан 10 лет назад. Технические проблемы продолжают тормозить переоснащение корабля, которое включает в себя, в частности, демонтаж ракетных пусковых установок в носовой части с целью последующей установки трамплина с углом наклона 14,3 град. для обеспечения взлета палубных истребителей МиГ-29К. Кроме того, модернизация предусматривает установку средств ПВО и других боевых систем нового поколения, замену силовой установки, монтаж восьми дизельных котлов с генераторами, замену электротехнического оборудования, установку новых средств связи, систем очистки воды и другого оборудования.

*источник: АРМС-ТАСС
20.11.07*

ОМСКИЕ ОБОРОНЩИКИ ПОРАБОТАЮТ НА НИГЕРИЮ

ФГУП "Московское моторостроительное производственное предприятие (ММП) "Салют" подписало контракт на поставку четырех газотурбинных установок (ГТУ) в Нигерию.

Основной объем работ по контракту стоимостью \$ 15 млн будет выполнен в Омске, на производственных мощностях моторостроительного объединения имени Петра Баранова. Эксперты прогнозируют, что в ближайшие несколько лет омские оборонщики без работы не останутся: спрос на ГТУ растет и в России.

О подписании контракта на поставку четырех газотурбинных установок мощностью 20 МВт сообщил вчера генеральный директор ФГУП "ММП" "Салют" Юрий Елисеев.

"Стоимость контракта - \$ 15 млн. В качестве силового агрегата в установке используются отработавшие летный ресурс авиадвигатели реактивных самолетов. ГТУ мы должны сдать заказчикам "под ключ", - рассказал господин Елисеев.

В работе по нигерийскому контракту будут задействованы несколько предприятий "Салюта".

"Основной объем мы передали омскому моторостроительному заводу имени Петра Баранова. Тем самым мы последовательно реализуем стратегию диверсификации производства для обеспечения равного соотношения по военной и гражданской тематике", - пояснил Юрий Елисеев. В омском объединении имени Петра Баранова от любых комментариев ситуации вчера отказались, "поскольку руководства нет на месте".

ФГУП "ММП" "Салют" разрабатывает, производит и обслуживает авиадвигатели АЛ-31Ф/ФН (для истребителей семейства Су-27), АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25). Изготавливает двигатели АИ-222-25 для Як-130, Д-436Т и его модификации (для самолетов Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для самолетов Ан-70, Ан-180 и Бе-42), газотурбинных установок и газоперекачивающих станций для нефтяной, газовой, энергетической отраслей промышленности.

В компании работают 14 тыс. специалистов. ММП "Салют" занимает лидирующую позицию среди крупнейших моторостроительных предприятий России (12,7 млрд руб. в 2004 году). Объем экспортных поставок ФГУП "ММП" "Салют" в области военно-технического сотрудничества в 2006 году превысил \$ 270 млн.

ОМПО имени Баранова производит авиационные двигатели разных модификаций для самолетов семейства "Су". В последние годы предприятие в основном выполняет иностранные заказы по капитальному ремонту двигателей для самолетов "Су", стоящих на вооружении ряда стран, в том числе Ирана и Алжира.

По оценке экспертов, спрос на ГТУ в ближайшее время вырастет и в России.

"Развертывание производства ГТУ в Омске поможет решить энергетические задачи, стоящие перед регионом. Мы сейчас ведем переговоры с РАО "ЕЭС" о модернизации ТЭЦ-3, где планируется заменить устаревшие агрегаты газотурбинными установками, которые работают на газе. Коэффициент полезного действия и экологические нормы у них выше, чем у привычных генераторов", - отметил начальник управления оборонной промышленности, энергетики и связи Минпрома Омской области Валерий Лось. Он высказал надежду, что энергетики закажут ГТУ для модернизации в Омске, а не в Германии.

"У нас высококлассные специалисты. Есть прекрасная производственная база. И тот факт, что Нигерия заказала ГТУ у "Салюта", говорит о том, что установки ничуть не хуже, чем у ведущих производителей. Этот контракт для нас станет дополнительным аргументом в пользу отечественных производителей", - считает господин Лось.

Менее оптимистично перспективы сбыта ГТУ оценил исполнительный директор региональной программы "СибВПКнефтегазТЭК" (дирекция занимается поиском заказов для предприятий оборонной промышленности. - "Ъ") Валерий Жильцов. По его сведениям, установки отечественного образца пока приобретают только российские нефтегазодобывающие компании.

"Поставка ГТУ за границу - это редчайший случай. Мы должны признать, что установки того же Siemens пока лучше. Они работают 150 тыс. часов, в то время как наши - 30 тыс. часов, без капитального ремонта. Российские компании покупают наши ГТУ для того, чтобы мы могли развиваться в этом направлении. Это сейчас государственная политика", - сказал Валерий Жильцов.

При этом он выразил уверенность, что при усовершенствовании российские ГТУ в ближайшие несколько лет станут конкурентоспособными.

Аналитик инвестиционной компании "Брокер-КредитСервис" Севастьян Козицин прогнозирует, что при увеличении спроса на ГТУ конкуренция в этом сегменте будет возрастать.

"Направление перспективное, потому что РАО "ЕЭС России", хоть и активно сотрудничает с Siemens, имеет большую конверсионную программу по модернизации генерирующих мощностей. В рамках этой программы ММП "Салют" предстоит серьезно конкурировать с моторостроительным объединением "Сатурн" и "Пермскими моторами", - уверен Севастьян Козицин.

Как сообщил Юрий Елисеев, ММП "Салют" поставит ГТУ в Нигерию в первой половине 2008 года.

Анатолий ШЕСТАКОВ

*источник:
газета «Коммерсантъ - Новосибирск»
20.11.07*

АВИАПРОМ РОССИИ И УКРАИНЫ. ИНТЕГРАЦИЯ УСПЕХА

В ходе проведения МАКС-2007 ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ГАК "Авиация Украины" подписан "Меморандум о взаимопонимании по развитию сотрудничества в области транспортной рамповой и пассажирской авиатехники".

В большинстве развитых стран мира в основу развития наукоемких отраслей промышленности давно положен принцип существования производств, интегрированных по отраслевому принципу. В дальнейшем создание на их базе в рамках международной кооперации транснациональных корпораций (ТНК), по сравнению с разрозненными структурами, дает широкие возможности построения гибкой системы менеджмента, свободного и эффективного управления капиталами, материальными и нематериальными активами, использования человеческих ресурсов. Все это ускоряет процесс внедрения в производство самых современных научных достижений и технологий и как следствие является импульсом для технологического перевооружения. Более того, кооперация приводит к снижению себестоимости производимой продукции и увеличению ее жизненного цикла, повышению конкурентоспособности, созданию товарного ряда, организации адаптированной к любой точке мира системы послепродажного обслуживания, что, в свою очередь, обеспечивает устойчивые позиции производителя на мировом рынке. Именно ТНК сегодня контролируют многие отрасли производства и экономики мирового хозяйства. В условиях глобализации мировых рынков на их долю, по данным статистики, приходится более трети промышленного производства, около половины внешнеторгового оборота, свыше 80 % патентов на новую технику и технологии.

Примеры успешного функционирования интегрированных производств в области авиационной промышленности - ведущие производители авиатехники Boeing и Airbus, Bombardier Aerospace, двигателестроительные концерны Pratt & Whitney, Rolls-Royce и другие. Структура отечественных стратегически важных отраслей промышленности, в том числе авиационной, до распада Советского Союза, по мнению большинства экспертов, являла собой пример успешной кооперации профильных предприятий по принципу четкого разделения функциональных полномочий. От самолето- и моторостроительных КБ, опытных и серийных заводов, производителей материалов, агрегатов и комплектующих авиатехники до авиаремонтных комплексов, поддерживающих летную годность и должное состояние эксплуатируемого авиапарка. Два десятилетия назад эта система была разрушена, а вслед за ней, естественно, утрачены ведущие позиции России на мировом рынке самолетостроения. Только сегодня в стратегически важных отраслях отечественной экономики действительно наметились тенденции возрождения целостных интегрированных структур. Создается новая система производственной кооперации, идет объеди-

нение кадрового, научного и технологического потенциалов для решения единых задач, а именно - обеспечения России лидирующих позиций на мировом рынке по основным отраслям экономики.

Российская авиационная промышленность одной из первых "испытала" на жизнеспособность интеграционную схему развития. Вслед за ней подобные структуры созданы и функционируют в областях радиоэлектроники, нанотехнологий, атомной энергетики, ракетно-космической отрасли, судостроения. 20 апреля 2006 г. создана Объединенная авиастроительная корпорация, в которую вошли ведущие российские самолетостроительные КБ и предприятия российского авиапрома. О целях и задачах корпорации мы говорили неоднократно, результаты своей работы ОАК наглядно продемонстрировала в ходе проведения Международного аэрокосмического салона МАКС-2007. Помимо демонстрации новейших образцов авиатехники военного и гражданского назначения, как на статической стоянке, так и в небе, в "деловой" части программы МАКСа было представлено большое количество перспективных проектов. Подписан ряд соглашений и контрактов, в том числе международных. Достигнуты принципиальные договоренности по совместному производству современной авиатехники, оборудования и комплектующих, организации системы послепродажного обслуживания, соответствующей международным требованиям.

Одним из перспективных партнеров ОАК по итогам МАКС-2007 стал Государственный авиастроительный концерн "Авиация Украины", созданный в соответствии с постановлением Кабинета министров Украины 14 марта 2007 г. Цели и задачи ГАК "Авиация Украины" похожи на таковые российского ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". Это "объединение разработчиков и производителей авиационной техники в один комплекс с централизованным управлением для обеспечения реализации единой научно-технической, производственной и экономической политики, эффективного функционирования авиационного комплекса" страны. Основные направления деятельности ГАК определены как "разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация и ремонт авиационной техники гражданского и двойного назначения". В настоящее время в концерн входят десять ведущих предприятий авиапромышленности Украины. Государственные предприятия: "Авиационный научно-технический комплекс им. О. К. Антонова", "Киевский авиационный завод "Авиант", "Завод № 410 гражданской авиации", Харьковское государственное авиационное предприятие, научно-исследовательский институт "Буран", "Харьковское агрегатное конструкторское бюро", "Харьковский машиностроительный завод "ФЭД", "Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" им. академика А. Г. Ивченко, ГП "Новатор" и Казенное предприятие "Радиоизмеритель".

В ходе проведения МАКС-2007 ОАО "ОАК" и ГАК "Авиация Украины" подписан "Меморандум о взаимопонимании по развитию сотрудничества в области транспортной рамповой и пассажирской авиатехники".

понимании по развитию сотрудничества в области транспортной рамповой и пассажирской авиатехники". Основные направления взаимодействия авиапромышленностей двух стран, определенные данным документом, в прессе ранее опубликованы не были. Комментарии по некоторым вопросам читателям предоставили: генеральный директор - председатель правления ГАК "Авиация Украины" Олег Шевченко, генеральный директор и генеральный конструктор МАК "Ильюшин" Виктор Ливанов, генеральный директор "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов, генеральный конструктор фирмы "Антонов" Дмитрий Кива.

СТОРОНЫ ДОГОВОРИЛИСЬ

Несколько слов о том, к каким именно договоренностям пришли стороны в рамках заключения Меморандума о взаимопонимании. Основные положения документа касаются: проведения совместной маркетинговой политики на внутренних и мировых рынках и исключения возможности нанесения вреда друг другу взаимно несогласованными действиями; объединения усилий научно-исследовательских организаций и предприятий-разработчиков в создании новых перспективных образцов авиатехники; выработки совместной продуктовой стратегии во всем спектре транспортной рамповой и пассажирской авиации с учетом интересов двух стран, в том числе для обеспечения увеличения совместной доли присутствия на мировых рынках; обеспечения координации действий в областях: ценовой политики, в части кооперационных поставок; обеспечения нормативно-технической документацией в части гармонизации системы контроля качества; создания центров сервисного обслуживания и логистической поддержки авиационной техники как внутри обеих стран, так и на мировом рынке.

ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ

По словам Виктора Ливанова, ОАО "ОАК" и ГАК "Авиация Украины" видят в организации совместного сотрудничества "много взаимных интересов". В первую очередь - в области транспортной авиации. Назвав подписание Меморандума о взаимопонимании "первым и очень важным шагом в большом деле", генеральный директор МАК "Ильюшин" определил несколько основных позиций по дальнейшему взаимодействию авиапромышленностей России и Украины. "Всем хорошо известно, что скрывать, у нас есть проекты, которые несколько конкурируют друг с другом, - комментирует Виктор Ливанов, - поэтому наша главная позиция - договориться о проведении совместной маркетинговой политики. Конкурировать, мы глубоко убеждены, надо не России с Украиной, а с Boeing, Airbus, другими известными в мире производителями авиатехники. Следующий пункт, на который я бы обратил внимание, дополняет первый - это разработка совместной продуктовой стратегии во всем спектре транспортной рамповой и пассажирской авиации, с учетом интересов двух стран, в том числе для увеличения совместной доли присутствия на мировых рынках. Назову несколько цифр. Стратегия Объединенной авиастроительной корпорации еще не утверждена, но прошла первое чтение на государственном уровне. Перед ОАК поставлена сложная задача: к 2025 г. занять до 15 % мирового рынка во всем спектре авиации. И мы счита-

ем, что если объединимся с украинскими авиастроителями, совместно сможем это сделать. Поэтому нам очень важно согласовать и продуктовую стратегию.

В области транспортной авиации определено, что и Российская Федерация, и Украина заинтересованы в дальнейшем сохранении компетенции и, возможно, если рынок этого потребует, восстановлении серийного производства самолетов Ан-124. Как известно, их создают на "Авиастаре" в Ульяновске, который вошел как составная часть в ОАК, и мы совместно заинтересованы в сохранении компетенции и дальнейшем продвижении этого самолета на рынок. Совместно с украинской стороной будем определять стратегию продвижения на мировой и, в том числе, на российский рынки еще двух самолетов, примерно одного класса по полезной нагрузке. Это Ил-76 и Ан-70. Уверен, объединив усилия, мы найдем "ниши" для обоих самолетов. И не только в Украине и России, но и в других странах. Еще один долгосрочный перспективный проект - создание совместно с Индией среднего военно-транспортного самолета, сегодня он имеет условное название МТА (многоцелевой транспортный самолет). В ближайшее время будет подписано межправсоглашение между Россией и Индией (соглашение подписано 12 ноября 2007 г. - Ред.), и ОАК приглашает Украину к участию в этом проекте. Концепцию совместной работы будем еще определять, но в меморандуме это зафиксировано.

Далее, есть целый ряд самолетов грузоподъемностью до 10 тонн (рамповых). Сейчас Россия и, в частности, АК "Ильюшин", ведет разработку и запуск в производство самолета Ил-112 грузоподъемностью 6 тонн. В Украине есть хорошие машины такого класса, производимые, например, в Харькове и в Киеве. Объединив усилия в этом секторе, мы сможем не только сохранить наш рынок и долю на мировом рынке, но и увеличить их. В меморандуме есть положения о том, что операторами всех этих проектов со стороны ОАК станет созданная не так давно бизнес-единица транспортной авиации, а с украинской стороны - АНТК им. О. К. Антонова. Для детальной проработки проектов сформированы совместные рабочие группы".

Говоря о дальнейшем стратегическом партнерстве ОАК на международном уровне, Виктор Ливанов пояснил позицию корпорации и в отношении производства Ил-76. 3-4 июля 2007 г. в ходе визита первого вице-премьера Правительства РФ Сергея Иванова в республику Узбекистан было достигнуто принципиальное согласие о вхождении ГАО "ТАПО им. Чкалова" в ОАК. 17-18 сентября в Ташкенте состоялось заседание первой рабочей группы Россия - Узбекистан. На сегодняшний день, после длительного периода переговоров, подписан соответствующий протокол и составлен план вхождения ГАО "ТАПО им. Чкалова" в ОАК. "Мы надеемся, - поясняет В. Ливанов, - что это произойдет к концу 2008 г. Совершенно ясно, нужна объективная оценка имущественного комплекса ТАПО и бизнеса, в том числе. Ведь объединение будет происходить по принципу обмена акциями. Первая оценка активов ОАК была определена в 96,7 млрд руб. После дополнительной эмиссии и присоединения к ОАО "ОАК" корпорации "Миг" и Казанского авиапроизводственного объединения (КАПО) эти цифры вновь будут уточнены.

Еще раз повторю, наша стратегическая задача - объединение. И начало работы России и Украины по совместным проектам - первый шаг на этом пути. Не знаю, какова будет позиция наших политиков, но еще

раз повторю: в Ташкенте мы этого достигли через бизнес, наглядно показав, что судьба Ташкентского завода при отсутствии там реального бизнеса будет очень тяжелой. Тогда все поняли - "да, надо принимать решение". Поверьте, мы прошли большой путь сотрудничества с другими странами в области авиации и поняли, что нас там особо никто не ждет. Повторю, идет жесточайшая конкуренция, и если мы хотим сохранить устойчивые позиции на мировом рынке, при этом не утратив свой, это возможно только в объединении. Напомню, что во времена существования СССР Россия и Украина в области транспортной авиации занимали более 27 % мирового рынка. Сегодня мы, к сожалению, стремительно его теряем. Поэтому, наша задача не только совместными усилиями сохранить прежнюю долю на мировом рынке, но и максимально увеличить ее".

ГРАЖДАНСКИЙ СЕКТОР АВИАСТРОЕНИЯ

В Меморандуме намечен и ряд программ совместных российско-украинских разработки и производства самолетов для нужд гражданской авиации. Подробную информацию об этом предоставил генеральный директор компании "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов. По его словам, в этой области есть ряд важных направлений сотрудничества ОАК и ГАК "Авиация Украины". "Первая, и очень важная новость, - рассказывает А. Рубцов, - за минувшее лето программа Ан-148, по которой мы работали в течение нескольких лет вместе с АНТК им. О. К. Антонова, Воронежским заводом, КиГАЗ "Авиант" и другими нашими партнерами в Украине и России, получила поддержку Объединенной авиастроительной корпорации и вошла в ее модельный ряд, одобренный на уровне Правительства России. Для нас это очень важно, потому что сегодня перед нами стоит задача в ближайшие годы выйти на суммарное производство около 100 самолетов. В бизнес-плане ОАК сегодня фигурирует цифра 96 пассажирских Ан-148, которые мы должны создать до 2010 г. включительно и выйти затем на темп производства около 36 машин в год. И это только та часть, которая будет собираться на ВАСО. Мы рассчитываем, что не меньше 15-20 машин будет также производить "Авиант". Таким образом, задача позиционирования Ан-148 сегодня строится уже с учетом тех программ развития мощностей, которые мы у себя наметили. Очень важно было договориться и внутри ОАК, и с нашими украинскими партнерами о позиционировании этого самолета в нашей модельной линейке. Сегодня это определено. Вместимость его рассчитана на 75-85, максимум 90 пассажиров, учитывая, что самолет SSJ, один из основных в модельном ряду, будет позиционироваться модификациями от 95 до 110 мест, а в будущем, возможно, появится его 130-местная версия, перспектива создания которой сейчас изучается. Так образом, если говорить о нише производства самолетов от 75 до 90 мест, предполагается, что "реактивная" часть нашего модельного ряда будет занята Ан-148 и его модификациями. Это главный итог лета-2007. Вместе с коллегами мы начали активную работу по запуску этого самолета в серийное производство. Напомню, что весной мы отметили важное событие - вручение Ан-148 сертификата типа в присутствии премьер-министра Украины Виктора Януковича. Теперь важнейшее мероприятие, которое, как мы ожи-

даем, состоится в конце этого года, - выкатка первого серийного экземпляра Ан-148 из ворот завода "Авиант". В следующем году самолет будет передан в эксплуатацию первому покупателю".

Что касается Ан-148 серийного производства ВАСО, по информации генерального директора ИФК, первый самолет воронежской сборки предполагается передать заказчику уже в конце 2008 г. На МАКС-2007 "Ильюшин Финанс Ко." подписаны контракты с ВАСО на 34 самолета этого типа, и украинским заводом "Мотор-Сич" - на 74 двигателя для их оснащения. 20 сентября 2007 г. крупнейшим партнером ИФК по программе создания Ан-148 стал днепропетровский "Южмаш", с которым ИФК подписан контракт по производству шасси для этих самолетов. Первая партия поставок шасси рассчитана на 50 самолетоккомплектов. "Я думаю, - комментирует А. Рубцов, - это будет один из крупных контрактов с украинской авиапромышленностью, реализуемых в последнее время. Рассчитываем, что по завершении согласования графиков взаимных поставок мы также подпишем большой контракт и с предприятием "Авиант" на взаимную поставку самолетоккомплектов в рамках кооперации ВАСО с этим заводом. То есть, формально, на мой взгляд, все барьеры для производства Ан-148 - технические, организационные - сегодня сняты. Сейчас идет интенсивная работа по запуску его в серию. Приобретается оборудование, заказывается новое, высокопроизводительное, автоматизированное для выхода на производство самолетов в количествах, о которых я вам сказал".

По словам А. Рубцова, в настоящее время портфель заказов ИФК на Ан-148 включает в себя твердых контрактов более чем на 30 самолетов и еще порядка 30 опционов. Большую часть последних предполагается перевести в ранг твердых заказов до конца текущего года. В этом случае объем производства будет распределен по всем покупателям до конца 2010 г. включительно, а, возможно, и до второго квартала 2011 г. "По крайней мере, - поясняет генеральный директор ИФК, - задача у нас сегодня такая поставлена. 2008 и 2009 гг. мы, как говорят, сегодня уже "продали". Сейчас идут заказы уже на вторую половину 2010 г. До конца 2007 г., надеюсь, мы и ее "продадим". Это фактически говорит о том, что машина востребована на рынках. Например, России и Украины. "Авиант" будет поставлять Ан-148 по заказу Казахстана. На этот самолет есть заказы и в Латинской Америке. Первый опцион мы подписали с кубинцами в ходе МАКС-2007. Уверены, она будет востребована и на Ближнем Востоке, и в других регионах. Одним из основных рынков, конечно, будет Россия. Ведь самолет идеально подходит для эксплуатации в условиях нашей аэродромной сети. Собственно, для этого он и был спроектирован. Я думаю, он станет удачной заменой Ту-134".

Важной составляющей деловой программы ОАК, и, в частности, ИФК на МАКС-2007 стало заключение контракта на создание учебных центров для Ан-148 разработки и производства Санкт-Петербургской фирмы "Транзас" в тесной кооперации с АНТК им. О. К. Антонова. С их помощью будет осуществляться подготовка летного состава и наземного обслуживающего персонала. В том числе, в Федеральном учебном центре в Ульяновске, где сегодня готовятся кадры для российских авиакомпаний. Проект получил одобрение и поддержку Минтранса РФ. "Это очень важное, принципиальное решение, - отмечает А. Рубцов. - Надемся,

что этот самолет со временем станет "выпускным". С тем, чтобы летчики получали свидетельства не только на Як-18 или Як-40, но и на современных машинах, какой является Ан-148".

Ряд направлений совместной деятельности стокгольм на долгосрочную перспективу касается в основном создания и производства новой авиатехники. "В модельном ряду ОАК, - отмечает А. Рубцов, - присутствует важнейший тип самолетов, самый главный, основной, на который мы делаем ставку. На этот проект государством выделяются серьезные финансовые ресурсы. Это МС-21. Среднемагистральный пассажирский самолет вместимостью от 150 до 200 мест. Машина следующего поколения, из самых современных материалов, с новыми принципами управления. С большим объемом электрификации, или, если можно так выразиться, почти полностью "электрический" самолет. С новыми двигателями и, конечно, создаваемый с использованием большого количества научно-технических разработок России и, я надеюсь, Украины тоже. Мы рассчитываем, что в самое ближайшее время будет образована совместная рабочая группа по изучению возможностей участия в этом проекте АНТК им. О. К. Антонова, научно-исследовательских центров и украинской промышленности в целом. Здесь мы предполагаем применять самые современные материалы и разработки. В первую очередь это, конечно, композитные материалы, МС-21 будет сделан из них почти на 50 %. Весьма вероятно также использование заделов и предложений по сотрудничеству в области создания авиадвигателей с высокой степенью двухконтурности, которые разрабатываются и изготавливаются в Запорожье. Перспективы очень интересные. С учетом того, что именно в этих областях есть определенные технологические "прорывы" в научных сферах России и Украины, объединение усилий наших ученых может дать конкретный эффект. Ведь в этом весьма конкурентном сегменте рынка, где активно работают Boeing и Airbus, чтобы "войти" на рынок, извините за выражение, надо не "влезть" туда, а "прорваться с боем". Для этого нужны лучшие технологии, самые современные материалы и мозги, которые, действительно, надо объединять. Поэтому мы рассчитываем на то, что опыт АНТК им. О. К. Антонова, ЗМКБ "Прогресс", "Мотор-Сич", Академии наук Украины и институтов, которые работают в областях создания авионики и материалов, будет задействован в проекте МС-21. Мы рассчитываем, что нам удастся сделать конкурентоспособный самолет и вывести его на рынок уже к 2015-2016 гг. Промышленность и наука Украины, безусловно, должны быть вовлечены в этот процесс в полном объеме".

В программе российско-украинского сотрудничества, обозначенной в Меморандуме, есть еще одна тема, впервые заявленная этим летом. Это широкофюзеляжный самолет нового поколения. Сегодня ОАК производит и продает самолет Ил-96, и по планам корпорации его серийное производство продлится еще не менее 7-8 лет. По словам руководителя ИФК, настало время увидеть "перспективы создания новой широкофюзеляжной машины, ориентированной, может быть, не столько на дальнемагистральный сегмент рынка, сколько на среднемагистральный вариант". Фактически это замена эксплуатируемых сегодня Ил-86 и аэробусов А300. "Опять же, здесь есть опыт фирмы "Ильюшин", которая уже много лет

традиционно специализируется на широкофюзеляжных самолетах. Очень успешные самолеты Ил-86, неплохие Ил-96. Соответствующие разработки в этой области в свое время были сделаны и "АНТК им. Антонова", и мы полагаем, что объединение усилий в этом направлении может дать положительный бизнес-эффект. Во всяком случае, мы уверены в том, что нам необходимо работать в этой области совместно и у нас есть все шансы на успех", - отметил А. Рубцов.

МНЕНИЕ ПАРТНЕРОВ

О состоянии и перспективах сотрудничества российского и украинского авиапромов высказал профессиональное мнение генеральный конструктор АНТК им. О. К. Антонова. "Мы действительно много работали и продолжаем сотрудничать с российскими предприятиями. Меморандум поддерживаем и стараемся выполнять все его положения, - рассказывает Дмитрий Кива. - Говоря об основных программах сотрудничества сегодня, Ан-148 - это Воронежский завод, Ан-124 - Ульяновский. Ан-70, Ан-74 и Ан-3 - это Омск, Ан-140 - Самара, Ан-38 - Новосибирск. Перспективные программы - МС-21 и средний военно-транспортный самолет. Что касается Ан-148, его краткие характеристики: количество пассажиров - до 85, дальность - 4600 км, скорость - 870 км. Предполагается совместная российско-украинская разработка вариантов и модификаций самолета, сопровождение его в эксплуатации, серийное производство в Воронеже. Кроме подписанных уже контрактов с ИФК на поставку 34 самолетов, по двигателям и по шасси, следующие договоры будут и по агрегатам. По нашим оценкам, Украине это дает более \$ 300 млн. В частности, около \$ 100 млн - бюджету нашей страны. Такое сотрудничество экономически выгодно, сегодня ведь все определяют экономика и бизнес. Среди наших партнеров очень много крупных российских предприятий, участвующих в создании этого самолета, его агрегатов, систем и оборудования. Производственная кооперация известна. Это КиГАЗ "Авиант", Воронежский завод (ВАСО), "Южмаш", Харьковский завод (ХГАПП). Сборка осуществляется на двух заводах: "Авиант" и ВАСО. Кстати, по поводу Ан-148 хочу сказать, что мы сейчас работаем над его удлиненным вариантом вместимостью до 98 пассажиров. И, что очень важно, уже в рамках наших совместных с ОАК усилий трудимся над транспортным и военно-транспортным рамповым самолетом на базе Ан-148.

Транспортные самолеты, считает Д. Кива, - тема, действительно, перспективная. Например, Ан-124. "Сегодня мы уже сертифицировали самолет грузоподъемностью 150 тонн, с уменьшенным числом членов экипажа, современным авиационным комплексом и повышенным ресурсом. Основные пути сотрудничества здесь - поддержание летной годности, модернизация самолета, возобновление его серийного производства, разработка новых модификаций Ан-124 и создание на его базе уникальных авиакосмических систем". Работа ведется по нескольким направлениям. Самолет приобрел новые качества: увеличена полезная нагрузка, в перспективе - увеличение ресурса планера до 40 тыс. часов. Уже сегодня комплекс бортового оборудования обеспечивает полеты по самым современным требованиям, в том числе по европейской зональной навигации с точностью до 1

мили. Создана новая система техобслуживания, не уступающая западным аналогам. Очень интересный проект - Ан-124-300, где сочетаются большая грузоподъемность и существенно увеличенная дальность: 120 тонн и 10 тыс. км соответственно. Это самолет с новыми модернизированными двигателями и современным электронным комплексом. Большие перспективы имеет проект "Воздушный старт", над которым АНТК им. О. К. Антонова сейчас работает совместно с профильными институтами, украинским и российским агентствами и РАН.

"Что касается Ан-70, - рассказывает генеральный конструктор АНТК им. О. К. Антонова, - мы продолжаем работать и над этой программой. Сейчас идет выпуск необходимой документации, а на серийном заводе в Киеве делают самолет. Участвуем в переговорах на уровне группы, определенной правительством, где решается вопрос дальнейшего сотрудничества по этому проекту. Планируем завершить государственную сертификацию Ан-70, которая, кстати, одновременно ведется и по версии гражданского грузового транспортного самолета. Проводим работы по кооперации в части организации серийного производства и разработки различных модификаций Ан-70".

АНТК им. О. К. Антонова взаимодействует с российскими предприятиями и по программе Ан-140. Проводится модернизация самолета, обеспечивается создание разных его вариантов. "Могу сказать, - отмечает Д. Кива, - что Ан-140 производства Самарского завода сегодня успешно эксплуатируется в Якутии. Имеет большой налет, около 300 часов в месяц. Вполне естественно, что спрос на него растет". На МАКС-2007 ИФК приобрела Ан-38, произведенный НАПО, напомнил Д. Кива. Согласно договоренностям, достигнутым на выставке, АНТК им. О. К. Антонова в кооперации с Новосибирским заводом реализует программу создания различных модификаций Ан-38, включая работу по подбору для него оптимальных силовых установок. Если первые экземпляры этого самолета были оснащены двигателями американского производства, то сегодня идет работа по их возможной замене моторами отечественного производства. Прорабатываются варианты установки "на крыло" Ан-38 разных авиадвигателей, в том числе в рамках опциона. Например, авиамоторов российского производства и совместного украинско-российского ВК-1500, созданного ОАО "Мотор-Сич" в тесной кооперации с санкт-петербургским заводом им. Климова.

ОБЪЕДИНЕНИЕ УСИЛИЙ

В большинстве промышленно-ориентированных СМИ сегодня активно обсуждается вопрос взаимосвязи форм собственности предприятий ОПК, в том числе авиационных, и перспектив развития оборонной отрасли в целом. Одни говорят, что ФГУПы морально устарели и ОАО - оптимальный вариант для построения гибкой системы управления производством. Другие занимают противоположную позицию, считая, что госпредприятие легче контролировать, влиять на его ценовую политику, производство же от этого только выигрывает. В России ОАК - корпорация, на Украине ГАК - концерн, то есть структура с более жесткой вертикалью менеджмента и 100%-ным госкапиталом. Не скажется ли негативно разность в формах собственности на сотрудничестве?

Ситуацию прокомментировал Виктор Ливанов. "Когда мы принимали решение о создании Объединенной авиастроительной корпорации, перед этим год существовало некоммерческое партнерство, которое тоже называлось ОАК. Мы выработывали позицию. У нас ведь тоже был и до сих пор существует целый ряд предприятий с 100%-ной госсобственностью. При разработке концепции ОАК мы приняли решение, что на первом этапе надо объединить те акционерные общества, которые сегодня в том или ином виде имеют госпакеты. Сегодня уже идет второй этап. Мы акционируем ФГУПы и вводим их в корпорацию. Мое мнение, что форма собственности ни в коем случае не помешает нашему объединению, если такое решение будет принято".

По этому вопросу с генеральным директором МАК "Ильюшин" солидарен генеральный директор, председатель правления ГАК "Авиация Украины" О. Шевченко. "Уверен, - отмечает глава украинского концерна, - что на нормальные партнерские взаимоотношения форма собственности не влияет совершенно. Существуют контракты, которые выполняются. Есть денежная единица, к ним привязанная. Проблем не вижу совершенно никаких. А что касается того, что в концерн вошли госпредприятия, то следующий шаг - обязательный этап акционирования. Но прежде чем его начать, мы должны серьезно подготовиться. Любое предприятие, например фирма "Антонов", стоит очень много. Поэтому здесь мы подойдем по-государственному".

В первую очередь позиция должна быть отработана в трудовом коллективе, и только после этого мы выйдем с предложениями в правительство. Что касается перспектив вхождения концерна "Авиация Украины" в российскую корпорацию, давайте поймем, что ГАК не входит в ОАК. Это будет объединение. Вопрос, когда оно может произойти? Оно необходимо уже сегодня, но решение это будет принимать также и правительство Украины. Состоялась встреча нашего премьер-министра и президента России. Морально уже все подготовлены и пришли к такому выводу. Но, тем не менее, надо все обосновать, оценить, подготовить и выйти с предложением к правительству Украины. Думаю, оно нас поддержит. Все будет происходить только на основе партнерских взаимоотношений. Может быть, это будет обмен акциями и другие необходимые процедуры".

По словам Виктора Ливанова, предстоящему объединению будет предшествовать оценка всей авиапромышленности Украины международной независимой структурой - оценщиком, как это было сделано в России перед созданием ОАК. Аналогичная процедура предстоит авиапрому Узбекистана. "Авиапромышленность Украины должна сохраниться, - подчеркивает В. Ливанов, - и я думаю, другого выхода нет. Конкуренция у нас должна быть не между собой. И, с другой стороны, Россия - это ведь очень существенный рынок в любом случае".

ФИНАНСЫ

Программ сотрудничества ОАК и ГАК "Авиация Украины" достаточно, и, как известно, в любом деле финансовая сторона вопроса играет немаловажную роль. О том, какие объемы финансирования предусмотрены для украинского авиапрома правительством

страны в 2008 г., подробно рассказал О. Шевченко: "Могу сказать, что за 15 последних лет ни одно правительство не финансировало авиационную отрасль так, как это сделано в этом году. КиГАЗ "Авиант", например, уже получил около 350 млн гривен. И, судя по программе бюджета на следующий год, правительство Украины настроено на поддержку авиационной отрасли. На все предприятия, входящие в ГАК "Авиация Украины", в нем заложено порядка 1 млрд 738 млн гривен. Предусмотрены средства на модернизацию предприятий, приобретение новых типов самолетов, в частности Ан-148 и Ан-140. Очень объемная программа".

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

"От взаимоотношений Украины и России, в первую очередь в области авиации, - подчеркивает О. Шевченко, - зависит дальнейшая судьба наших авиационных промышленных предприятий. К сожалению, в пробле-

мы авиастроения часто вмешиваются люди, далекие от него, что вредит не только отношениям наших стран, но и производству. Приведу пример. Мы все прекрасно помним двухлетний период сложных политических взаимоотношений Украины и России. Несмотря на это, на уровне авиастроения мы были, наоборот, как-то ближе, работали еще плотнее. Не остановили ни один проект. Напротив, интенсивно продвигались в программе создания самолета Ан-148. В дальнейшем главные наши цели и задачи - реализация всех планов и программ, которые мы наметили. Это будет наш совместный прорыв на мировом рынке. Ан-124 и Ил-76 сегодня перевозят все основные грузы в мире. Поэтому наши дружественные отношения должны претворяться в работу, в дело, и мы должны совместно получать только прибыль".

Ольга ПОСПЕЛОВА

*источник: AVIAPORT.RU
19.11.07*

ВИКТОР ЗУБКОВ ПОСЕТИЛ ЦЕНТР ОБРАБОТКИ ДЕТАЛЕЙ ДВИГАТЕЛЕЙ ЗАВОДА "САЛЮТ"

Премьер-министр Виктор Зубков прибыл сегодня на Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", где ознакомился с работой цеха механической обработки деталей газотурбинных двигателей.

Завод начинает свою историю с 1912 года, когда начали выпускаться первые моторы, рассказал главе правительства генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев. В конце 90-х годов завод начал осуществлять диверсификацию производства, в результате чего двигатели поставляются не только для авиации, но и для железнодорожного и автомобильного транспорта, судостроения. Кроме того, двигатели завода используются в опреснительных установках, установках для озонирования. В настоящее время, на основании Указа президента от 11 августа текущего года, предприятие преобразовывается в первую в стране интегрированную структуру в сфере двигателестроения. Заводу передаются пакеты акций крупнейших российских предприятий, в том числе Омского моторостроительного объединения имени Баранова. В результате завод способен, по словам Елисеева, "производить стратегические продукты, обеспечивающие военную безопасность страны, решающие транспортные проблемы". "Здесь создан научный центр, который не только производит двигатели, но и разрабатывает, сертифицирует установки, незаменимые в топливно-энергетическом комплексе, авиастроении, газоперекачке", - подчеркнул директор "Салюта".

В частности, сказал он, двигатели, выпускаемые на заводе, с успехом поставляются в такие страны, как Канада, Германия, Голландия, Франция. На это Виктор Зубков, который сам недавно вернулся из командировки во Францию, подтвердил: "Они говорили - двигатели хорошие". Зубков также поинтересовался сроками эксплуатации оборудования, работающего в

этом цехе. По словам Елисеева, срок небольшой - от 3 до 7 лет. Уникальное и дорогостоящее оборудование, используемое сейчас на заводе, позволяет не только диверсифицировать производство, но и выпускать "двигатели с самыми современными характеристиками, следующего поколения". Так, в настоящее время начинается производство двигателей из композиционных материалов, которые характеризуются сверхпрочностью и способностью выдерживать температуры до 1500 град.

Премьер-министр также поинтересовался, есть ли на заводе станки отечественного производства, либо используются только дорогостоящие, импортные. На это Елисеев заверил главу правительства, что в последнее время "отрасль станкостроения в стране начала развиваться". В частности, сам завод "Салют" осваивает производство металлообрабатывающих станков (выпускает 6 наименований). "Поскольку завод производит уникальную продукцию, то и станки для обработки двигателей должны быть уникальными", - в свою очередь пояснил министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко. Зубков также спросил у директора завода, продает ли предприятие такие современные металлообрабатывающие станки за границу. "Да, - ответил Елисеев. - Уже шесть станков продано в Индию, другие поставляются в Китай".

После этого премьер-министр проследовал в сборочный цех завода, по окончании осмотра которого Виктор Зубков проведет на территории предприятия совещание по развитию научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в машиностроении. В совещании также примут участие Виктор Христенко и министр образования и науки РФ Андрей Фурсенко.

*источник: АРМС-ТАСС
19.11.07*

"МОТОРОСТРОИТЕЛЮ" УГРОЖАЮТ БАНКРОТСТВОМ

Эксперты сомневаются в том, что предприятие, возглавляемое Игорем Шитаревым, удастся обанкротить накануне создания с его участием авиадвигателестроительного холдинга.

Арбитражный суд Самарской области отложил рассмотрение заявления ОАО "Национальный торговый банк" (НТБ) о возбуждении дела о банкротстве одного из крупнейших российских заводов по производству двигателей и комплектующих для ракет - ОАО "Моторостроитель". Иск подан в связи с невозможностью взыскать с предприятия пени по ранее выданному вексельному кредиту на общую сумму 3,3 млн рублей. Впрочем вчера же, еще до начала заседания, "Моторостроитель" погасил 50 % задолженности. Эксперты полагают, что кредиторы решили использовать процедуру банкротства как способ давления на заемщика.

ОАО "Моторостроитель" выплатил 1,65 млн рублей, то есть половину от тех денег, которые предприятие задолжало тольяттинскому ОАО "Национальный торговый банк". Об этом "Ъ" рассказали на самом предприятии. Примечательно, что в тот же день в Самарском арбитражном суде рассматривалось заявление НТБ о возбуждении дела о банкротстве "Моторостроителя". Судебная тяжба между ОАО "НТБ" и ОАО "Моторостроитель" длится несколько лет. Еще в мае 2004 года "Моторостроитель" передал НТБ вексель на сумму 10,2 млн рублей. Как пояснили в пресс-службе предприятия, эти деньги нужны были, чтобы выплатить зарплаты рабочим. В июле того же года НТБ предъявил вексель к оплате, однако получил лишь треть от выданной суммы. Остальные деньги предприятие не смогло выплатить в срок, так как на тот момент имело задолженности перед другими кредиторами (около 4 млрд рублей. - "Ъ") и средства в первую очередь направлялись на погашение более крупных кредитов. В результате судебных разбирательств требования НТБ были признаны обоснованными: суд принял решение о солидарном взыскании с "Моторостроителя" и его поручителя (СНТК им. Кузнецова. - "Ъ") 7,6 млн рублей вексельного долга. Долг в конечном итоге был полностью погашен.

Но в январе 2007 года в самарском арбитраже началось рассмотрение еще одного иска НТБ к "Моторостроителю". Второй иск банк подал с целью взыскания пеней, сумма которых превысила 3 млн рублей. "Мы прошли суды почти всех инстанций, в том числе и арбитражный суд в Казани, и каждый раз суд вставал на нашу сторону. Мне не совсем понятна позиция "Моторостроителя" в отношении уплаты оставшихся денег. Они не выполнили последнее решение суда в десятидневный срок. Поэтому нам пришлось подать заявление о возбуждении дела о банкротстве", - заявил управляющий Самарским региональным центром ОАО "Национальный торговый банк" Михаил Романов. Вчера первое заседание арбитражного суда закончилось переносом слушаний на неопределенный срок, в связи с тем что судье потребовалось время на ознакомление с материалами дела.

Национальный Торговый Банк зарегистрирован в ЦБ РФ 7 сентября 1994 года. Объем активов НТБ по состоянию на 1 января 2007 года составил порядка 9 млрд руб., собственный капитал за 2006 год вырос на 33 % и составил на 1 января 2007 года 862,9 млн рублей. По итогам работы банка в 2006 году получено 2 092,3 млн рублей доходов. Балансовая прибыль в 2006 году составила 187 млн рублей.

ОАО "Моторостроитель" (Самара) осуществляет ремонт авиационных двигателей НК-12МП для самолетов Ту-142, Ту-95МС, НК-25 - для самолета Ту-22МЗ, НК-32 - для Ту-160, а также занимается серийным производством ракетных двигателей РД-180 и их модификаций для ракет-носителей "Союз", "Союз-2" и "Молния". Номенклатура гражданской продукции предприятия включает в себя приводы для газоперекачивающих станций, блочно-модульные электростанции на базе двигателей НК-14Э, НК-37Э, лодочные моторы "Вихрь-30". Основные акционеры ОАО "Моторостроитель": Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом - 50,67 %, Группа "Каскол" - 28,35 %, миноритарии - 7,53 %, ООО "Бриз-СТС" - 7,45 %. На июль 2007 года кредиторская задолженность составляла около 4,7 млрд рублей, в 2006 году годовая выручка составила 3 млрд.

Впрочем, эксперты сомневаются в перспективности этого судебного разбирательства, ссылаясь как на новые обстоятельства (погашение части задолженности), так и на подготовку указа президента РФ Владимира Путина о создании на базе СНТК имени Кузнецова и ОАО "Моторостроитель" крупного авиадвигателестроительного холдинга. Предполагается, что холдинг будет одним из ведущих в отрасли, поскольку, как заметил первый вице-премьер Сергей Иванов во время недавнего визита в Самару, в городе расположено "достаточно крупный куст предприятий" оборонно-промышленного комплекса и он "представляет большое государственное значение с точки зрения обеспечения обороноспособности".

"Очевидно, что из-за 1,5 млн рублей такое крупное предприятие, как "Моторостроитель", не будет банкротить. Скорее всего, заявление, поданное НТБ в арбитражный суд, можно рассматривать как способ давления на заемщика", - считает аналитик по машиностроению ИК "Финам" Константин Романов, добавляя, что "решение о полезности "Моторостроителя" принято на самом верху". Что касается юридической стороны вопроса, то и здесь НТБ находится в проигрышной ситуации. "Дело в том, что по закону не выплаченные пени и проценты не могут являться основанием для того, чтобы признать предприятие банкротом", - отметил руководитель арбитражной практики адвокатского бюро "Вегас Лекс" Андрей Корельский. "Но даже если "Моторостроитель" и не будет признан банкротом, оставшийся долг ему все равно придется выплачивать", - резюмировал эксперт.

Максим КАЛАЧ

источник: газета «Коммерсантъ - Самара»
23.11.07

НОВЫЙ БОРТ ПРЕЗИДЕНТА

Как стало известно РБК daily, управление делами президента и Федеральная служба охраны провели совещание по закупкам региональных самолетов для перевозки первых лиц государства. Победило предложение по производству Ту-334. В конкурсе также участвовали проекты Ан-148 и SuperJet.

Ближнемагистральный турбореактивный самолет Ту-334 имеет вместимость 102 пассажира и дальность полета до 3150 км при расчетной коммерческой нагрузке. Первый его полет состоялся в феврале 1999 года. К настоящему времени изготовлено два опытных образца Ту-334, они получили сертификат типа NCT231 и сертификат типа по шуму NCS145. Собрана опытная партия из пяти самолетов, в том числе один для ресурсных испытаний. Каталожная стоимость самолета составит 25 млн долл. с учетом НДС.

Как стало известно РБК daily, управление делами президента и Федеральная служба охраны провели совещание с участием Владимира Путина по закупкам региональных самолетов для перевозки первых лиц государства. Государство купит шесть самолетов: четыре Ту-334-100 с VIP-салонами и два для ФСО, в компоновке со спецузлами и правительственной связью. "235-й авиационный отряд, который входит в ГТК "Россия", на сегодняшний день не имеет современных региональных самолетов. Перевозки первых лиц осуществляются на самолетах Ил-62 и морально устаревших Ту-154", - отмечает один из источников РБК daily.

На суд президента вынесли несколько самолетов. SuperJet комиссия отклонила, поскольку он до сих пор не эксплуатировался и не сертифицирован, а сроки начала его серийного производства переносятся.

Немаловажным стало то, что проект содержит до 80 % деталей западного производства. Второй претендент - российско-украинский Ан-148 - тоже вызвал сомнения. АНТК (разработчик и производитель украинской части проекта) недавно был обвинен украинскими политиками в предательстве национальных интересов Украины, выразившемся в передаче проектно-конструкторской документации на серийный выпуск Ан-148 в Россию, на Воронежское акционерное самолетостроительное общество.

Победителем конкурса, проведенного управлением делами президента, стал самолет Ту-334. Но его администрация президента может не получить, так как не решен вопрос о серийном производстве на КАПО. Принципиальное одобрение федеральных властей на реализацию проекта получено, первый его этап стоимостью 1,5 млрд руб. будет финансироваться из бюджетов Татарии и Инвестиционного фонда России. В 2008-2009 годах запланирован выпуск трех Ту-334. Выбор президента привлечет внимание к проблемам производства Ту-334, считает президент "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев (компания производит с ФГУП "ММПП "Салют" двигатели для этого самолета). "Сейчас у самого самолета проблем нет, он сертифицирован, но были силы, которые тормозили проект в России", - говорит он РБК daily.

Для замены флота самолетов Ту-134 эта модель является безальтернативной, считает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
19.11.07*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **91**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **91**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КИТАЯ

Многие проблемы, с которыми сегодня приходится сталкиваться российскому авиапрому, характерны для Китая.

В российской авиационной промышленности начинаются масштабные преобразования, создана Объединенная авиастроительная корпорация. Многие проблемы, с которыми сегодня приходится сталкиваться российскому авиапрому, характерны для Китая, т. к. большинство предприятий китайской авиационной промышленности были построены в 1950-1960-е гг. при помощи Советского Союза.

Китаю были переданы самые передовые на тот момент лицензии на производство авиационной техники, поставлено промышленное оборудование, внедрена советская система управления.

В настоящее время авиационная промышленность Китая постепенно выходит на должный уровень экономического и научно-технического развития. Многие компании уже освоили производство авиационных систем, соответствующих мировому уровню, хотя отдельные предприятия авиационной промышленности еще продолжают производить узлы, блоки, корпуса и двигатели самолетов, которые являются морально устаревшими. Авиационная промышленность Китая (АПК) начала получать отдачу от целенаправленного, комплексного развития гражданской авиации, освоения лицензионного производства военных платформ и иностранной помощи.

На состоявшемся 17 апреля 2006 г. юбилейном собрании, посвященном 55-летию создания авиационной промышленности Китая, генеральный директор Первой корпорации авиационной промышленности Лю Гаочжо заявил, что в области авиационной промышленности Китай уже вошел в число стран, способных на мировом уровне самостоятельно разрабатывать и изготавливать истребители, бомбардировщики, самолеты-заправщики, самолеты дальнего обнаружения, беспилотные самолеты, вертолеты, летательные аппараты нового типа и двигатели, ракетные снаряды "воздух - воздух" и многие другие виды вооружений, авиаоборудование.

Руководство АПК предпринимает усилия по дальнейшему совершенствованию деятельности отрасли: возлагает на предприятия ответственность за их собственное финансирование и управление; добивается внедрения военных разработок в производство гражданской авиации, приобретения российских и израильских военных авиационных технологий; обеспечивает выход авиационных предприятий на китайский финансовый рынок. Используя высококвалифицированные кадровые ресурсы и хорошую производственную базу, АПК получил преимущество "последователья", т. е. возможность приобретать современные мировые технологии по меньшей стоимости, чем затраты на их освоение собственными силами. Кроме того, допущение определенной доли конкуренции на разных уровнях АПК, с одной стороны, создало определенные стимулы для повышения эффективности и введения инноваций в военном производстве. С другой сторо-

ны, такая конкуренция является ограниченной, т. к. рынки труда, капитала и технологий развиты слабо, а все авиастроительные предприятия принадлежат государству.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КИТАЯ

Авиационная промышленность Китая организационно состоит из двух холдинговых компаний:

- Первая корпорация авиационной промышленности Китая (China Aviation Industry Corporation I - AVIC I);
- Вторая корпорация авиационной промышленности Китая (China Aviation Industry Corporation II - AVIC II).

Под управлением этих двух корпораций находятся более чем 100 промышленных предприятий, 33 научно-исследовательских института, 42 других филиала и института и 450 тысяч служащих. В 2003 г. их совокупный доход составил около 10 млрд долларов США, в 2005 - около 13 млрд долларов.

Основными предприятиями АПК, работающими в области военной авиации, являются:

- Шэньянская самолетостроительная корпорация (двухдвигательные истребители);
- Чэндуская самолетостроительная корпорация (одномоторные истребители);
- Сианьская самолетостроительная корпорация (бомбардировщики и средние транспортные самолеты);
- Хундуская авиационная промышленная корпорация (штурмовики и учебно-тренировочные самолеты);
- Шааньсийская самолетостроительная корпорация (средние транспортные самолеты);
- Харбинская авиационная промышленная корпорация (вертолеты и легкие транспортные самолеты);
- Чанхэская авиастроительная корпорация (вертолеты);
- Гуйчжоуская авиационная промышленная корпорация (учебно-тренировочные самолеты).

Все эти предприятия функционально специализированы, и каждое из них производит отдельные классы военной авиации. Кроме того они выпускают гражданскую продукцию для внутреннего и внешнего рынков. В некоторых случаях это продукция, имеющая отношение к авиации, в других - не имеющая отношения к авиации: автомобили, мотоциклы и пр.

Из вышеназванных предприятий Шэньян, Чэнду, Сиань и Гуйчжоу принадлежат AVIC I, а Шааньси, Харбин, Чанхэ и Хунду - AVIC II.

AVIC I и AVIC II были созданы в 1999 г. путем разделения Китайской корпорации авиационной промышленности (AVIC) на две части. В свою очередь, корпорация AVIC была создана в 1993 г., когда Министерство аэрокосмической промышленности было преобразовано в две корпорации: AVIC - для авиационной промышленности и Китайскую космическую корпорацию (CASC, China Aerospace Corporation) - для ракетной промышленности. Сегодня AVIC I производит истребители, бомбардировщики и транспортные самолеты, AVIC II - штурмовики, вертолеты и транспортные самолеты. Обе корпорации производят самолеты, как воен-

ного, так и гражданского назначения. Кроме собственно авиационной продукции обе авиационные корпорации производят широкий перечень товаров неавиационного назначения. Ни одна из корпораций не получает основной доход от производства авиационной продукции. Большая часть доходов поступает от продаж неавиационной продукции. Например, в 1997 г., до разделения AVIC, 80 % доходов составляла выручка от продаж неавиационной продукции. В настоящее время корпорация AVIC II также получает большую часть доходов от производства легковых автомобилей и грузовиков. Производство самолетов менее важно с точки зрения финансовых показателей, т. к. оно имеет стратегический характер и обеспечивает национальную безопасность государства. Так, 75 % доходов AVIC II дает автомобильная продукция, и только 10 % - продукция авиационного направления. Например, в 1999 г. AVIC II продала 184 тыс. автомобилей и мотоциклов, в том числе более половины легковых автомобилей проданы в Китае. Такая диверсификация производства присуща не только двум холдинговым корпорациям, но и входящим в их состав отдельным предприятиям. Все основные компании - производители военной авиации - заняты производством и реализацией неавиационной продукции. Например, Чэндуская самолетостроительная корпорация, кроме производства реактивных истребителей, выпускает мочные машины и оборудование для производства картонных упаковок. Такое положение дел противоречит принятым на Западе методам управления, основанным на том, что фирма должна концентрировать свои усилия на "основной деятельности", а для вторичных областей деятельности привлекать третьих лиц или создавать дочерние компании и филиалы. Вовлечение предприятия в неавиационный бизнес, который потенциально является более выгодным, чем военное производство, может отвлечь внимание и ресурсы от повышения эффективности военного производства, создать зависимость между выпуском гражданской и военной продукции на данном предприятии.

Следует отметить, что преобладание производства гражданской продукции характерно для всех отраслей военно-промышленного комплекса Китая. Выступая 8 января 2007 года на рабочем совещании, председатель Государственного комитета КНР по оборонной науке, технике и промышленности (ГК ОНТП) Чжан Юньчуань отметил, что в 2006 г. соотношение производства военной и гражданской продукции на предприятиях отрасли составило 36 % к 64 %.

Конечно, часть образцов военной авиационной продукции, производимой в Китае, является устаревшей по мировым стандартам. Некоторые истребители и штурмовики имеют в своей основе советские технологии 1950-х гг. Хотя производство и обслуживание этих самолетов относительно дешево, их тактико-технические характеристики уступают самолетам, производимым в США, России, Европе и Японии, по таким показателям, как скорость, маневренность и вооруженность. Главное, что некоторые из этих самолетов слабо оснащены радиоэлектроникой и современными системами оружия.

Производимые Китаем средние бомбардировщики также основаны на советских проектах 1950-х гг. Хотя эти самолеты все еще пригодны для боевого применения (например, в качестве носителей крылатых ракет). Китай не производит тяжелых бомбардировщиков дальнего радиуса действия и любых типов

самолетов по технологии "Стелс". Авиационная промышленность Китая в состоянии производить турбовинтовые средние транспортные самолеты, но не способна строить большие реактивные транспортные самолеты.

Однако налицо признаки улучшения положения в АПК. Китай уже производит более современные авиационные платформы. Так, началось строительство самостоятельно разработанного истребителя-бомбардировщика JH-7, который по своим технико-технологическим характеристикам сопоставим с все еще находящимися в строю западными и российскими самолетами. налажено производство легкого истребителя J-10, который, как предполагается, будет сопоставим с истребителем F-16 США. Совместно с российскими компаниями Китай производит современный тяжелый истребитель Су-27. Кроме того, полным ходом идет разработка собственного среднего многоцелевого вертолета.

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КИТАЯ

Авиационная промышленность приобретает способность самостоятельно проектировать и производить истребители четвертого поколения, современные истребители-бомбардировщики, боевые вертолеты, турбореактивные двигатели, хотя и с различной степенью иностранной помощи. Вместе с тем, существенное отставание АПК от развитых стран в НИОКР и производственных возможностях сохраняется.

Способность АПК наверстать технологическое отставание от передового мирового уровня будет определяться рядом принципов. Рассмотрим некоторые из них.

Макроэкономическая ситуация. Начиная с 1999 г. темпы роста китайской экономики составляют ежегодно 8-10 %. В 2006 г. объем валового внутреннего продукта превысил 20 трлн юаней (около 2,5 трлн долларов США) с приростом на 10,5 % по сравнению с 2005 г. (более 18 трлн юаней). По данным Народного банка Китая, на конец 2006 г. валютные резервы Китая достигли 1 трлн 66,3 млрд долл. США. Китайские специалисты прогнозируют поддержание 7%-го экономического роста в стране в течение, как минимум, еще 15-20 лет.

Благоприятная макроэкономическая ситуация, быстрый рост рынка гражданской авиации создали стимулы для собственного производства самолетов в Китае. Это повлекло за собой большие капиталовложения в АПК, т. к. возврат от инвестиций в технологические разработки выше при быстро развивающемся рынке, чем при застойном рынке.

Мировой рынок больших пассажирских самолетов имеет высокие барьеры для вхождения, пока он монополизирован западными производителями. Благодаря усилиям правительства условием для вхождения западных авиационных компаний на китайский рынок стало участие китайских производителей в изготовлении элементов больших самолетов. Это повлекло за собой необходимость модернизации производства, освоения новых технологий.

Рынок региональных самолетов имеет более низкие барьеры для вхождения. Поэтому в настоящее время перед АПК стоит задача выйти на рынок региональных самолетов с собственными машинами типа ARJ21 и лицензионными типа ERJ.

Производственные технологии. Правительством

Китай взял курс на строительство "государства инновационного типа". При этом осуществляется постоянный рост финансовых вложений в научно-техническую сферу. В опубликованных Госсоветом КНР 9 февраля 2006 г. "Основных положениях государственного плана средне- и долгосрочного развития в области науки и техники (2006-2020 гг.)" предусмотрено, что к 2020 г. доля капиталовложений в научные исследования и открытия в валовом внутреннем продукте Китая возрастет до 2,5 %. Однако в Китае признают, что база нынешнего социально-экономического развития страны пока еще относительно слаба, возможности самостоятельного новаторства все еще невелики. Поэтому предполагается в полной мере использовать мировые научно-технические ресурсы, широко заимствовать передовые зарубежные технологии, активизировать их усвоение и восприятие, повторное новаторство. Для упорядочивания этого процесса Министерство коммерции КНР вместе с Министерством науки и техники КНР и другими соответствующими ведомствами страны разрабатывает "Каталог предпочтительных для заимствования технологий".

По данным Министерства коммерции Китая, в 2006 г. в Китае зарегистрировано в общей сложности 10 538 контрактов по заимствованию из-за рубежа передовых технологий на общую сумму 22,02 млрд долл. США (прирост на 15,6 % по сравнению с предыдущим годом). В 2006 г. ЕС по-прежнему оставался крупнейшим поставщиком технологий в Китай: между обеими сторонами были подписаны 2597 контрактов по заимствованию технологий на сумму 8,66 млрд долл., что составило 39,3 % от общего объема импортированных в Китай технологий. 2-е и 3-е места заняли Япония и США. На их долю приходилось соответственно 23,8 % и 19,2 %.

Человеческие ресурсы (кадры). Низкая заработная плата, плохие жизненные условия привели к тому, что многие талантливые специалисты ушли из государственных авиационных предприятий, расположенных во внутренних районах страны, в частные компании или предприятия с иностранными инвестициями, расположенные в прибрежных регионах Китая. Недавние выпускники вузов все чаще отказываются работать в отдаленных регионах на низкооплачиваемых местах. Одновременно на многих предприятиях стоит вопрос сокращения излишних штатов.

Присоединение предприятий АПК к системе социальных гарантий позволило предприятиям увольнять избыточный штат, в частности через досрочные выходы на пенсию. Некоторые предприятия имеют право увольнять рабочих и служащих, не справляющихся со своими обязанностями.

Стимулирование прихода молодых кадров в АПК идет по двум направлениям. С одной стороны, правительства центрального, провинциального и местного уровня уделяют повышенное внимание развитию социальной инфраструктуры населенных пунктов, где расположены предприятия АПК. Сами предприятия вкладывают средства в строительство современных квартир для нужных предприятиям специалистов с последующим предоставлением им долгосрочных низкопроцентных кредитов на погашение стоимости квартир. С другой стороны, все больше предприятий авиационной промышленности начинают применять у себя передовые мировые технологии управления (например, Lean Six Sigma в AVIC I), одной из целей

которых является увязка уровня заработной платы и продвижения по службе с конкретными результатами деятельности. Это в значительной степени стимулирует приток в авиационную промышленность квалифицированных специалистов.

Финансовые ресурсы. Официальные расходы авиационной промышленности Китая на НИОКР и развитие производства ежегодно растут, однако они все еще на порядок ниже, чем аналогичные расходы на Западе. Так, в 2000 г. расходы АПК составили 199,6 млн долл., в то время как "Боинг" и "Локхид Мартин", например, вместе тратят на НИОКР около 2,5 млрд долл. в год. Но, как развивающаяся страна, Китай в полной мере использует преимущество "последователя", а именно возможность извлекать выгоду из технологического прогресса других стран, т. е. получение новых технологий за рубежом по цене меньшей, чем может быть затронуто для их разработки собственными силами и средствами.

Что касается "военной доли" в общих научных расходах, то тут следует учитывать специфику Китая, где разделяют два понятия: "военные исследования" и "оборонные исследования". Первые означают работы в области военной науки, военной медицины, испытания и оценку ВВТ, а также исследования, направленные на усовершенствование продукции военного назначения, находящейся в НОАК. "Военные исследования" осуществляются научно-исследовательскими учреждениями НОАК и финансируются из военного бюджета. "Оборонные исследования", в свою очередь, охватывают все научные исследования оборонного характера, осуществляемые НИИ и лабораториями Академии наук КНР, вузов и других гражданских ведомств центрального и местного подчинения.

Оборонные исследования финансируются из двух бюджетных источников - фонда научных исследований и разработок и фонда развития новых видов продукции. Они предназначены прежде всего для реализации гражданских проектов, однако включают в себя также средства для оборонных нужд. Их размер составляет примерно 15 % фонда научных исследований и разработок. В связи с удорожанием и усложнением высокотехнологичных вооружений и военной техники расходы на оборонные исследования постоянно возрастают.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, можно отметить ряд моментов в развитии АПК, на которые целесообразно обратить внимание:

- благоприятная макроэкономическая ситуация, быстрый рост рынка гражданской авиации создали базу для развития авиационной промышленности Китая;

- во избежание монополии, для поощрения конкуренции с целью получения лучших результатов по соотношению "цена - качество продукции" в Китае созданы две крупные авиационные корпорации, объединяющие всех производителей авиационной техники и комплектующих изделий;

- значительная часть доходов авиационных предприятий поступает от производства неавиационной продукции. Это противоречит принятым на Западе методам управления, но в условиях Китая позволяет авиационным предприятиям быть финансово незави-

симыми от объема государственного заказа; привлекать дополнительные средства в разработку и производство "основной" продукции; решать социальные проблемы, связанные с трудоустройством населения, особенно в местах, где авиационное предприятие является градообразующим;

- правительством Китая взят курс на строительство "государства инновационного типа". При этом осуществляется постоянный рост финансовых вложений в научно-техническую сферу АПК, широкое заимствование передовых зарубежных технологий;

- все больше предприятий авиационной промышленности начинают применять у себя передовые мировые технологии управления, увязывают уровень заработной платы и продвижение по службе сотрудников с конкретными результатами деятельности. Это в значительной степени стимулирует приток в авиационную промышленность необходимых квалифицированных кадров;

- авиационная промышленность Китая в полной мере использует преимущество "последователя", а именно возможность извлекать выгоду из технологического прогресса других стран, т. е. получение передовых технологий за рубежом по цене меньшей, чем возможное их производство самостоятельным путем.

Многие из перечисленных выше моментов характерны и для авиационной промышленности России. По мнению автора, при перестройке российского авиапрома, создании и развитии Объединенной авиационной корпорации целесообразно использование китайского опыта реформирования авиационной промышленности.

*Заместитель торгового представителя
Российской Федерации в Китайской
Народной Республике, к. э. н.
А. Н. ПЛОТНИКОВ*

*источник: журнал "Проблемы современной
экономики" № 2 (22)*

ЛУНА В ИЛЛЮМИНАТОРЕ

Россия и Индия будут совместно осваивать космос.

В Кремле вчера состоялась российско-индийская встреча на высшем уровне. Сначала президент Владимир Путин пообщался один на один с премьер-министром Индии Манмоханом Сингхом. После чего переговоры продолжились в расширенном составе. Цели, которые планируют достичь по итогам переговоров чиновники двух стран, если и не высокие, то как минимум высокие. В частности, уже в 2011-2012 годах российские и индийские ученые собираются отправить на Луну орбитальный и посадочный модули.

"В целом мы довольны темпами роста нашего экономического сотрудничества. Но я согласен с премьер-министром Индии, что уровень этого сотрудничества в абсолютных величинах пока не соответствует возможностям наших стран", - заявил В. Путин. Виктор Зубков был более конкретен. И поставил задачу к 2010 году достичь в двусторонней торговле уровня \$ 10 млрд (сейчас около \$ 3 млрд). "Но мы считаем, что это не предел и цифры могут быть значительно большими", - добавил он. И пообещал, что подписанные по итогам вчерашней встречи межправительственные документы станут убедительным свидетельством динамичного развития традиционно дружественных отношений между Россией и Индией.

В частности, вчера между правительствами России и Индии были подписаны соглашения о сотрудничестве в реализации программы создания многоцелевого транспортного самолета и о расширении сферы использования средств, поступающих в погашение задолженности Индии перед РФ по ранее предоставленным СССР и РФ государственным кредитам. Совокупный рупийный долг Индии составляет \$ 3 млрд. Часть долга может быть реинвестирована в создание многоцелевого транспортного самолета. С российской стороны в проекте участвует ОАК, в частности авиакомплекс имени Ильюшина, корпорация "Иркут", ФГУП "Рособоронэкспорт". С индийской стороны - корпорация Hindustan Aeronautic Limited. Самолеты будут соби-

раться в России и Индии. Вложения сторон будут осуществляться в пропорции 50/50. Планируется, что первый полет самолета состоится в 2012 году, а первые поставки начнутся в 2014 году.

Вчера же Роскосмос и Индийская организация космических исследований подписали соглашение о сотрудничестве в области совместного исследования Луны. "Это очень интересный проект. Россия и Индия будут создавать совместный космический аппарат. В рамках проекта планируется доставить на Луну целую исследовательскую лабораторию", - заявил глава Роскосмоса Анатолий Перминов. Соглашение вступает в силу с даты подписания и действует до 31 декабря 2017 года. Совместный космический аппарат для исследования Луны будет включать в себя лунный орбитальный модуль и лунный посадочный модуль с подвижной исследовательской лабораторией. Запустить аппарат предполагается при помощи индийской ракеты-носителя в 2011-2012 годах. По соглашению лунный орбитальный модуль будет выведен на окололунную орбиту для осуществления научных исследований, а лунный посадочный модуль с подвижной исследовательской лабораторией произведет посадку в приполярной области Луны. Роскосмос обещает привлечь к работам по данной программе ведущие российские предприятия ракетно-космической отрасли. Космическому проекту может оказаться весьма кстати и еще одна совместная российско-индийская разработка. Речь идет о создании суперкомпьютера "Падма-ру" (см. "Газету" от 12 ноября).

Поднималась в ходе переговоров и атомная тематика. По словам Манмохана Сингха, Индия "ожидает расширения сотрудничества с Россией в сфере мирного использования атома". Он поблагодарил Владимира Путина за содействие в снятии международных ограничений на ядерное сотрудничество с Индией.

Галина ЛЯШЕНКО

*источник: газета «Газета»
13.11.07*

САМОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ МЫ ПОТЕРЯЛИ

"Изобрести машину для полетов – это почти ничто; построить машину для полетов – это уже что-то; заставить машину для полетов летать – это все", – говорил великий авиаконструктор, один из пионеров авиастроения и создатель вертолета Игорь Сикорский.

На российской земле в начале прошлого века ему было суждено дать жизнь одному из самых своих величайших творений - многомоторной машине с экипажем из нескольких человек. Возможность такого гигантского самолета отвергалась в то время большинством авиационных авторитетов. Но Сикорский сконструировал и построил его. Сначала он получил название "Гранд", а после некоторых доработок - "Русский витязь". Дальнейшим развитием конструкции стал "Илья Муромец", который поднялся в воздух в 1913 г. Поставленный на поплавки, он оставался до 1917 г. самым большим гидросамолетом в мире.

Помимо тяжелых бомбардировщиков, Сикорский создал в 1914-1917 гг. легкие истребители, морской разведчик, легкий разведчик-истребитель, двухмоторный истребитель-бомбардировщик и штурмовик, т. е. практически полный парк самолетов всех типов, использовавшихся в мировой войне.

Революционные события 1917 г. стали переломным моментом в судьбе многих тысяч наших соотечественников, в том числе и Сикорского. Судьбу российской промышленности централизованно вершил ВСНХ. Бывший в то время руководителем ВСНХ Юрий Ларин считал, что следует "производство и ремонт аэропланов и аэростатов прекратить с переводом аэропланостроительных заводов на деревообделочную промышленность" и что Советской республике не нужны предприятия, "подобные фабрикам духов и помады".

Позиция руководства в отношении авиации стала известна Сикорскому. Сделать вывод было не трудно - нужно искать где-то работу в соответствии с его опытом и уровнем знаний. По совету родных решил ехать во Францию. Он надеялся, что сможет работать там авиаконструктором, пока в России ситуация стабилизируется. Французы очень хорошо его приняли и сразу предложили контракт. Речь шла о создании нового, еще более мощного "Муромца". Но вскоре война окончилась и французское правительство прекратило финансировать военные заказы.

В начале 1921 г. Сикорский эмигрирует в Америку. Такое решение он принял во многом потому, что был убежден: между Россией и Америкой много общего. Это большие страны, у них - огромные пространства, которые трудно преодолеть без самолетов, значит, они будут нужны американцам. Ведь и "Русский витязь", и первые два варианта "Муромца" создавались как гражданские пассажирские самолеты и лишь с началом войны их превратили в боевые машины.

Когда 29-летний Сикорский покидал Россию, он уже был конструктором с мировым именем. Но в

Америке ему все пришлось начинать заново. Постепенно вокруг него собирается группа русских инженеров и авиаторов, которые создают частную компанию The Sikorsky Aero Engineering Corporation. Советская пресса отреагировала незамедлительно: предприятие Сикорского называли не иначе как гнездо "авиационной белогвардейщины".

На помощь авиаторам-эмигрантам пришел композитор Сергей Рахманинов, который не только пожертвовал компании значительную сумму денег, но и согласился стать ее вице-президентом. Его имя послужило неплохой рекламой, а вскоре был создан и первый самолет, который зарекомендовал себя надежной и грузоподъемной пассажирской машиной, пользовавшейся спросом. Компании заказывали пассажирские лайнеры для трансокеанских перевозок. Освоив их выпуск, Сикорский получил возможность работать над принципиально новыми конструкциями - самолетами-амфибиями - и добился в их создании выдающихся результатов. Но в конце 30-х годов он круто изменил направление деятельности, неожиданно для всех переключившись на вертолеты.

Этот тип летательного аппарата тогда еще не применялся на практике, а испытания немногих экспериментальных образцов, как правило, не давали повода для оптимизма. Но, будучи по натуре конструктором-новатором, Сикорский рискнул и не ошибся. Для своих винтокрылых машин он выбрал малоизученную одновинтовую схему, которая затем стала классической для вертолетов.

Им была создана целая гамма удачных аппаратов, которые нашли самое широкое применение не только в США, но и в ряде европейских стран. Если бы не вынужденная эмиграция его конструктора, то, наверное, вертолет был бы создан на десять-двадцать лет раньше, и не в США, а в России.

В 1945 г. вертолет Сикорского принимается на вооружение американской армии. К началу корейской войны в вооруженных силах США была 161 винтокрылая машина S-51. Но использовались они не в боевых действиях. Главным их применением стали поисково-спасательные и эвакуационные работы. Утверждается, что всего за время войны в Корее с их помощью спасли более 10 тыс. человек.

На вертолетах Сикорского были выполнены первые перелеты через Атлантический и Тихий океан. Уже будучи пенсионером, он воплотил в металле еще одну свою давнюю идею - концепцию вертолета-крана.

Великий конструктор никогда не скрывал своего негативного отношения к событиям, происходившим на родине, но при этом оставался патриотом России.

"Нам нужно работать, а главное - учиться тому, что поможет восстановить Родину, когда она того от нас потребует", - говорил он, обращаясь к соотечественникам-эмигрантам.

Его книга "Воздушный путь" пронизана гордостью за русскую авиацию. В заключении книги, где говорится о применении самолетов в будущем, автор пишет о путях развития авиации для освоения севера

европейской части России и Сибири, и при этом по-прежнему называет Россию Родиной. Значительная часть из того, что сделал Сикорский, послужила пользе и славе США. Существующая там и по сию пору созданная им фирма считается ведущим в мире производителем вертолетов. Но до конца дней Игорь Иванович оставался патриотом России.

Он умер в возрасте 83 лет, 26 октября 1972 г., во сне, спокойно, тихо. На родной земле ему так и не удалось побывать. И все же он верил, что еще понадобится России.

Время все расставляет на свои места. Имя выдающегося авиаконструктора вернулось на Родину. Портреты Сикорского украшают авиаконструкторские бюро России, о нем пишут книги.

Юрий ЗАЙЦЕВ

*источник: РИА «Новости»
09.11.07*

ИРАНУ ПОНРАВИЛСЯ "ТУПОЛЕВ"

Iran Airtour планирует купить 30 Ту-204-100 на 1,3 млрд долларов.

Закончившаяся авиационная выставка в Дубае поставила рекорд по объему заключенных контрактов на поставку авиационной техники. Их общая сумма составила почти 100 млрд долл., большая часть которых достанется Airbus и Boeing. Российский авиапром на выставке выступил куда скромнее: себе в актив он может записать только лишь договоренность о поставке 30 самолетов Ту-204-100 для иранской авиакомпании на сумму 1,3 млрд долл. Предварительное соглашение о поставке лайнеров планируется подписать сегодня.

В международной авиационно-космической выставке Dubai Air Show - 2007 приняли участие более 850 компаний из 50 стран мира, которые представили продукцию в 11 национальных павильонах. Россию представляли 40 компаний, среди которых РСК "МиГ", "Алмаз-Антей", "Салют" и др.

Лидером по заключенным на Dubai Air Show - 2007 контрактам стал Airbus, договорившийся о продаже 297 самолетов различных модификаций. Основными заказчиками самолетов стали авиакомпании из стран ближневосточного региона - Dubai Aerospace Enterprise и Emirates. Последняя объявила об очередном крупнейшем в своей истории заказе. Emirates подписала контракт на покупку 120 A350, 11 A380 и 12 Boeing 777-300ER стоимостью 34,9 млрд долл. Кроме того, на авиасалоне впервые в истории самолет марки A380 был продан в частные руки саудовскому принцу Аль-Валиду бен Талаялю. Boeing занял лишь второе место по объему полученных заказов, заключив контракты на продажу только 155 авиалайнеров.

Успехи отечественных авиастроителей оказались куда скромнее. Общая сумма сделок российских компаний по поставкам авиационной техники составит лишь 1,3 млрд долл. Как ожидается, лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) сегодня подпишет предварительное соглашение на поставку иранской авиакомпании Iran Airtour 30 самолетов Ту-204-100. Переговоры о поставках самолетов начались еще в начале прошлой недели, однако не успели завершиться до окончания авиасалона. "Для ИФК это означает, что в Иран пойдет большая серия однотипных самолетов с новыми двигателями ПС-90А-2. Ранее компания подписала контракт на поставку в Иран пяти самолетов", - гово-

рит РБК daily гендиректор ИФК Александр Рубцов. "Иран из-за американского эмбарго испытывает серьезный дефицит воздушных судов, поэтому самолеты российского производства являются безальтернативными. Страна даже рассматривала возможность серийного производства самолетов Туполева", - отмечает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. По его мнению, первый опыт работы на самолетах семейства Ту-204 оказался положительным для иранской авиакомпании. Интрига сделки заключалась в том, что Иран мог закупить Ту-214 казанского производства, а не ульяновского Ту-204.

Помимо поставок самолетов Ту-204-100 Россия также рассчитывает заинтересовать ближневосточных покупателей своими вертолетами. Сейчас обсуждается поставка в Саудовскую Аравию 150 боевых и транспортных вертолетов Ми-35 и Ми-17, стоимость которых оценивается в 2,2 млрд долл. По словам источников РБК daily, принципиальное согласие на то, что Россия станет исполнителем контракта, уже достигнуто, сейчас обсуждаются детали. "Они хотят вертолеты с современной авионикой и современным оснащением, из-за этого происходит задержка с подписанием твердого контракта", - отмечает один из источников РБК daily. Тем не менее, по его словам, контракт будет подписан в ближайшее время.

Помимо россиян на авиасалоне заявили о себе и украинские предприятия. В частности, запорожское предприятие "Мотор Сич" объявило о создании сети сервисных центров по ремонту авиационных двигателей. Всего планируется создать 16 таких центров. "Сейчас работают станции в Алжире и Египте, открыта станция в Шардже. Ведутся переговоры по открытию их в Судане и Южной Корее", - говорит президент "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. По его словам, открытие в Эмиратах сервисного центра выгодно с точки зрения географии и экономики. "Отсюда мы охватываем всю Азию и Африку", - отмечает он РБК daily.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
19.11.07*

КУБА НАМЕРЕНА ПРОПАГАНДИРОВАТЬ УЛЬЯНОВСКИЕ САМОЛЕТЫ

В Ульяновск из Республики Куба прибыли авиационные специалисты для приемки двух новых самолетов Ту-204 производства завода "Авиастар".

Правительство Кубы заявляет, что убедилось в хорошем качестве российских самолетов линейки Ту-204, намерено продолжить их закупки и стать пропагандистом российской техники в латиноамериканском регионе. Эксперты считают, что такая пропаганда может сработать только в некоторых странах, и при условии, если ульяновские авиастроители смогут держать соотношение "цена - качество" на конкурентоспособном уровне.

Интерес кубинского правительства к российским самолетам и, в частности, к Ту-204, подтвердил вице-президент Института гражданской авиации Кубы Герберто Прието на переговорах с ульяновской делегацией, прошедших в Гаване на прошлой неделе в рамках юбилейной Международной Гаванской промышленной ярмарки FINAV-XXV. Один ульяновский самолет - грузовой вариант Ту-204, проданный летом этого года, уже успешно эксплуатируется авиакомпанией "Кубана" и практически непрерывно работает на международных авиалиниях. Сейчас готовы к передаче кубинцам еще два пассажирских самолета Ту-204-100 и грузовой - Ту-204С. Цена, по которой техника будет поставляться на Кубу, не раскрывается. По оценке гендиректора консалтинговой компании Infomost Бориса Рыбака, стоимость и грузового, и пассажирского самолета Ту-204 составляет сегодня около \$ 35-37 млн. При этом он уточнил, что реальная цена таких самолетов всегда уникальна, так как массово они не строятся.

"Позиция кубинского правительства, в том числе и высшего политического руководства, такова: Куба должна быть основным оператором авиационных грузовых и пассажирских перевозок в латиноамериканском регионе, - заявил вице-премьер областного правительства Александр Пинков. - И именно на российских самолетах. Кубинцы намерены показать всем достоинства наших машин, стать фактически пропагандистами российских самолетов". По информации "Ъ", в конце ноября планируется визит на Кубу руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Евгения Бачурина, представителей компаний "Ильюшин Финанс Ко." и ЗАО "Авиастар-СП" для обсуждения дальнейших поставок на Кубу самолетов серии Ту-204 на период до 2012 года включительно.

Среди проектов, также вызвавших интерес кубинской стороны, создание Центра сервисного обслуживания российских самолетов. "Необходимость его очевидна, - говорит заместитель генерального директора ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Кузнецов. - Согласитесь, летать через океан в Россию для прохождения трудоемких форм технического обслуживания как-то нецелесообразно". На "Авиастаре" и в правительстве Ульяновской области надеются, что реализация этих согласованных планов позволит им

получить новые заказы, и не только от Республики Куба, но и от ряда других стран латиноамериканского региона.

"Авиастар" - один из крупнейших производителей авиационной техники в России и странах СНГ. Специализируется на выпуске пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204 и транспортных самолетов Ан-124-100 "Руслан". Производственные мощности "Авиастара" позволяют выпускать до 50 самолетов в год. В настоящее время идет подготовка производства к выпуску современных рамповых транспортных самолетов Ил-476. 25 % минус 1 акция ЗАО "Авиастар-СП" принадлежит Sirocco Aerospace-Russia (дочерняя компания египетской Sirocco Aerospace International), 74,6 % принадлежит ОАО "Туполев", контрольный пакет которого принадлежит государству. Обороты ЗАО не раскрываются.

Эксперты расходятся в оценках перспектив проекта. "Не совсем понятно, как они будут пропагандировать российские самолеты, поскольку Куба - достаточно изолированное государство, - считает аналитик инвестиционного холдинга "Финам" Константин Романов. - Я думаю, что заказы латиноамериканских стран будут достаточно политизированы и на страны, склонные к сотрудничеству с Соединенными Штатами, такая пропаганда не повлияет".

"Думаю, что наличие у Кубы современных лайнеров российского производства может стать положительным сигналом для соседей, - сказал глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - Но принципиальным является то, что самолет и уровень его технического обслуживания не должны нуждаться в дополнительной рекламе. Успехи российских авиастроителей уже довольно высоки, сети технического обслуживания достаточно развернуты, а если еще будет реализован проект создания крупного транзитного ХАБа, то с высокой степенью вероятности можно утверждать, что Россия может закрепиться в регионе в качестве альтернативного поставщика авиатехники, и это, безусловно, будет мощным стимулом в ее продвижении".

Правда, по словам эксперта, имеются и очевидные риски, среди которых не последнее место отведено политическим реалиям: основными потенциальными покупателями являются пока Куба и Венесуэла, и никто не знает, сколько продержатся там существующие политические режимы. По мнению господина Пантелеева, пока в своем сегменте самолеты Ту-204 вполне конкурентоспособны в сравнении с Airbus A320 и Boeing 737 и для Кубы вполне привлекательны. "Для других государств выбор будет более предпочтительным, если по соотношению "цена - качество" наши самолеты будут превосходить конкурентов", - сказал господин Пантелеев. По прогнозам эксперта, больше перспектив у самолета Ту-204СМ, но этот самолет пока еще не создан.

Сергей ТИТОВ

*источник: газета «Коммерсант» - Самара»
19.11.07*

"САЛЮТУ" 95 ЛЕТ

8 ноября 2007 года в Кремлевском дворце съездов состоятся торжественные мероприятия, посвященные 95-летию юбилею ФГУП "ММПП "Салют".

История двигателей предприятия "Салют" - это история рекордов отечественной авиации. Каждый второй мировой рекорд в авиации установлен на самолетах с двигателями ФГУП "ММПП "Салют".

К своему юбилею, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации В. В. Путина от 11 августа 2007 г., "Салют" подходит уже в новом качестве - ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют". Решение о создании первой интегрированной структуры в двигателестроении было принято не случайно: возможности и преимущества предприятия очевидны.

"ПЕРВЫЙ" - ЭТО ВО МНОГОМ ПРО "САЛЮТ"!

Первая в мире "мертвая петля" Петра Нестерова, первый исторический перелет на Северный полюс, первый беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в Северную Америку Валерия Чкалова - все эти мировые рекорды установлены на самолетах с двигателями "Салюта". Только на самолетах Су-27 с двигателями АЛ-31Ф, серийное производство которых освоено на ФГУП "ММПП "Салют" с 1984 г., установлено более 30 мировых рекордов.

"Салют" всегда располагал высококвалифицированными кадрами технологов, конструкторов, инженеров, рабочих. Сегодня "Салют" из серийного завода превратился в научно-производственное объединение, где за последние годы произошли значительные перемены. Взят курс на инновационное развитие: на базе предприятия организован технопарк, более чем на 60 % обновлен станочный парк, на предприятии создан ряд конструкторских бюро. Конструкторская мысль всегда активно и продуктивно присутствовала на предприятии. КБ завода в разные годы его истории возглавляли прославленные А. А. Микулин, В. Я. Климов, Ф. В. Шухов. В свое время КБ курировал легендарный А. М. Люлька.

Конструкторское бюро перспективных разработок КБПР и сегодня активно занимается научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельностью. Одним из важных достижений КБПР является реализуемая в настоящее время концепция поэтапной модернизации двигателя АЛ-31Ф, результатом которой в ближайшее время станет создание двигателя пятого поколения. Двигатель АЛ-31ФМ1 разработки и производства ФГУП "ММПП "Салют" уже с декабря 2006 года принят на вооружение ВВС РФ и запущен в серийное производство. Этот двигатель имеет большие экспортные перспективы.

В последние годы "Салют" не только принимает активное участие в программе по модернизации существующего парка самолетов ВВС, но и участвует

в создании новейших образцов техники, таких как новый учебно-боевой самолет ЯК-130.

Кроме того, "Салют" активно включился в решение одной из важнейших стратегических задач России - возрождения гражданского авиастроения. Совместно с украинскими партнерами - ОАО "Мотор-Сич" и ГП "Ивченко-Прогресс" - разрабатываются и реализуются многие успешные проекты, одним из которых является разработка и производство двигателя Д-436. Модификации данного двигателя используются для таких перспективных во всем мире самолетов, как Бе-200, Ту-334, Ан-148, а также предлагаются в качестве базовых для самолета нового поколения МС-21.

Одним из успешных направлений деятельности "Салюта" являются разработки в гражданских секторах экономики. С этой целью было создано КБ наземных установок, занимающееся газотурбинными двигателями, сфера применения которых перспективна в таких отраслях, как железнодорожный транспорт, энергетика, судостроение, нефте- и газодобыча и многие другие.

Все эти достижения стали возможны благодаря людям, которые являются главным достоянием предприятия. Продуманная кадровая и социальная политика предприятия помогла не только привлечь лучшие высококвалифицированные кадры со всего бывшего Советского Союза, но и воспитать новое поколение.

"Салют" и люди, работающие на предприятии, гордятся тем, что не просто существовали 95 лет, а действовали, созидали и создавали, что намерены делать и в будущем.

Первыми всегда быть не просто, но всегда достойно!

*источник: пресс-служба
ФГУП "НПЦ газотурбостроения"
06.11.07*

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

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

Цена книги 420 руб. (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей.
Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

КУЗНИЦА КАДРОВ ДЛЯ АВИАЦИИ

В московском лицее № 1550 открыт мультимедийный класс-лаборатория.

В конце октября в ходе первого телемоста с ММПП "Салют", проведенного во время открытия мультимедийного класса-лаборатории в московском лицее № 1550, академик РАН Генрих Новожилов, под руководством которого (в качестве генерального конструктора) был создан знаменитый транспортный самолет Ил-76, отметил: "Наконец-то наше правительство поняло, что без авиации Россия не может существовать. И хочется верить, что отечественная авиация возродится при непосредственном участии специалистов нового поколения". Своего коллегу поддержал принявший участие в телемосте в качестве гостя главный специалист по летным испытаниям НПО "Молния", заслуженный летчик-испытатель СССР Степан Микоян.

Однако возрождающейся отрасли нужны специалисты, и, по словам директора лицея Виктора Жиликова, коллектив лицея намерен принять участие в решении данной проблемы. В частности, с этой целью в лицее в рамках масштабной программы непрерывного образования "Школа — вуз — производство", реализуемой с 2001 г. при участии и поддержке Авиакосмофонда, Клуба авиастроителей, вузов (кафедр) авиационного профиля и ряда промышленных предприятий авиационной отрасли России во главе с ММПП "Салют", и был создан мультимедийный класс-лаборатория. Его проект разработали и осуществили специалисты фирмы Polymedia. Кроме того, они оснастили мультимедийным оборудованием холл лицея и планируют оснастить еще две учебные аудитории, а компания Panasonic предоставила на безвозмездной основе современный мультимедийный проектор.

Для развития системы непрерывного образования, по словам г-на Жиликова, лицей заключил договоры об учебно-методическом сотрудничестве с рядом московских технических вузов: МАДИ, МГТУ им. Н. Э. Баумана и совсем недавно МАТИ им. К. Э. Циолковского. Тем самым специализация классов лицея определена как инженерно-техническая. На выбор профиля повлияло и то, что территориально лицей находится на Ходынке, в окружении крупных предприятий авиационного профиля.

Виктор Жиликов подчеркнул, что коллектив лицея стремится ориентировать выпускников на выстраивание своей будущей профессиональной карьеры в сфере авиационного машиностроения и для этого планирует осуществлять набор учащихся как для очного, так и для заочного обучения не только в Москве и близлежащих районах области, но и в других регионах России.

Программа поиска школьников предусматривает проведение различного рода тестов, опросов, конкурсов, олимпиад, научно-практических конференций, связанных со спецификой лицея, вузов и предприятий, проявляющих интерес к программе подготовки научно-технических кадров. И здесь большую помощь оказывают новые формы образовательной деятельности. Так, уже четыре года работает в Интернете так называемая негосударственная образовательная организация "Лицей Авиакосмофонда", представляющая собой учреждение дистанционного образования, созданное при непосредственном участии педагогического коллектива лицея № 1550.

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ КЛАСС В ЛИЦЕЕ № 1550

Решение для мультимедийного класса — лаборатории когнитивных интерактивных технологий реализовано на основе интерактивной доски прямой проекции Smart Board 660. Для организации учебного процесса, наглядной демонстрации различных электронных материалов и взаимодействия с ними планируется использовать стационарные рабочие станции и ноутбуки. Предусмотрена возможность проведения интерактивных опросов, а также взаимодействия учителя и учеников с помощью системы дистанционного голосования Turning Point.

Кроме того, оборудование класса позволяет проводить видеоконференции с территориально удаленными пользователями, что было продемонстрировано во время презентации: состоялся интернет-телемост лицейстов с заместителем главного конструктора ММПП "Салют".

Александр ЧУБУКОВ

*источник: журнал PC Week
30.10.07*

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

ИНТЕРВЬЮ

ИНТЕРВЬЮ С ГЕНДИРЕКТОРОМ КУРСКОГО ОАО "ПРИБОР" А. САПРОНОВЫМ

Курский завод "Прибор" создан в 1959 г. в соответствии с приказом Совета Министров СССР от 18 февраля 1953 г. о строительстве ряда заводов авиационной отрасли. Сегодня это Курское открытое акционерное общество "Прибор", входящее в состав концерна "Авионика", созданного в 2007 году указом президента России.

- Как вам удалось пройти перестроечные неурядицы и сохранить предприятие?

- Начало 90-х - тяжелые времена. Достаточно сказать, что мы потеряли почти половину кадрового состава. Но потери были неизбежны из-за отсутствия государственного заказа. Более того, нам не заплатили за продукцию, которая была сделана и поставлена.

Тем не менее, руководство предприятия понимало, что предприятие обязано выжить. Мы не растерялись, не поддались панике и сохранили предприятие и, в первую очередь, собственность. Мы ни разу не задерживали зарплату, понимая, что в этой ситуации надо прежде всего удержать рабочих завода.

Приватизация у нас происходила по второму варианту, что позволило сохранить структуру предприятия. Акции распределились таким образом, что никто из акционеров не был заинтересован в развале завода. Более того, 16 % акций, которые приобрела американская фирма "Nick & Corp", мы впоследствии отсудили, справедливо рассудив, что такому предприятию, как наше, иностранное участие повредит.

Самое главное, по моему мнению, это то, что мы не разделили серийное производство и опытно-конструкторское бюро. Было мнение, что они могут существовать отдельно, но время показало: союз конструкторов и производственников дает прекрасный результат. Многие разработки ОКБ "Авиаавтоматика" реализуются серийным производством акционерного общества.

- Какие меры социального характера помогают вам сохранять рабочий коллектив?

- Можно сказать, что все льготы и социальные условия, бывшие при социализме, мы сохранили, что и помогло удержать кадры. В год мы тратим из нашей прибыли на социальные программы до 20 миллионов рублей.

Сегодня Курское ОАО "Прибор" - одно из градообразующих предприятий области. Благодаря тому, что вся недвижимость предприятия сохранилась в целостности, мы не потеряли ни одного из пяти детских садов, которые были у предприятия. У нас работает оздоровительный детско-юношеский летний лагерь, который принимает не только детей сотрудников акционерного общества, но и ребят из города и области.

Молодые семьи получают денежные субсидии при рождении ребенка. Молодые сотрудники при поступлении к нам получают подъемные, жилплощадь в общежитии и все социальные гарантии. В последнее время мы применяем своего рода ипотеку, т. е. систему продажи квартир перспективным специалистам. Схема такова: если по итогам первого года работы специалист признается руководством перспективным и нужным для предприятия, ему предлагается выбрать себе квартиру для покупки. Предприятие покупает ее, а затем специалист (внес предварительно всего 5 % стоимости) получает беспроцентную рассрочку платежа на 15-20 лет.

На предприятии существует система стимулирования за стаж работы. В зависимости от количества отработанных лет начисляется коэффициент надбавки к заработной плате.

Особая забота - здоровье наших работников. На предприятии действует система медицинского страхования. У нас есть своя медсанчасть, а работающие на вредных производствах получают все положенные льготы.

Кроме того, особое внимание уделяется экологии. На производстве установлены все полагающиеся очистные сооружения, которые сводят выбросы вредных веществ до оптимально допустимого минимума. То хорошее, что было в годы социализма, мы возрождаем: соревнования между цехами, отделами, участками с ежемесячным подведением итогов и премированием. Ко дню образования предприятия лучшие из лучших заносятся в Книгу почета и на Доску почета с соответствующим денежным вознаграждением.

- Как работники относятся к этому? Не кажется ли им это игрой?

- Почему хорошее начинание не получит одобрения у работников? Такое соревнование стимулирует, нацеливает на дальнейшее стремление к успеху.

В настоящий момент предприятие готовится к традиционному празднованию дня своего образования. Будет торжественное собрание, награждение победителей, концерт, который мы традиционно готовим творческими коллективами художественной самодеятельности предприятия.

- Так у вас и художественная самодеятельность сохранилась?

- Да, представьте себе! И Дом культуры у нас есть, и кружки по интересам, и художественная самодеятельность. Если людям это интересно, если они имеют потребности в творческом самовыражении, это только хорошо. Все это организация досуга работников акционерного общества.

- Как решается кадровый вопрос? Ведь не секрет, что практически все предприятия страны страдают от дефицита специалистов среднего звена.

- Да, действительно, это очень большая проблема. У нас много талантливых инженеров, в том числе и молодых, которые могут решать сложные технические задачи, но существует дефицит тех специалистов, которые бы воплотили их задумки в жизнь. У нас не хватает высококлассных токарей, фрезеровщиков из-за того, что система профтехобразования потеряна. Ее необходимо возродить. Сегодня это должен быть рабочий нового поколения, который, работая на современном станке, и наладчик, и программист.

Мы остро нуждаемся в инженерах среднего звена. Никто не готовит таких специалистов. И если раньше инженеры ехали к нам по распределению из Харькова, Тулы, Москвы, Казани, то теперь такого нет.

Мы готовы предоставить работу и все условия практически всем молодым специалистам. Зарплата по меркам Курска хорошая, с жильем проблем нет. А главное, человек получит очень интересную и нужную для страны работу.

- Тем не менее, можно сказать, что ваше предприятие уверенно смотрит в будущее. Вы встроены в рынок и свободно существуете в новых условиях. Каковы ваши планы на будущее?

- Да, действительно, мы не стоим на месте. У нас хорошие перспективы.

В опытно-конструкторском бюро по новым технологиям разрабатываются и осваиваются серийным производством системы управления оружием, системы регистрации полетных данных на твердотельной памяти, стенды отработки систем, системы наземного контроля с применением средств современной

микропроцессорной техники для самолетов поколения 4++ и перспективных ЛА.

По-прежнему ведутся поставки серийных авиационных приборов, в том числе и за рубеж (Китай, Индия, Венесуэла, Алжир, Малайзия и др.).

За прошедшие десятилетия в рамках конверсии на базе передовых авиационных технологий освоены и серийно выпускаются более 70 типоразмеров электроприводов в общепромышленном взрывозащищенном исполнении (а также блоков автоматики к ним) для атомной энергетики, ТЭК, нефте-, газо-, химической отраслей промышленности. Электроприводы используются для управления запорной, быстрозапорной и регулирующей арматурой, выпускаемой целым рядом заводов, и эксплуатируются более чем на 60 ТЭЦ России, Беларуси, Украины, Польши, Ирака, Румынии, Индии и Китая.

Совет директоров Курского ОАО "Прибор" принял ряд основополагающих решений, которые направлены на перспективу развития, реструктуризацию предприятия и расширение бизнеса. В наших планах создание холдинговой структуры, в состав которой должны войти разработчик авионики, серийное авиоприборостроение, серийное производство электромеханизмов и др.

Будет создано современное самостоятельное конструкторское бюро для разработки высокотехнологичной авионики, так необходимой современной авиации.

Планируется открытие перспективного металлообрабатывающего производства, соответствующего европейским стандартам (Германия, Швейцария), конкурентоспособного по параметрам качества, себестоимости, циклов изготовления продукции в условиях международной рыночной среды.

Стратегические приоритеты Курского ОАО "Прибор" неразрывно связаны с производителями летательных аппаратов: ФГУП "РСК "Миг", ОАО "ОКБ Сухого", ТАНТК им. Г. М. Бериева, ОАО "Туполев", ОКБ им. А. С. Яковлева, ОАО "Камов", МВЗ им. М. Л. Миля, ОАО "АК им. Ильюшина", ММЗ им. Мясничева.

источник:
компания «ОАО "Прибор"»
06.11.07

"ВЫРИСОВЫВАЕТСЯ МОЩНЫЙ КОНТРАКТ"

Интервью с руководителем концерна "Авиация Украины" Олегом Шевченко.

Следуя в русле договоренностей, достигнутых на встрече Президента РФ Владимира Путина и премьер-министра Украины Виктора Януковича на МАКС-2007, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и концерн "Авиация Украины" активизировали диалог на тему объединения. Этой осенью москвичи сделали киевлянам заманчивое предложение:

включить "Авиацию Украины" в состав ОАК путем продажи или обмена пакетами акций. Пока политики решают стратегический вопрос, бизнесмены и промышленники работают над конкретными проектами по реализации уже полученных и ожидаемых в ближайшем будущем заказов третьих стран на самолеты марки "Антонов". Собственным видением очерченного круга проблем с ВГ поделился руководитель концерна "Авиация Украины" Олег Шевченко.

- Образование концерна в его нынешнем виде сопровождалось разговорами о необходимости кон-

центрации усилий на меньшем количестве самолетостроительных программ. Какие проекты выбраны в качестве основных?

- Киевский государственный авиационный завод "Авиант" сосредотачивается на Ан-148 и Ан-70, а Харьковское государственное авиационное производственное объединение - на Ан-74 и Ан-140.

- Несмотря на отсутствие у Минобороны России интереса к Ан-70, соответствующая программа остается приоритетной. Почему?

- Мы на Украине Ан-70 не останавливали. Считаю, что наблюдаемое в последние годы отношение определенных российских структур к Ан-70 есть не что иное, как политический пиар. Я лично присутствовал при разговоре президента России Путина и премьер-министра Украины Виктора Януковича на международном авиакосмическом салоне МАКС-2007. Там царил дух полного понимания. В том числе относительно того, что средний транспортный самолет следующего поколения в первую очередь нужен российской и украинской армиям. Также необходим вариант для гражданских грузовых перевозок. Помимо нас самолета с таким уровнем технических характеристик в мире пока никто не создал и вряд ли создаст в ближайшие десять лет. Европейский проект А400М продвигается медленнее, чем планировалось. Между тем Ан-70 завершает программу летных испытаний, а на заводах в Киеве, Харькове и Ташкенте идет подготовка серийного производства. В этом году мы ожидаем поставку крыла с ташкентского завода. Реализовать столь масштабный проект можно лишь совместными усилиями России, Украины и Узбекистана.

- Чем вызвано смещение вправо срока выхода на рынок серийных самолетов Ан-148?

- По межправительственному соглашению создаются две линии сборки Ан-148 - в Киеве и Воронеже. Первый Ан-148 находится в цехе окончательной сборки киевского авиазавода "Авиант". Произошла небольшая задержка из-за нарушения сроков поставки люков и дверей с воронежского самолетостроительного общества ВАСО. Кроме того, был сбой из-за необходимости внесения изменений в конструкцию. До конца года первый серийный самолет поступит на летно-испытательную станцию. Еще четыре планера находятся на этапе агрегатной сборки. Первый серийный Ан-148 уйдет в Казахстан, второй предназначается украинской лизинговой компании.

- Есть ли твердые заказы на Ан-148 киевской сборки?

- Казахстан подписался на восемь самолетов. Первые машины предназначаются авиакомпании СКАТ. Вторая авиакомпания - "Беркут" - ожидает выпуска первых пяти-шести самолетов и итогов их начальной эксплуатации. "Беркут" предполагает приобрести Ан-148 для обслуживания правительства Казахстана, а "литерные" машины обычно берутся не из первой партии.

- Ранее сообщалось, что Казахстан заказал 15 Ан-148, а Вы говорите - восемь.

- Казахстан заказал восемь Ан-148. Пока восемь. Увеличение заказа будет зависеть от того, как быстро мы отработаем программу заводских и сдачных испытаний первого серийного самолета. Надеюсь, что он поступит заказчику в январе или феврале 2008 года. Точная дата зависит также и от

финансирования со стороны Казахстана. Я так понимаю ситуацию: правительство Казахстана ждет первую машину; как только она придет заказчику и начнет летать, будет принято решение по следующим машинам. Пока заказчик четко выполняет финансовые обязательства - ежемесячно перечисляет небольшие суммы, оговоренные контрактом. Эти авансовые платежи покрывают только часть суммы, необходимой для постройки самолетов. Основная масса средств - наши собственные.

- Кто-то еще интересуется покупкой украинских Ан-148?

- Потенциальных заказчиков очень много. Недавно я посетил Объединенные Арабские Эмираты и Катар. В числе прочих состоялась беседа с руководством аэропорта Дубай. По его оценкам, для создания полноценной сети маршрутов базирующимся в аэропорту авиакомпаниям в перспективе требуется минимум 150 самолетов класса Ан-148. Они нужны для подвоза пассажиров на рейсы Emirates и других крупнейших авиаперевозчиков региона. Они создали крупную сеть дальних маршрутов, связав Объединенные Арабские Эмираты с Америкой, Европой и Юго-Восточной Азией. Чтобы полностью реализовать потенциал этой сети, необходимо подвозить в базовый аэропорт транзитных пассажиров из Ирана, Афганистана и других стран региона. Похожая ситуация наблюдается в Сингапуре. Там тоже в сумме требуется не менее ста самолетов класса Ан-148. Авиакомпании Арабского Востока и Юго-Восточной Азии готовы покупать наши самолеты. Это одни из самых крупных перспективных заказчиков продукции отечественных авиастроителей. Но они ставят условие: европейская или американская "валидация" сертификата типа Ан-148, выданного авиарегистром МАК. На это у нас уйдет до двух лет.

- Вы столь уверенно рассуждаете о продажах нового "Ан" в секторе рынка, где сегодня доминируют Bombardier и Embraer.

- Я не хочу обидеть разработчиков из других стран, но самолетов, равных Ан-148, в данном классе просто не существует. Это не только моя оценка, но и мнение ведущих специалистов - как отечественных, так и зарубежных. Недостатка в заказчиках нет. Надо лишь наладить серийный выпуск Ан-148. За один день этого не сделаешь. Даже имея все необходимые финансовые средства, пройти этап постановки серийного производства можно лишь за определенное время. Программа производства разбита на этапы. Сначала мы планируем ежегодный темп строительства 12 самолетов. Думаю, уже в следующем году мы сможем выпускать по одной машине в месяц. Затем будем увеличивать темп до двух самолетов в месяц. Затем в зависимости от спроса сделаем следующий шаг по увеличению производства.

- После вашего назначения главой концерна "Авиация Украины" произошли кадровые перестановки на харьковском авиаобъединении. Какие задачи предстоит решать новому руководству?

- Прежде всего вывести харьковский завод на нормальный режим работы. Финансовая ситуация на предприятии стабилизирована, в том числе благодаря выделению правительством Украины средств на погашение процентов по кредитам, взятым ранее в коммерческих банках. Цикл производства самолета обычно составляет около двух лет. Деньги на завод

поступили ранее в этом году. Задача нового руководителя харьковского объединения Сергея Задорожного - достроить самолеты, сдать их заказчику, получить деньги и рассчитаться по кредиту. Речь идет о нескольких самолетах Ан-74, которые строятся как по иностранным контрактам, так и по правительственному заказу на Ан-74ТК-300 для государственной авиационной компании "Украина".

Главным продуктом харьковского авиазавода остается Ан-74 в вариантах ТК-200 и ТК-300. Спрос на эту машину в несколько раз превышает предложение. Повышенный интерес проявляют покупатели из "жарких стран". Им требуются самолеты короткого взлета и посадки, приспособленные для работы в условиях hot and high (буквально "горячо и высоко"), то есть в жарком и высокогорном климате. Они будут выполнять как военные, так и сугубо мирные задачи. Заказы на новые модификации Ан-74 разместили Египет и Ливия. Кроме того, вырисовывается еще один мощный контракт на сумму свыше миллиарда долларов. Его отработывает "Рособоронэкспорт".

- Расскажите, пожалуйста, подробнее про работу с "Рособоронэкспортом". Почему российская организация продает украинские самолеты?

- Информация по деталям готовящейся сделки носит закрытый характер. Скажу лишь, что "Рособоронэкспорт" вышел на нас с предложением по совместной реализации готовящегося соглашения по поставке крупной партии Ан-74ТК-200. Кто первым "поднял ниточку", тому и предстоит довести дело до подписания договора. Независимо от того, кто держатель контракта, промышленность наших стран разделит его между собой. Самолет Ан-74 строится в тесной кооперации украинских и российских предприятий, так что работы хватит всем. Я лично слышал устные договоренности Владимира Путина и Виктора Януковича по данной теме. Уверен, что контракт будет заключен и выполнен совместными усилиями Украины и России. Это наш совместный проект.

- Одно время большие надежды по программе Ан-140 возлагались на Иран. На заводе HESA в Исфахане из харьковских комплектов планировалось собрать сто самолетов. Однако пока завершили только четыре. В чем дело?

- В наших отношениях был спад. Он длился более двух лет. Но сегодня иранцы снова работают с харьковским объединением. Вновь идет подготовка к отгрузке самолетных комплектов в Иран в счет перезаключенных контрактов.

Пока был спад, персы время зря не теряли. Иран очень мощно модернизировал свое авиационное производство. Закупил современные швейцарские и немецкие центры по обработке металла. Сегодня HESA - образцово-показательный завод с суперсовременным станочным парком. Правда, его персонал еще надо немножко подучить. И какое-то время все-таки придется поставлять в Иран агрегаты, сделанные на Украине и в России. Думаю, что в течение 2008 года HESA освоит производство узлов и агрегатов, а затем выйдет на полный цикл производства Ан-140. Потенциал для полноценного производства современной авиатехники в Иране создан. Уверен, что там будет серьезный прорыв.

- Согласно проведенному российской Объединенной авиастроительной корпорацией опросу авиакомпаний, мало кто из российских перевозчиков проявил интерес к самолету Ан-140. Стоит ли продолжать эту программу?

- Давайте посчитаем, сколько морально и физически устаревших самолетов Ан-24 и Як-40 продолжают эксплуатироваться. Получится, что несколько сотен машин нуждаются в замене. Посмотрим на карту России и изучим статистику авиаперевозок на внутренних линиях. Вывод будет однозначным: России необходим современный самолет для региональных перевозок вместимостью 30-50 кресел. Это подтверждает опыт эксплуатации первого Ан-140 сборки самарского завода "Авиакор" в авиакомпании "Якутия". Он налетывает по 200 часов в месяц!

Самолеты-то мы произведем, но их надо реализовать авиакомпаниям, а после еще и обслуживать. Авиакомпания возьмут новые самолеты, если будут уверены, что могут рассчитывать на поддержку производителя, качественное обслуживание в сервисных центрах. Чего скрывать, за 15 лет и на Украине, и в России мы растеряли систему послепродажной поддержки. Теперь ее надо создавать заново. Должна быть серьезная совместная программа Объединенной авиастроительной корпорации России и концерна "Авиация Украины".

Владимир КАРНОЗОВ

источник: «Коммерсантъ»
22.11.07



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

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ROLLS-ROYCE ПРОДАЛА 100 МОТОРОВ B-GAS

Количество заказов на газовые моторы типа Bergen B достигло 100, сообщила компания Rolls-Royce сегодня после заключения контракта с испанской энергетической компанией.

Два мотора Bergen B35:40V16 с производственными номерами 99 и 100 были заказаны компанией Cogen SA/Tortosa Energia для комбинированного производства тепла и электроэнергии на станции, которая строится вблизи города Таррагона. Каждый мотор будет производить 6,8 МВ электричества в дополнение к 4,6 МВ термальной энергии.

Клиенты в Испании и Италии заказали более половины всех газовых моторов с начала их производства в 2003 году. Четверть от общего количества моторов была продана в Азию. Большой пакет заказов из таких стран, как Бельгия, Пакистан, Россия и, прежде всего, США, обещает дополнительный рост рынка сбыта в дополнение к уже существующим заказам компании в Европе и Скандинавии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
01.11.07*

SIEMENS УВЕЛИЧИВАЕТ МОЩНОСТЬ ВЕТРЯНЫХ ТУРБИН

Новая технология от Siemens позволяет производить роторные лопасти методом цельного литья без сварных швов.

По сообщению исследовательского журнала Pictures of the Future, роторы, созданные с применением новой технологии, смогут противостоять ветрам с воздушной массой до 100 тонн в течение почти 20 лет. Лопасти используются по всему миру для получения электричества без выбросов в атмосферу - прежде всего они применяются в сочетании с турбиной Siemens мощностью 3,6 МВ, самой мощной серийной машиной для использования на море. Только в 2007 году Siemens произвела монтаж ветряных установок общей мощностью 1500 МВ.

На основе запатентованной технологии Integral-Blade компания Siemens Wind Power производит в датском городе Бранде роторные лопасти длиной до 52 метров и весом почти 12 тонн. Производство этих больших деталей осуществляется без использования клеев или других химических веществ. Основным материалом лопастей является волокнистое стекло - специальный усиленный стекловолокном материал, который, в отличие от обычно используемого для производства ветряных лопастей поливинилхлорида, может быть повторно обработан, что снимает проблему отходов. Кроме того, произведенное без швов крыло обладает беспрецедентной прочностью, что особенно важно для использования в открытом море, на так называемых шельфовых установках: в течение

срока эксплуатации такие лопасти могут выдерживать даже ураганные ветры. В будущем роторные лопасти будут достигать 60 метров в длину и приводить в движение еще более мощные турбины.

Самая мощная ветряная турбина Siemens производит 3,6 МВ энергии, что на 1,3 МВ больше, чем у предыдущей модели, и в 100 раз превышает мощность первых ветряных турбин, которые использовались 25 лет назад. Недавно в бухте Ливерпуля Siemens построила первый шельфовый парк из 3,6-мегаваттных турбин общей мощностью 90 МВ. Установка оборудования заняла всего полтора месяца. С конца 2007 года ветряной парк в датском Бурбо снабжает экологически безвредным электричеством более 80 000 домохозяйств. Мощностей, установленных компанией в 2007 году, будет достаточно для ежегодного производства 4 миллиардов кВт • ч, что составляет примерно 12 % потребности Дании в электричестве.

На сегодняшний день Siemens является ведущей компанией в области шельфовых проектов, при том что спрос на ветряную энергию постоянно растет: для того чтобы удовлетворить интерес США в возобновляемых источниках энергии, в сентябре Wind Power открыла фабрику по производству роторных лопастей. Расположенная в штате Айова фабрика занимает площадь 30 000 кв. м и рассчитана на ежегодное производство 600 лопастей.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
31.10.07*

УЛУЧШЕННАЯ РЕАКТИВНАЯ ТУРБИНА

По сравнению с обычными моделями лопастное рабочее колесо Gamma будет обладать в 8 раз большей сопротивляемостью износу и обеспечивать возросшую на 25 % скорость выбрасывания.

Турбореактивная турбина для реактивных установок, по данным компании-производителя Straltechnik International, будет изготавливаться из сверхпрочных сплавов в трех различных модификациях: с внешним диаметром 330, 440 и 520 мм.

Производитель сообщает, что лопасти в форме буквы Y, снабженные с обеих сторон реактивной площадью, подходят для любых типов использования. За счет существенного уменьшения силы воздействия на основание лопасти скорость выброса должна существенно повыситься и обеспечить экономию энергии в пределах 10 %.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.de
19.11.07*

УСТАНОВКИ GE JENBACHER ДЛЯ КИТАЙСКОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Четыре газовых мотора типа GE Jenbacher, работающих на метане, будут производить электричество на электростанции города Шеньтанцуй в северокитайской провинции Шаньси. Китай продолжает увеличивать количество электростанций различных типов, чтобы справиться с растущим спросом на энергию.

Проект осуществляется в рамках национальных программ и предписаний по сокращению выбросов и в соответствии с концепцией "Механизма экологически чистого развития".

Электроэнергия, вырабатываемая системами Jenbacher, будет поставляться в местную электросеть и покрывать энергетические нужды примерно 97 000 китайских домохозяйств в регионе.

Проект принадлежит компании "Шаньси Ян Цуань Кол Индастри". В отличие от стандартных проектов электростанций на месте угольных месторождений, на данной электростанции метан будет извлекаться из рабочей угольной шахты. Затем при помощи насосов, резервуаров для хранения и трубопро-

водов он будет передаваться на расстояние в несколько километров на принадлежащую той же компании электростанцию Шетнанцуй в окружном городе Ян-Цуань, расположенном в 100 км к северу от Тайюаня, столицы провинции Шаньси и одного из основных центров по добыче угля в Китае.

Новая электростанция Шетнанцуй будет оснащена четырьмя моторами типа Jenbacher JGS 620 GS-S.L. мощностью по 3,044 МВ электроэнергии каждый и электрическим КПД 40,6 %. Генераторные установки будут произведены в штаб-квартире и производственном центре по сборке газовых моторов компании GE, австрийском городе Йенбах. В дополнение к генераторным установкам GE также предоставит вспомогательное оборудование для электростанции своему авторизованному дистрибьютору в Китае, компании Jepsen & Co. Ltd. Контракт на поставку оборудования и строительство под ключ, включая устройства предварительной обработки газа и электротехнику, заключен с компанией Jepsen & Co. Ltd в 2006 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
30.10.07*

ТУРБИНА GE LM2500 ДЛЯ ТУРЕЦКОГО СУДНА

Компания GE Marine объявила о поставке компании MTU Friedrichshafen GmbH газовой турбины LM2500. MTU осуществит на основе LM2500 сборку комбинированной дизельной и газовой турбинной установки, которая будет использоваться в качестве силовой установки на судне MILGEM, многозадачном корвете нового поколения турецких военно-морских сил.

"Восемь турбин LM2500 в настоящее время уже используются на борту турецких фрегатов класса "Барбарос" и "Газиантеп". Мы рады тому, что, выбирая силовую установку для судна следующего поколения MILGEM, турецкий флот остановился на этой

турбине", - сказал Брайан Бользингер (Brien Bolsinger), генеральный директор компании GE Marine.

"MTU Friedrichshafen является поставщиком и надежным партнером компании GE Marine Systems на протяжении многих лет. Фактически компании GE и MTU сотрудничают в самых разных морских программах военной и коммерческой направленности", - добавил Бользингер.

Новый корвет MILGEM будет обладать общей длиной 99 м и водоизмещением 2000 тонн. Корветная система включает в себя газовую турбину LM2500 и два дизельных мотора MTU, что вместе обеспечивает 30 МВ мощности. Максимальная скорость судна составит 29 узлов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
14.11.07*

ИНФОРМАЦИЯ

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ СМОТР ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

14–15 февраля 2008 г. в России будет проводиться Первый Всероссийский смотр инвестиционных проектов.

ОРГАНИЗАТОРЫ:

- Московская Ассоциация предпринимателей
- Ассамблея народов России

ПРИ УЧАСТИИ:

- Правительства Москвы
- Министерства экономического развития и торговли РФ
- Министерства финансов РФ
- Ассоциации российских банков.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

На мероприятии будет проводиться презентация лучших региональных инвестиционных проектов, а также будут обсуждаться следующие темы:

- привлечение инвестиций для экономического развития регионов РФ;
- совершенствование правового регулирования инвестиционной деятельности;
- использование механизмов частно-государственного партнерства;

- разработка целевых региональных программ и программ развития отдельных территорий;
- вовлечение в оборот новых минерально-сырьевых ресурсов;
- распространение информации о регионе;
- создание институтов, способствующих росту инвестиций.

КОНТАКТЫ

Для получения более подробной информации можно направить на адрес mapinvest@mail.ru следующую информацию:

1. Название организации.
2. ФИО и должность контактного лица.
3. Координаты контактного лица (индекс, почтовый адрес, телефон, e-mail).

В ответ на запрос будут высланы все необходимые документы и условия участия в мероприятии.

КОНТАКТНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ

**ОРГКОМИТЕТА: (495) 916-79-09,
916-78-83, 916-78-85, 980-73-86**



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

“МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ “САЛЮТ”

ФГУП “ММПП “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

ВНИМАНИЕ!

Внимание!

С 1 января 2008 года вступает в силу новый порядок рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей.

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей (включая НДС) за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей (включая НДС) за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей (включая НДС) за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу + 7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ИНТЕГРИРОВАННАЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СРЕДА СОВРЕМЕННОЙ ШКОЛЫ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

В определенной мере можно говорить, что с началом XXI века начинается и новый этап освоения образованием информационных и, особенно, коммуникационных технологий (ИКТ).

Причем это освоение уже проходит в условиях реального учебного процесса, создания в отдельных школах, вузах современной инфо-коммуникационной инфраструктуры, выпуска принципиально новых мультимедийных учебных продуктов. Возникают естественные вопросы: как оценить полученный опыт и что делать дальше? Одно уже бесспорно ясно: традиционное понимание учебного процесса все труднее согласуется с использованием ИКТ и эти трудности отнюдь не преодолеваются, а постоянно нарастают, приобретая порой экзотические формы, например создание в мировой компьютерной сети полностью неформальных образовательных сообществ; вытеснение учебных заведений "реальных" образовательными учреждениями "виртуальными". Проблема "ИКТ и образование" оказывается еще гораздо более фундаментальной, чем казалось раньше. ИКТ "не желают сводиться" к новым мультимедийным средствам обучения, они претендуют на место в самой сути обучения.

Для осмысления ситуации придется вернуться к определению понятия "учебный процесс". Ситуация изменилась кардинально. ИКТ, важно отметить, не дополняют сложившийся традиционный учебный процесс; с их помощью, на их базе, под их влиянием, ими самими, наконец, создается иной учебный процесс, с другой целевой ориентацией, иными ролевыми функциями участников, иной средой обучения.

Можно высказать предположение, что в контексте обсуждаемой проблемы "ИКТ и образование" (или "ИКТ - образование") несколько меняется понимание теории (от "теории - что" к "теории - как"). Системообразующими элементами "теории - как" являются два, как представляется, фундаментальных взаимосвязанных фактора, оба они интегральны (универсальны).

Первый - качество обучения (образования). Это не параметр, который может быть абсолютно измерен, это показатель, степень соответствия получаемых результатов заявленным целям обучения. Естественно, необходимо предварительно четко определить эти цели (в том числе цели и того, кто учится, и того,

кто учит, и цели общества, государства, экономики) и привести их в систему. Такой системой может быть модель специалиста, различная в соответствии с различными целями: от самой общей (грубой) до максимально конкретной (тонкой). Очевидно, что модель специалиста, более чем любая другая, - абстракция, упрощение и т. д. Второй фактор - технология обучения (прежде всего в социопсихологическом понимании) как способ обеспечения требуемого качества обучения на всех его этапах и во всех его формах. В образовательном сообществе, особенно российском, существует вполне объяснимое предубеждение против самого понятия "технологичность" в образовании, которое (без всяких на то оснований, а, может быть, и имея их) ассоциируется с понятием "технократичность". Но образование, как и почти все социальные (и, что намного хуже, - психологические) процессы, становится объектом технологического воздействия, а ИКТ технологичны по определению. Поэтому выбор не в том, использовать или нет, - такого выбора уже нет, а в том, как сохранить нравственные, этические принципы культуры в формулируемых целях обучения, становящегося технологичным, т. е. достаточно жестко контролируемым и соответственно управляемым. Именно эта ситуация и обуславливает поиск методов и параметров гуманистического контроля и управления ходом учебного процесса.

Разделение структуры учебного процесса, если говорить о нем как о системообразующем факторе описания проблемного поля теорий обучения, естественно, условно, ибо отсутствие любой из частей делает невозможным сам процесс. Однако начать, несомненно, следует с обучаемого. Поскольку если не в реальной жизни, то в современных теориях образования именно он "главный", а не социум, государство или экономика. Только он осуществляет выбор цели и смысла обучения, нередко неся расходы по его оплате. Выбор цели и смысла - это этическое и психологическое действие, что накладывает на обучаемого определенные нравственные обязательства. Включаясь в совместную образовательную деятельность, например в компьютерной сети, обучаемый вступает во вполне конкретные правовые отношения, и его право учиться должно быть диверсифицировано (качество <гарантия> обучения; возможность его контроля <по результату обучения>; возможность повышения эффективности обучения и т. д.). Выбор технологии достижения цели обучения - совместная

деятельность всех участников учебного процесса. Выявление (тестирование) психофизических (в том числе медицинских) особенностей обучаемого - в сфере ответственности системы образования, которая должна "работать" с ним индивидуально через предметное содержание обучения, обучающие программы, ведение индивидуального дневника (образовательного паспорта) обучаемого. Проблема индивидуализации обучения - создание обобщенной модели обучаемого и системное выделение этических, психологических, правовых, медицинских и иных аспектов модели (и последующего перехода от нее к конкретному обучаемому) и выбор ИКТ - еще не сформулирована. В связи с этим вряд ли стоит ожидать ее решения в ближайшие годы. Но вполне может быть предложена некая модель обучаемого, будущего специалиста и исследовано ее поведение.

Анализ отраженных в психолого-педагогической литературе теорий и концепций обучения показывает, что большинство из них рассматривает только предметную деятельность обучающихся и в них почти или вовсе не учитывается коммуникативная природа обучения. Ограниченность такого подхода очевидна, тем более что ИКТ по определению коммуникативны. Возникает очень серьезная проблема разработки перспективной концепции обучения, учитывающей изменения идеала образованности, целей и методов обучения. Концепции, которая органично "поставила" бы в центр в первую очередь профессионального обучения (на всех уровнях образования) самого обучаемого, его мотивы, цели, психологический склад, психофизические возможности, преломляя весь учебный процесс через призму его личности, которая таким образом становится не объектом воздействия, а субъектом познавательной деятельности. И все это необходимо не декларировать, а реализовывать в конкретном учебном процессе, в котором индивидуально-психологические и физические особенности обучения учитывались бы в содержании, форме и средствах учебных занятий. Это возможно осуществить лишь путем значительного роста технологичности учебного процесса. При этом должен вестись постоянный мониторинг психического и физического состояния обучаемого, даваться оценка (самооценка) полноты и эффективности решения задач обучения. Могут быть использованы специально разработанные образовательные программы, построенные на логических связях и методах эффективного запоминания, которые обучают принципам построения мыслей, приемам понимания, свертывания информации, иерархизации смыслов и другим интеллектуальным операциям.

Вследствие включения ИКТ в учебный процесс создается особая образовательная среда. Будучи новой реальностью, среда в своем развитии формирует совершенно новый, не встречавшийся ранее класс задач. Так, этика, определяя гуманистические цели развития среды, получает новое измерение - "виртуальное", когда отношения участников опосредованы и обезличены, а сама этика (или ее отсутствие) проявляется через отдельные структуры среды (предметное содержание обучения, программное обеспечение, формат виртуального класса и т. д.). Появляется также ряд задач промежуточного этико-правового характера, которые вызваны к жизни неоднозначными отношениями собственности, как на

отдельные продукты среды, так и на возможность ее полномасштабного использования.

Основная часть учебного процесса - "учитель" - также претерпевает радикальные трансформации. Происходит изменение его функции: от источника (порой единственного) знания к навигатору эффективной работы со знанием. В мировом образовательном сообществе в связи с этим стал использоваться новый термин, подчеркивающий большое значение этой функции учителей, - *facilitator* (то, кто способствует, облегчает, помогает учиться). Чаще всего при этом в литературе обсуждается психологическое состояние педагога, его мотивация и способность установить в учебном коллективе атмосферу "работы в команде". Однако существенно меньше обсуждается и практически не исследуется экспериментально более фундаментальная трансформация: "учитель" становится "коллективным".

На эту "коллективность" накладывается еще и "виртуальность": "учитель" сублимируется в обучающей программе. Необходимо достаточно ясно представлять себе конкретный психолого-педагогический эффект, произведенный всем "продуктом" коллектива и отдельными его составляющими (например, сетевой версией какого-либо учебного курса, его DVD-версией, специализированными базами данных и т. д.). Такое представление может быть получено лишь экспериментальным путем, а для этого необходимы убедительная методика, обоснованные и достаточно точно измеряемые параметры. Медицинские аспекты ИКТ в деятельности "команды" даже не отмечаются (кроме общих ограничений продолжительности работы за компьютером). Хотя совершенно очевидно, что и медицинские, и психологические факторы должны быть учтены в конечном продукте деятельности, но для этого необходимо иметь достоверный материал о функционировании продукта в различных условиях. Пока же можно лишь опираться на опыт создания и использования "жестких" обучающих программ для операторской деятельности.

Если принять в качестве базовой функции (не цели!) образования реализацию той или иной модели специалиста, а качеством образования считать степень соответствия реальных выпускников этой модели, то ключевой задачей становится поиск методов и средств (обезличенных) управления качеством путем конкретного воздействия на конкретные же структуры и процессы образования.

Современный мир находится в ситуации "эпохи перемен", вероятно, наиболее радикальной за всю историю человечества, что представляет собой глобальный цивилизационный переход в целом, когда прежняя модель развития практически исчерпана, а новая - еще в перспективе. Естественно, что система образования в целом и ее составная часть - инженерное образование, - будучи основным механизмом социокультурного наследования, в такой ситуации лишена главного - идеалов и ценностей развития, что, в свою очередь, не позволяет сформировать общезначимую перспективную модель развития в целом. В такой ситуации необходим поиск и исследование, анализ и синтез новых образовательных моделей. В этом ключе сегодня мы должны признать эту новую роль информационных, коммуникационных и аудиовизуальных технологий, которые все более радикально вмешиваются во все области знания, культуру,

образование. Эти технологии становятся новым, своеобразным языком коммуникации общества XXI века.

Говоря о практических шагах построения новой образовательной модели будущего специалиста, следует привести некоторые результаты работы городской экспериментальной площадки на базе Лицея № 1550 г. Москвы. Эта работа ведется несколько лет совместно с МГТУ им. Баумана, МАИ и МАТИ под непосредственным мониторингом Клуба авиастроителей и при участии промышленных предприятий во главе с ММПП "Салют". В течение 3 лет проводится экспериментальная отладка таких интегративных курсов, как "Теоретические и инженерные основы авиационной техники" и "История авиации". В этой работе еще много вопросов, спорных подходов, но решать их можно только в непрерывном учебно-исследовательском процессе, кропотливо изучая, конкретизируя и проверяя результаты. Например, общее понимание такого интегративного курса, как "Теоретические и инженерные основы авиационной техники", выглядит следующим образом. Это центральная "сборочная" дисциплина первоначального авиационного образования, в связи с которой и вокруг которой организуются другие курсы, например по истории авиации, а границы между ними со временем исчезают, и единое информационное пространство их существования будет структурироваться каждый раз по проблемному принципу. Основным смысловым содержанием данной учебной дисциплины, ее ценностной ориентацией является воспитание навыков современной инженерной культуры, овладение которыми позволит будущему специалисту эффективно выбирать, обосновывать, корректировать цели проектно-конструкторской работы, грамотно использовать адекватные методы и способы их достижения.

Роль учителя в такой дисциплине (и как их еще называют, элективных курсах) смещается в плоскость разработки сценариев, режиссуры, постановки и поддержки как всего учебного (информационного) процесса в целом, так и каждого отдельного обучающего акта; учащемуся отводится позиция активного субъекта, управляющего информационными процессами в рамках заданного общего сценария. Курс обеспечивается учебно-методическим комплексом нового поколения. Он включает в себя программу курса, учебник-организатор, смарт-конспект, мультимедийную презентационную обучающую систему и ресурс в сети Интернет.

Учебник-организатор - не вполне обычный учебно-методический материал: в нем очень мало текста, а тот, что есть, очень краток и почти напоминает слоганы. В сочетании с графическим материалом (рисунками, схемами) он выполняет роль активизатора работы учащегося, активизатора той информации, которая была дана на интерактивных занятиях, которая обсуждалась в процессе выполнения практических работ. Главный принцип, положенный в основу построения учебника-организатора, - это представление материала в виде логических схем с краткими пояснениями. Схемные представления сложных вопросов современной практики авиационной техники являются закономерным процессом, связанным, в первую очередь, с внедрением в учебно-научную практику сетевых компьютерных технологий и практикой размещения в глобальной сети Интернет обучающих программ. Обучающие программы в компьютер-

ной сети требуют специфической обработки и представления учебных материалов. Главный принцип - это строжайшая "экономия" текста. Происходит "перенесение" основных смыслов из текста в графику. Текст выполняет вспомогательную роль, обеспечивая связи между "фреймами" видеографической информации. Однако необходимо отметить, что любая, даже самая подробная, схема всегда, в той или иной мере, ограничена. Однако, если она сделана грамотно и соответствующим образом прокомментирована, то ее методическое значение весьма ценно. Форма построения, степень иерархичности, безусловно, отражают авторское представление учебной дисциплины. Учебник-организатор как печатный материал полностью коррелируется с обучающей системой в сети Интернет. Они "работают" по принципу дополненности, а "смарт-конспект" ученика связывает учебный материал, давая возможность каждому из обучаемых интерпретировать и конспектировать учебный материал в соответствии со своими интересами и представлениями. Смарт-конспект - специальное пособие, предназначенное для повышения эффективности учебного процесса с использованием интерактивных мультимедийных технологий за счет: дополнительного внимания учащегося на наиболее важных и сложных проблемах курса; освобождения от необходимости ведения рутинных записей по ходу интерактивных занятий и, напротив, возможности более адекватной фиксации ключевых положений курса; представления всего необходимого иллюстрированного и справочно-информационного материала по темам всего курса; более глубокой проработки материала при выполнении самостоятельной, творческой работы, подготовке к олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания; возможности использования "собственного учебника" и за пределами данной дисциплины.

Самостоятельное изучение курса "Теоретические и инженерные основы авиационной техники" только с использованием учебника-организатора или CD-ROM'a возможно, но практически не имеет большой эффективности, так как каждая схема в учебнике - это своеобразный методический ключ, посредством которого раскрываются основные положения и детали проблем, обсуждаемых с учащимися на интерактивных занятиях с привлечением дополнительных видеозаписей, и который проходит, как правило, в многофункциональном классе-лаборатории, специально созданном в лицее № 1550 для реализации новой модели на практике.

Презентационная обучающая система "Теоретические и инженерные основы авиационной техники" представляет собой мультимедийный ресурс, где представлены все графические и видеоматериалы курса, собранные в свободно распространяемом программном продукте SmartNotebook компании Smart Technologies. Данная программа позволяет учителю проводить занятия по любому определенному только им сценарию, т. е. отсутствует традиционное "методическое насилие" в подаче и комментариях видеографических данных. К этому процессу прибавляются проблемы, связанные со сменой существующей образовательной парадигмы: переход от репродуктивных форм передачи знаний к креативным. Происходит переориентация учебного процесса с содержания и логики предмета на логику восприятия и последующую профессиональную деятельность.

Особое внимание стоит уделить и новому учебному пространству Лицея № 1550, классу-лаборатории когнитивных интерактивных технологий. В составе оборудования класса: интерактивная доска Smart Board 660 со специализированным программным обеспечением, адаптированным к российским условиям инсталляций программных обучающих комплексов; видеокамера для проведения коллективных видеомостов; акустическая система, позволяющая воспроизводить звук высокого качества как с компьютера, так и с DVD-плеера; мультимедиа-приставка Sony PlayStation 2 для показа на интерактивной доске авиасимуляторов и образовательных фильмов в формате DVD-video; микшерский пульт, система микрофонов; набор, состоящий из 15 пультов, для интерактивного блиц-опроса учащихся и беспроводной проектор Panasonic 100 NTE. На последнем устройстве следует остановиться несколько подробнее, так как оно является ключевым элементом визуализации образовательного материала нового поколения. Проектор оснащен воздушным фильтром с автоматической перемоткой и пылезащитным корпусом. Фильтр автоматически заменяет использованную секцию на новую, что дает возможность поддерживать характеристики проектора на высоком уровне. Руководствуясь задачей разработать пылезащитную конструкцию, инженеры Panasonic полностью переработали весь воздушный тракт проектора и в итоге создали уникальный герметичный корпус. Новая система управления лампой поддерживает характеристики проектора на высоком уровне в течение длительного периода времени. Двукратный трансфокатор, горизонтальный, вертикальный сдвиг объектива обеспечивают гибкость при установке проектора. К проектору подводится проводная локальная сеть, поэтому контроль и управление проектором производится с помощью Web-браузера, и даже оповещение об аварийной ситуации поступает по электронной почте. Более того, при возникновении аварийной ситуации или при необходимости замены лампы проектор может самостоятельно отправлять школьному администратору системы оповещение по электронной почте. Еще одна чисто "образовательная" функция - это прямое отключение питания. Поскольку вентилятор проектора продолжает некоторое время охлаждать лампу даже при выключенном питании проектора, аппарат можно отключать от сети сразу же после окончания занятий. К проектору прилагается пульт дистанционного управления с лазерной указкой. Конструкция пульта управления тщательно продумана, кнопки пульта увеличены, ими гораздо легче пользоваться, для удобства проведения презентаций предусмотрены специальные кнопки для прокрутки страниц в программе Microsoft Power Point. Встроенные беспроводные возможности модели PT-F100NTE позволяют не пользоваться кабельным соединением между ПК и проектором. Эта особенность означает, что для проведения занятия достаточно всего лишь ноутбука со встроенным беспроводным адаптером. Беспроводное соединение быстро и просто устанавливается при помощи программы Wireless Manager ME 4.0. После окончания занятия эта программа восстанавливает исходные настройки сетевых параметров, поэтому ПК сразу же готов к подключению к офисной локальной сети. Функции, предоставляемые программой Wireless Manager, включают в себя режимы индивидуаль-

ного (Live) и одновременного (Multi-Live) прямого вещания. В режиме Live проекция совпадает с картинкой на экране ПК. В режиме Multi-Live можно установить беспроводное соединение с несколькими ПК учащихся, т. е. одновременно вывести на экран до 16 ноутбуков учеников!

Информационные, коммуникационные и аудио-визуальные технологии - это не только инструмент для реализации национального проекта "Образование", но и инструмент принципиального переосмысления и переосмысления окружающего мира, причем инструмент безальтернативный. Можно сказать, что заканчивается "меловой период" в истории российского школьного образования, на смену ему приходит эпоха концептуально новых полимедийных устройств и технологий. В первую очередь следует отметить интерактивные, или smart-технологии, беспроводные видеопроекторы, технологии Wi-Fi и WiMAX решительно настраивают учащихся на продуктивную работу с гипермедиа, smart-обучающими программами, обеспечивают контроль, мониторинг и тестирование одновременно всех участников hi-tech-учебного процесса. С одной стороны, ИКТ позволяют существенно увеличить учебную нагрузку, а с другой - создать новые комфортные условия эргономичного обучения. Полимедиа и гипермедиа формируют новые мотивационные предпосылки к обучению. В Лицее № 1550 создается современная многофункциональная, индивидуализированная информационно-образовательная среда, включающая в себя беспроводную локальную сеть, широкополосный Интернет, мобильные компьютерные классы, интерактивные доски, видеостудию, медиацентр; в ходе образовательного процесса используются интерактивные средства обучения, информационные ресурсы на электронных носителях. Школьная информационная среда (ШИС), квалифицированные кадры и сервисы обеспечат: возможность интерактивного изучения и преподавания любого общеобразовательного курса, реализации общеобразовательного проекта с использованием ИКТ в формах и на уровне, возможном в современной школе, в целях, отвечающих современным образовательным приоритетам, в объемах, расширяющихся с ростом потребности учащихся и готовности школы; планирование учебного процесса, его обеспечения ресурсами с фиксацией плана и его выполнения в ШИС; фиксацию в ШИС результатов деятельности учителей и учащихся; мониторинг здоровья учащихся и сохранение результатов мониторинга в ШИС; прозрачность образовательного процесса для родителей и общества.

Родители через сеть Интернет смогут проследить успеваемость ученика, быть в курсе его загруженности, иметь представление о программе развития учреждения. Педагоги будут иметь возможность в интерактивном режиме общаться с родителями, организовывать дистанционную поддержку учеников.

*С. В. КУВШИНОВ,
вице-президент Клуба авиастроителей по
образовательным и профориентационным
проектам, проректор РГТУ по
информатизации и новым технологиям
образования*

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

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

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

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

- 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**

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ - 2008

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;
- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;
- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Москва, ул. Бутырская,
дом 46, стр. 1
тел.: (495) 685-19-30,
(495) 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru

WWW.AS-CLUB.RU

г. Москва

25 ноября 2007 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д. 2, корп. 8, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту - Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2008 года.

Предмет Оферты - платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2008 году. Далее по тексту - Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания - ежемесячно.

2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) - 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) - 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) - 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).

3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.

4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.

5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.

6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.

7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта Оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом (см. образец) и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом: +7 (495) 685-19-30, электронной почтой: info@as-club.ru, bull@as-club.ru или обычным письмом: Россия, Москва, 127015, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей.

2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.

3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

ПОЗДРАВЛЯЕМ

**К 95-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ
ФГУП «ММП «САЛЮТ»**

Дорогие товарищи!

От имени правительства Москвы и от себя лично горячо и сердечно поздравляю коллектив Московского машиностроительного производственного предприятия «Салют» с 95-летием со дня основания!

Почти век куется прочная трудовая слава «Салюта», и все это время предприятие занимает передовые позиции в отечественном машиностроении, выпускает продукцию мирового уровня, осваивает и успешно внедряет новейшие уникальные конструкторские и технологические разработки.

В кризисные для машиностроения девяностые годы руководство и коллектив «Салюта» при поддержке правительства Москвы смогли сохранить костяк прославленного коллектива, не допустить разрыва между поколениями мастеров, а впоследствии реализовать инновационную активность и в результате упрочить позиции флагмана отрасли.

Особой признательности и благодарности заслуживают огромный вклад коллектива «Салюта» в обеспечение энергетической безопасности столицы, масштабная и значимая работа по проведению московских и межрегиональных конкурсов профессионального мастерства!

Желаю ветеранам и всему коллективу «Салюта» высоко держать марку предприятия, добиваться новых успехов в труде!

Крепкого здоровья, жизненного благополучия и счастья вам, дорогие товарищи салютовцы!

Мэр Москвы
Юрий ЛУЖКОВ

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



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"