

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 9 (21), сентябрь 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	43
ОБЗОР ПРЕССЫ	55
ИНТЕРВЬЮ	86
СТРАТЕГИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ	92
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	96
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	98

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **95**
стр.



САКС-2006

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН

1 - 3 декабря 2006, Красноярск, о. Отдыха, ВК "Красноярская ярмарка", Аэропорт "Емельяново"

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Европейские амбиции ОАК	3	"Оборонпром" и Внешторгбанк заключили соглашение о сотрудничестве	13
302 миллиарда на оборону	3	Генпрокуратура нашла фальшивые детали на самолетах	14
Совет Федерации намерен уделить особое внимание развитию отечественного авиапрома	3	США не ведут пересмотра санкций против "Рособоронэкспорта" и "Сухого"	14
Реус: Не может быть России без авиации	4	В 2007 году в Воронеже будет выпущен первый Ан-148	14
Объединенную авиастроительную корпорацию зарегистрируют в сентябре	4	"Какую-то выгоду "Система" в этом видит"	15
Отмена ввозных пошлин на иностранные самолеты погубит авиастроение в РФ	5	Испытания бортового комплекса управления БЛА	15
Программу развития гражданской авиатехники до 2015 года необходимо утвердить в ближайшее время	5	ЦКБ "Автоматика" потратилось на автозапуск	16
НРК заплатила за "Аэрофлот"	5	Амфибии отправятся к соседям	16
Авиапром сконцентрирует активы и выйдет с акциями на рынок IPO	6	"Автоматика" поработает в интересах Венесуэлы	17
И взлет, и посадка	6	Борьба с контрафактными авиазапчастями – залог безопасности полетов	17
Российский региональный самолет Су-100 SuperJet станет коммерчески привлекательным для мирового рынка	6	Рособоронэкспорт зайдет в титановую корпорацию	18
Расходы по федеральным программам в сфере оборонного производства в проекте бюджета-2007 составляют 100 млрд рублей	7	"МиГ" приземлится в Индии	18
Старые запчасти для самолетов поставляли под видом новых	7	Комплекующие для Ту-334 будут производиться в Таганроге	18
Альянс готов купить себе статус АО	8	Вексельберг помирится с "Ависмой"	19
Объединенная авиастроительная корпорация обретает очертания	8	"Авиакор" завершил строительство самолета Ан-140 для авиакомпании "Якутия"	19
Купив акции EADS, Россия прыгает в банку с пауками	9	Самолеты "Сухого" получили аванс	20
Airbus и "ВСМПО-Ависма" готовят долгосрочный контракт на поставку титановой продукции	9	Уральский завод гражданской авиации в 2007 году начнет серийный выпуск самолета МАИ-223	20
Авиакомпаниям поручено представить данные о поставщиках запчастей для самолетов	10	"Аэрофлот" влетел в большую политику	21
Су-30 не дают посадки в Индии	10	Парк "Дальавиа" пополнился очередным Ту-214	21
ИФК вылетел встречным курсом	11	Самолеты на авось	22
Йемен планирует закупить у РСК "МиГ" 32 истребителя МиГ-29СМТ	11	"Аэрофлот" разделит заказ на дальнемагистральные самолеты между Boeing и Airbus	22
Шаги России – предупреждение после отпора EADS	12	Достигнутый "Рособоронэкспортом" ежегодный объем экспорта вооружений является оптимальным на предстоящие 3-5 лет	23
"Оборонпром" окопается на Урале	12	Иран не требует гарантий	23
Работа индийско-российской подгруппы по авиастроению продолжается в Петербурге	13	Государство собирает амфибии	24
		"Аэрофлот" получил первый самолет из новой партии аэрбусов семейства А320	24
		Бе-200 вылетают в Китай	25

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за сентябрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕВРОПЕЙСКИЕ АМБИЦИИ ОАК

Российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) может стать акционером европейского авиастроительного гиганта EADS. В конце августа 4,9% акций EADS купила структура Внешторгбанка (ВТБ). А в прошлую пятницу, 8 сентября, Алексей Федоров, генеральный директор ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", на основе которой будет создаваться ОАК, заявил, что "для нас будет очень интересно войти в состав акционеров EADS". Тем самым он подтвердил предположения участников рынка о том, что государство хочет само распоряжаться этим политически важным пакетом.

8 сентября глава "МиГ" Алексей Федоров, отвечая на вопрос корреспондента РБК daily, рассказал, что ОАК не прочь стать акционером EADS. Впрочем, он добавил, что пока говорить о том, что эта сделка может состояться реально, рано, поскольку очень много проблем и финансовых, и политических. Алексей Федоров напомнил, что "EADS в свое время сделал шаг навстречу, купив 10% акций "Иркут", имея в виду, что эти акции будут трансформированы в ОАК. Мы тоже никогда не скрывали желания, чтобы ОАК в будущем имела 10% акций EADS, чтобы обеспечить

некое индустриально-стратегическое партнерство", - сказал г-н Федоров. По его данным, ВТБ купил акции в чисто коммерческих интересах.

"Задержка программы по самолетам А380 и А350 очень серьезно обвалила рынок акций EADS - примерно на 40%, - отметил глава "МиГа". Аналитик ГК "Регион" Евгений Шаго считает, что ВТБ "с удовольствием продаст свой пакет".

Эксперты считают, что взаимопроникновение европейских и российских авиастроителей - весьма вероятный сценарий.

"Нам необходимо перенять передовой технологический опыт и опыт управления и логистики", - заявил РБК daily глава Воронежского акционерного самолетостроительного общества Михаил Шушпанов.

Аналитик Deutsche UFG Елена Сахнова говорит, что потратить средства на покупку пакета EADS эффективнее, чем заниматься собственными разработками.

"Наше самолетостроение настолько отстало, что не в состоянии конкурировать на рынке дальне- и среднемагистральных лайнеров", - отмечает она.

*источник: газета "RBC Daily"
11.09.06*

302 МИЛЛИАРДА НА ОБОРОНУ

Военно-промышленная комиссия при правительстве России одобрила основные параметры гособоронзаказа на 2007 г. В следующем году расходы на эту статью увеличат на 29%, до 302 млрд руб. 51% этих средств направят на реализацию госпрограммы по развитию вооружения. На 12-20 млрд руб. больше направят на жилищное строительство для военнослужащих. В полном объеме профинансируют потребности российских стратегических ядерных сил и частей постоянной готовности, обеспечивающих антитеррористическую деятельность.

В этом году на гособоронзаказ было выделено 236,7 млрд руб. Из них 164 млрд руб. - на серийные

закупки (6 МБР "Тополь-М", 1 стратегический бомбардировщик Ту-160, 6 военных спутников, 12 ракет-носителей, 8 истребителей-бомбардировщиков Су-34, 8 вертолетов Ми-28Н, 31 танк Т-90, 125 БТР-80 и 3770 армейских автомобилей). Часть - на ремонт и модернизацию 139 танков, 125 артиллерийских орудий, 104 самолетов и 52 вертолетов.

Как заявил министр обороны Сергей Иванов, "в условиях стабильного бюджетного финансирования на первый план выходит задача планирования развития систем вооружения".

*источник: журнал "Финанс"
05.09.06*

СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ НАМЕРЕН УДЕЛИТЬ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАПРОМА

Совет Федерации в ходе открывающейся осенней сессии намерен уделить особое внимание развитию отечественного авиапрома и повышению безопасности авиаперевозок. Спикер Совета Федерации Сергей Миронов, открывая первое в осенней сессии пленарное заседание верхней палаты, заявил, что произошедшие летом в России две крупнейшие авиакатастрофы доказали необходимость скорейшего принятия мер в этой области. "В первую очередь мы выступаем за страхование ответствен-

ности авиаперевозчиков. Это заставит их вкладывать средства в обеспечение безопасности пассажиров", - сказал он, добавив, что необходимые законодательные акты Совет Федерации разработает совместно с правительством.

Кроме того, по словам Миронова, верхняя палата предложит ряд мер, направленных на возрождение отечественной авиапромышленности.

*источник: РИА "Новости"
25.09.06*

РЕУС: НЕ МОЖЕТ БЫТЬ РОССИИ БЕЗ АВИАЦИИ

Временно исполняющий обязанности главы Минпромэнерго РФ Андрей Реус убежден, что "не может быть России без авиации". Об этом он заявил накануне, выступая на "круглом столе" "Взаимодействие бизнеса и власти в регионах. Повышение конкурентоспособности промышленных предприятий", прошедшем в рамках 11-го Международного промышленно-экономического форума "Россия единая".

Как напомнил врио министра, в авиапромышленности поставлена задача сохранения России в качестве авиационной державы. "Не может быть России без авиации!", - подчеркнул Реус, слова которого приводит Центр общественных связей Минпромэнерго. Врио министра отметил, что авиационный рынок носит исключительно глобальный характер. На нем полностью отсутствует внутренняя конкуренция. Поэтому ключевым звеном реструктуризации авиапрома РФ выбрано создание Объединенной авиастроительной корпорации. "Я надеюсь, что до конца сентября будет объявлено о ее регистрации", - сказал Реус.

Говоря о развитии судостроительной промышленности, он напомнил, что "по аналогии с авиацией все начали обсуждать меры объединения, но это совершенно другая отрасль, совершенно другие принципы". По словам врио министра, положение дел в отрасли во многом определяется в "магическом треугольнике" "грузоперевозчики - грузовладельцы - судостроители". Отечественные грузоперевозчики заказывают на российских предприятиях не более 6%, при этом российские верфи в состоянии обеспечить более трети спроса. "Надо создать такие условия, чтобы российские грузы возились российскими перевозчиками на российских судах", - подчеркнул Реус.

Касаясь легкой промышленности, он отметил, что главным фактором, препятствующим развитию отечественного легпрома, является исключительно широкое распространение на рынке "теневого" импорта и подпольного производства изделий легкой промышленности. В этих условиях приоритетом государственной промышленной политики в легпроме должна стать последовательная реализация комплекса мероприятий с целью вытеснения контрафактной и контрабандной продукции с рынка, считает Реус.

ОБЪЕДИНЕННУЮ АВИАСТРОИТЕЛЬНУЮ КОРПОРАЦИЮ ЗАРЕГИСТРИРУЮТ В СЕНТЯБРЕ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) будет зарегистрирована до конца сентября 2006 г., сообщил в среду журналистам руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин.

"Думаю, что до конца сентября ОАК будет зарегистрирована", - сказал Алешин.

Указ о создании ОАО Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) был подписан 21 февраля 2006 г. Предполагается, что компания объединит предприятия военного и гражданского авиастроения, будет определять модельный ряд, а также обеспечивать государственную поддержку. Доля государства в уставном капитале общества определена в размере не менее 75% акций. В правительстве РФ создана комиссия по интеграции предприятий в ОАК. В апреле пра-

вительство РФ исключило ряд авиастроительных компаний из перечня акционерных обществ, в отношении которых оно определяет позиции государства как акционера. Из перечня исключены ОАО Ильюшин Финанс Ко, Финансовая лизинговая компания, Авиационная холдинговая компания Сухой, Межгосударственная авиастроительная компания Ильюшин и ОАО Туполев. Все эти компании войдут в ОАК.

Предполагается, что к первому кварталу 2007 года состоится окончательное формирование активов ОАК. В компании будут коллегиальные органы управления, а выход на фондовый рынок планируется на рубеже 2007-2008 гг.

Говоря о развитии электронной промышленности, он сообщил, что в проекте бюджета закладываются государственные гарантии для проекта по созданию интегральных микросхем. Врио министра также объявил, что вопросы развития этой отрасли будут рассматриваться на совместной коллегии Минпромэнерго и правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), а затем будут представлены на заседании правительства РФ.

В целом, указал Реус, в определенный период времени существовала точка зрения, что лучшая промышленная политика - это ее полное отсутствие. Такой подход привел к недостаточным темпам промышленного роста и проблемному состоянию дел в большинстве отраслей российской промышленности. В частности, отставание развития обрабатывающих производств составило в 2005 году 32,2% от уровня 1991 года. При этом, по словам врио министра, наибольшее отставание допущено в таких отраслях, как легкая промышленность - 77-79%, лесопереработка - 52,6%, машиностроение - 48-55% (от уровня 1991 года). "Тезис о том, что не должно быть промышленной политики, - неправильный", - подытожил Реус.

По его мнению, без участия государства в решении ключевых задач инфраструктурного, инвестиционного и инновационного характера отечественная промышленность не сможет выйти на необходимый уровень конкурентоспособности не только на внешнем, но и на внутреннем рынке.

Вместе с тем, временно исполняющий обязанности министра предостерег от другой крайности - тотального государственного вмешательства в вопросы хозяйственного управления. По мнению Реуса, для развития той или иной отрасли недостаточно мер макроэкономического регулирования. Комплекс общеэкономических мер должен обязательно дополняться рядом ключевых идей, стимулирующих развитие конкретной отрасли. Эти идеи закладываются в стратегии развития соответствующих отраслей, резюмировал врио министра.

*источник: сайт "АКС - Реальный сектор"
07.09.06*

Вместе с тем, временно исполняющий обязанности министра предостерег от другой крайности - тотального государственного вмешательства в вопросы хозяйственного управления. По мнению Реуса, для развития той или иной отрасли недостаточно мер макроэкономического регулирования. Комплекс общеэкономических мер должен обязательно дополняться рядом ключевых идей, стимулирующих развитие конкретной отрасли. Эти идеи закладываются в стратегии развития соответствующих отраслей, резюмировал врио министра.

Вместе с тем, временно исполняющий обязанности министра предостерег от другой крайности - тотального государственного вмешательства в вопросы хозяйственного управления. По мнению Реуса, для развития той или иной отрасли недостаточно мер макроэкономического регулирования. Комплекс общеэкономических мер должен обязательно дополняться рядом ключевых идей, стимулирующих развитие конкретной отрасли. Эти идеи закладываются в стратегии развития соответствующих отраслей, резюмировал врио министра.

*источник: РИА "Новости"
20.09.06*

ОТМЕНА ВВОЗНЫХ ПОШЛИН НА ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ ПОГУБИТ АВИАСТРОЕНИЕ В РФ

Отмена ввозных пошлин на иностранные самолеты, предлагаемая Минтрансом РФ в качестве меры по увеличению безопасности авиаперевозок, погубит российскую авиастроительную отрасль, считает генеральный директор ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) Михаил Шушпанов. Как сообщил "Интерфаксу" М.Шушпанов, все российские лайнеры не только соответствуют всем существующим нормам безопасности полетов, но и всем прогнозируемым требованиям на 10-15 лет вперед. "Это касается как воронежских дальнемагистральных Ил-96-300 и Ил-96-400, так и Ту-204 и Ту-214 и, естественно, готовящихся к выпуску Ан-148 и RRJ", - сказал он.

При этом он особо отметил, что безопасность полетов серьезно пострадает, если разрешить беспоглиный ввоз подержанных иностранных самолетов.

М.Шушпанов поддержал генерального директора лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александра Рубцова, который выступил с открытым обращением к российскому правительству, в котором говорится, что для повышения безопасности полетов авиакомпаниям уже сейчас нужны отечественные лайнеры. "Нужно определить твердые заказы уже сейчас и приступить к работе", - сказал М.Шушпанов.

По словам гендиректора ВАСО, воронежский завод готов до 2010 г. изготовить 20 самолетов Ил-96 и 50 Ан-148 и RRJ. "Сроки вполне реальные, но под них нужно выполнение уже сформированной в рамках "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) программы технического перевооружения", -

отметил М.Шушпанов. Он добавил, что на ВАСО для модернизации необходимо около 1,6 млрд руб. Губернатор Воронежской области Владимир Кулаков заявил "Интерфаксу", что, по его мнению, нельзя ставить вопрос о том, должно ли правительство вкладывать деньги в модернизацию авиапрома. "Когда у вас дома течет крыша, вы же не будете ждать, пока придет сосед и починит ее, поэтому и государство не должно ждать, пока кто-то придет и вложит деньги в заводы, находящиеся в госсобственности", - сказал В. Кулаков. Он также отметил, что выработка на одного рабочего в российском авиапроме в 10 раз меньше, чем в зарубежных компаниях.

Минтранс распространил рекомендации по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации, в которых отметил, что у отечественной авиационной промышленности нет возможности произвести и поставить в эксплуатацию в течение ближайших 8-10 лет необходимое количество воздушных судов. В связи с этим в Минтрансе предлагают принять решение о полном освобождении от таможенных пошлин и НДС на временный ввоз иностранных воздушных судов в Россию.

Ранее в открытом обращении гендиректор "ИФК" Александр Рубцов предложил правительству РФ выступить гарантом в кредитовании лизинговой деятельности, что позволит выпустить на российских авиазаводах до 2010 г. 150 лайнеров, в которых нуждаются российские авиакомпании и которые соответствуют всем требованиям безопасности.

*источник: ИА "Интерфакс"
05.09.06*

ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ ДО 2015 ГОДА НЕОБХОДИМО УТВЕРДИТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Федеральную целевую программу (ФЦП) развития гражданской авиационной техники на период до 2015 года необходимо утвердить в ближайшее время. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал генеральный директор ОАО "Авиапром" Константин Казенов.

"Сегодня формируется перечень ФЦП, и по формальным признакам программа развития гражданской авиатехники на период 2007-2015 может не попасть в этот перечень, так как она до сих пор не утверждена. Сейчас предпринимаются меры, чтобы эта ФЦП в каком-то виде была утверждена и попала бы под финансирование на 2007 год", - подчеркнул собеседник. Он отметил, что ФЦП развития гражданской авиационной техники формально не утверждена из-за неутверждения Стратегии развития авиационной промышленности. По его мнению, представленный в правительство вариант Стратегии разрабатывали в качестве промежуточного, так как пока не

очень ясно, как будет развиваться ситуация с Объединенной авиастроительной корпорацией. "Стратегию развития авиапрома утвердили в Минпромэнерго, она направлена в правительство, но в правительстве не утверждена. Программу продолжают критиковать в Совете Федерации и в Государственной Думе", - констатировал К. Казенов.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о том, насколько отличается проект новой ФЦП от прежнего варианта, К. Казенов сказал, что, по сути, это не конечная программа, а корректировка программы на ближайшие два-три года. Если в прежней программе было порядка 28-30 проектов (самолеты, двигатели, бортовое оборудование и пр.), то в скорректированной программе конкретизированы только три: региональный самолет, ближне-среднемагистральный самолет по проекту МС-21 и транспортный Ан-124.

*источник: AVIAPORT.RU
16.08.06*

НРК ЗАПЛАТИЛА ЗА "АЭРОФЛОТ"

Boeing, "Аэрофлот" и Национальная резервная корпорация (НРК, владеет 30% "Аэрофлота") подписали соглашение об оплате слотов на 22 дальнемагистральных Boeing 787, сообщил один из участников встречи. НРК вместо "Аэрофлота" заплатила Boeing около \$40 млн, чтобы "Аэрофлот" не потерял места в

графике поставок лайнеров (с 2010 г.) на случай, если чиновники одобряют этот контракт. Самостоятельно НРК покупать самолеты не будет, заверил источник.

*источник: газета "Ведомости"
19.09.06*

АВИАПРОМ СКОНЦЕНТРИРУЕТ АКТИВЫ И ВЫЙДЕТ С АКЦИЯМИ НА РЫНОК IPO

Похоже, что к концу сентября Объединенная авиастроительная корпорация завершит свою консолидацию, к тому же в ближайшие два года она уже намерена провести IPO, сообщил Алексей Федоров, глава Объединенной авиастроительной корпорации.

Планируется, что в ОАО будут допущены иностранные инвесторы. Причем западные бизнесмены смогут владеть 25% ценных бумаг компании, что даст им гарантии невозможности размыва активов корпорации. Для этого готовятся изменения в законы о военно-техническом сотрудничестве и об авиационной деятельности. Первый закон позволяет фирмам проводить внешнеторговую деятельность по поставкам запасных частей, комплектующих изделий и услуг, другой - господдержку авиапрома.

Чтобы привлечь крайне необходимые инвестиции для авиапрома, которые способствовали бы возрождению аэрокосмической индустрии страны, Россия планирует несколько ослабить ограничения на иностранное участие в гражданских авиационных проектах. А именно, согласно новому законопроекту, который вскоре будет представлен на рассмотрение парламенту, иностранным компаниям позволят владеть пакетами акций до 49%, сообщил Алексей Федоров. На самом деле в настоящий момент доля иностранных компаний составляет 25% и менее, что в свою очередь почти не позволяет контролировать и принимать участие в решении стратегических задач.

Отметим, что указ о создании ОАК был подписан еще в феврале и, по идее, создание ОАК позволит к

2013 г. наладить выпуск до 120 гражданских самолетов в год (сейчас все 11 заводов выпускают меньше 10 машин). Причем корпорация будет заниматься разработкой, производством, реализацией, сопровождением эксплуатации, гарантийным и сервисным обслуживанием, модернизацией, ремонтом и утилизацией авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и других заказчиков, включая иностранных, а также внедрением новых технологий и разработок в области самолетостроения.

Федеральная антимонопольная служба одобрила создание Объединенной авиастроительной корпорации. Объединенная авиастроительная корпорация будет зарегистрирована к концу сентября 2006 г., и в соответствии с уставом в уставный капитал ОАК будут внесены госпакеты акций следующих компаний: "Туполев", "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", "Авиационная холдинговая компания "Сухой", "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина", "Новосибирское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова", "Внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт", "Финансовая лизинговая компания", "Научно-производственная корпорация "Иркут", "Ильюшин Финанс Ко". Причем, как сообщалось ранее, не менее 75% акций ОАК будет принадлежать государству.

*источник: газета "Российская Бизнес-газета"
12.09.06*

И ВЗЛЕТ, И ПОСАДКА

Партия "Единая Россия" поддержит проект бюджета-2007 в первом чтении, а во втором чтении представит предложения по увеличению государственной поддержки российской авиационной промышленности. В Комитете Госдумы по энергетике, транспорту и связи отмечают значительный износ используемых в российской авиации самолетов, а также сокращение количества аэродромов. Недостаточно, по мнению парламентариев, и финансирование отрасли из средств федерального бюджета.

- Сумма государственной поддержки будет измеряться миллиардами. Скорее всего, это будут ресурсы, направляемые государственной лизинговой ком-

пании. Для нас важно, чтобы она заказывала самолеты и в том числе проплачивала комплектующие, - говорит секретарь Президиума Генсовета партии Вячеслав Володин.

Россия должна ежегодно выпускать 70 самолетов для гражданской авиации, а мы выпускаем 3-4. По словам Вячеслава Володина, вложенные инвестиции дадут отдачу не раньше, чем через три года. Он также выразил уверенность, что дополнительные средства в бюджете на эти цели будут найдены.

*источник: газета "Парламентская газета"
15.09.06*

РОССИЙСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ СУ-100 SUPERJET СТАНЕТ КОММЕРЧЕСКИ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ МИРОВОГО РЫНКА

Российский региональный самолет Су-100 SuperJet с двигателями SaM146 станет коммерчески привлекательным для мирового авиационного рынка. Об этом заявил руководитель Федерального агентства по промышленности /Роспром/ Борис Алешин. Он присутствовал на презентации двигателя, созданного совместно НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma для этого самолета.

Коммерческая привлекательность проекта регионального самолета заключается в том, что его вместимость - до 100 мест - весьма востребована на мировом рынке, пояснил Б.Алешин. Что касается двигателя, то, по словам главы Роспрома, в его создании был использован потенциал лучших отечествен-

ных и зарубежных фирм - российского "Сатурна" и французской Snecma. "Это единственный в России проект в области машиностроения, когда российская и французская компании пошли на весьма высокий уровень сближения", - подчеркнул он.

Сертификация двигателя будет проведена в России, причем не только по отечественным, но и по европейским и американским стандартам.

По предварительным подсчетам, примерно 70% созданных российских региональных самолетов предполагается продавать на мировом рынке.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
15.09.06*

РАСХОДЫ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРОГРАММАМ В СФЕРЕ ОБОРОННОГО ПРОИЗВОДСТВА В ПРОЕКТЕ БЮДЖЕТА-2007 СОСТАВЛЯЮТ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

В следующем году Россия предполагает израсходовать на федеральные целевые программы, реализуемые оборонными предприятиями, около 100 млрд руб. Такие финансовые параметры заложены в проект бюджета на 2007 г., сообщил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов.

На авиастроительном заводе "Сокол" он открыл совещание с директорами предприятий ОПК Нижегородской области. Основной вопрос, вынесенный на совещание, - выполнение государственного оборонного заказа на текущий год.

"Нижегородская область по праву является одним из ведущих научно-производственных центров страны, где сосредоточены предприятия тяжелого машиностроения, производящие наукоемкую продукцию как военного, так и гражданского назначения", - сказал вице-премьер.

Он напомнил, что на прошедшем 27 июля заседании правительства были подняты вопросы социально-экономического развития региона. "Сегодня мы делаем следующий шаг, - сказал он. - Прежде всего, это вопросы налогообложения, ценообразования на продукцию оборонного назначения, государственной поддержки, диверсификации производства".

"Российский ОПК должен быть способен удовлетворять потребности Вооруженных сил в современных образцах вооружения, обеспечить выпуск высокотехнологичной продукции двойного и гражданского назначения, упрочить позиции России на мировом рынке вооружений, наукоемких товаров и услуг, - сказал Иванов. - Мероприятия по решению этих задач определены и реализуются как в ныне действующей, так и в новой программе развития ОПК, проект которой внесен на рассмотрение и утверждение правительства". Одной из важнейших задач в сфере развития ОПК вице-премьер назвал подготовку кадров. "У нас нет кадров - это проблема", - подчеркнул он.

"Всего по федеральным целевым программам, реализуемым в ОПК, в проекте федерального бюджета на 2007 г. закладываются средства в общем объеме около 100 млрд руб., - пояснил Сергей Иванов. - До 70% из них пойдут на капитальные вложения, что позволит нам подготовить необходимую производственно-технологическую базу к выпуску ВВТ в сроки, увязанные с государственной программой вооружения до 2015 года".

*источник: АРМС-ТАСС
13.09.06*

СТАРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ САМОЛЕТОВ ПОСТАВЛЯЛИ ПОД ВИДОМ НОВЫХ

Похоже, в России все течет, но ничего не меняется. В 2002 году в стране после расследований "Известий" разразился авиаскандал: каждый третий самолет летает с поддельными запчастями. В список авиакомпаний, чьи самолеты летают с левыми запчастями, попала даже авиакомпания "Россия", в ведомстве которой самолет президента. И вот новый скандал: на днях на территории Государственного НИИ гражданской авиации оперативники обнаружили склады с контрафактными авиазапчастями и фальшивыми паспортами к ним. Кроме того - кучу поддельных печатей авиаремонтных заводов.

- Эти склады с контрафактными авиазапчастями обнаружили 22 августа, - рассказал "Известиям" руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса России Александр Юрчик. - Эти склады принадлежали частной фирме. В них сотрудники института не работали. Но то, что они находились на территории ГосНИИ, уже наводит на определенные мысли. На складах чего только не было: от гидронасосов до сложнейших приборов навигации и управления. Все, разумеется, не новое. Но выдавалось за новое.

По предварительным данным, работники складов собирали списанные и изношенные авиазапчасти на свалках заводов, отмывали их, чистили, перебивали номера и под видом новых продавали авиакомпаниям и авиаремонтным заводам. При этом подделывали техпаспорта. Там же, на складах, оперативники обнаружили кучу поддельных печатей и штампов авиаремонтных заводов.

- Я попросил Генпрокуратуру взять под особый контроль расследование этого дела, - говорит Александр Юрчик. - Ситуация довольно серьезная. Само-

леты продолжают падать, а пассажиры - гибнуть. Сейчас следствие выясняет, как долго существовала эта контора, кто ее учредитель и каким авиакомпаниям поставляли фальшивые запчасти.

Тему поддельных авиазапчастей "Известия" подняли первыми еще 4 года назад (см. материал в номере от 16 августа 2002 г.). Все началось с того, что в августе 2002 года в "Домодедово" совершил экстренную посадку самолет Ту-154. У него на высоте несколько тысяч метров раскололся гидронасос, питающий гидравлику системы управления лайнером. Когда на московском заводе "Знамя", выпускающем гидронасосы, разобрали агрегат, то ахнули: он весь состоял из деталей других насосов, которые давно vyrаботали свой ресурс. Затем выяснилось, что "Знамя" не собирало этот насос и он попал на Ту-154 по поддельным документам.

После расследования "Известий" разразился скандал. Департамент летной годности Госслужбы гражданской авиации (ГСГА) потребовал от российских авиакомпаний выслать копии паспортов агрегатов завода "Знамя". Выяснилось, что на более трети российских самолетов стоят поддельные гидронасосы. Даже в государственной транспортной компании "Россия" (ей принадлежит самолет президента Владимира Путина) из 52 агрегатов 5 оказалось левых.

Четыре года назад ни до каких оргвыводов дело не дошло. На этот раз Ространснадзор потребовал от авиакомпаний до 11 сентября предоставить информацию о поставщиках запчастей самолетов, их рекевизиты, договоры на поставки, чтобы выявить размах поставок негодных авиазапчастей.

*источник: газета "Известия"
05.09.06*

АЛЬЯНС ГОТОВ КУПИТЬ СЕБЕ СТАТУС АО

Минпромэнерго представило главе правительства России новый довод в пользу создания единой компании на базе альянса авиаперевозчиков AiRUnion. Исполняющий обязанности министра промышленности и энергетики России Андрей Реус направил премьеру Михаилу Фрадкову письмо, в котором говорится, что объединенная авиакомпания могла бы заказать 50 проектируемых в настоящее время отечественных региональных самолетов Sukhoi Superjet-100 (до июля этого года проект был известен под маркой RRJ). В документе, который цитирует Интерфакс, особо подчеркивается: "Основным условием такого приобретения будет создание объединенной холдинговой компании". По данным агентства, письмо было направлено 21 августа. Г-н Франков на него пока официально не отреагировал.

Ранее в этом месяце проект превращения альянса AiRUnion в ОАО "Эйрьюнион" поддержало также Минэкономразвития. 14 августа это ведомство направило в правительство проекты указа президента и распоряжения правительства, согласно которым в состав будущего ОАО должны войти авиакомпании "Красноярские авиалинии" ("Красэйр"), "Домодедовские авиалинии", "Самара", "Омскavia", а также пока не существующая компания AirUnion-RRJ. Последняя предназначена специально для того, чтобы управлять парком самолетов Superjet-100, которые альянс намерен приобрести. В июле этого года на международном авиасалоне в Фарнборо (Великобритания) генеральный директор компании "Красэйр" Борис Абрамович от имени альянса подписал предконтрактное соглашение с Виктором Субботиным, возглавляющим фирму "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), которая разрабатывает Superjet-100. Соглашение предусматривало покупку 15 таких машин и опцион еще на 15. Стороны обещали закрепить его контрактом не позднее ноября этого года. Проект ГСС, дочерней фирмы Авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой", считается самым перспективным на сегодня проектом в области российской гражданской авиации и в качестве такового пользуется государственной поддержкой. Между тем то количество твердых зака-

зов на эту модель, которое пока удалось собрать, недостаточно для того, чтобы оправдать запуск серийного производства Superjet-100.

До сих пор на него нашлось только два покупателя: "Аэрофлот" (30 машин) и Финансовая лизинговая компания (10). Обе фирмы подписали контракты в прошлом году. Если бы AiRUnion один заказал больше самолетов, чем все остальные клиенты до него вместе взятые, то это существенно улучшило бы финансово-экономическое состояние проекта. AiRUnion в свою очередь мог бы рассчитывать, что его планы стать единой компанией выглядели бы в глазах чиновников более полезными для государства.

Правда, в самом альянсе авиаперевозчиков отрицают, что покупка Superjet-100 жестко обусловлена разрешением на объединение. "Говорить так было бы некорректно, - заявила вчера "Времени новостей" руководитель пресс-службы AiRUnion Ольга Трапезникова. - О необходимости пополнить свой парк региональных самолетов мы говорили раньше и оценивали свою потребность в машинах этого класса на ближайшую перспективу в 50 штук".

В ГСС вчера не смогли рассказать о ходе переговоров с AiRUnion, сославшись на то, что генеральный директор авиастроительной фирмы Виктор Субботин находится в отпуске.

Заместитель директора департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Валерий Воскобойников также предпочел не комментировать нашей газете, насколько связаны между собой возможное увеличение заказа на Superjet-100 и добро правительства на изменение юридического статуса AiRUnion. Г-н Воскобойников лишь подчеркнул: "Мы заинтересованы в том, чтобы у нас было как можно меньше, но при этом крупных авиационных операторов. Поэтому те меры, которые сегодня направлены на укрупнение действующих авиакомпаний и создание крупных перевозчиков, безусловно, будут только приветствоваться Минпромэнерго безотносительно к тому, на базе какой компании это происходит".

*источник: газета "Время новостей"
01.09.06*

ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ОБРЕТАЕТ ОЧЕРТАНИЯ

Завершается подготовительная работа по формированию объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), в которую, как планируется, войдет Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова.

"У нас есть планы в конце сентября - в самом начале октября зарегистрировать ОАК", - сообщил журналистам на проходящем в Геленджике "Гидроавиасалоне-2006" генеральный директор, генеральный конструктор российской самолетостроительной корпорации "МиГ" Алексей Федоров. Он отметил, что все документы для этого уже подготовлены.

"Сейчас заканчивается процесс оценки активов входящих в ОАК компаний и, соответственно, формирование самого капитала корпорации. Как только эта работа будет закончена, будет определена величина уставного капитала и в течение нескольких дней объединенная авиастроительная корпорация будет зарегистрирована", - сказал Алексей Федоров.

По его словам, дальше в рамках ОАК начнется выделение активов в виде бизнес-единиц.

"Первая бизнес-единица, которая будет создана в рамках ОАК, - это транспортная компания. Она получит название "Авиационные транспортные системы". Следующая бизнес-единица будет гражданская авиация, гидроамфибийная авиация", - сказал Алексей Федоров. Он отметил, что самой последней бизнес-единицей будет боевая авиация.

"Почему самая последняя, это понятно. Сегодня и фирма Сухого, и фирма "МиГ" работают и на внутренний, и на внешний рынок, поэтому к созданию этой бизнес-единицы мы будем подходить очень осторожно, с тем чтобы не "зарезать" курицу, несущую золотые яйца", - сказал Алексей Федоров. Он отметил, что, когда будет создана бизнес-единица по боевой авиации, сегодня пока не определено

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
11.09.06*

КУПИВ АКЦИИ EADS, РОССИЯ ПРЫГАЕТ В БАНКУ С ПАУКАМИ

Даже если этот мяч "пущен в борьбу", время для вброса, что и говорить, выбрано прекрасно. Внешторгбанк, один из крупных государственных финансовых учреждений России, купил 5% акций европейской аэрокосмической и оборонной корпорации EADS, под контролем которой находится компания Airbus.

В банке утверждают, что речь идет лишь о портфельных инвестициях, вызванных дешевизной EADS, акции которой с весны потеряли треть своей стоимости. Сначала по капитализации ударили сообщения о задержке производства сверхмощного пассажирского самолета А380, а подковерная возня, развернувшаяся вокруг отставки содиректора EADS Ноэля Форжара (Noel Forgeard), лишней раз подчеркнула царящий в ее управленческих структурах франко-германский разброд, многим напоминающий великие скандалы первых месяцев работы Европейской комиссии.

И вот в эту европейскую коммуналку вселяется Кремль, зашедший туда явно не мимоходом. Чтобы российский государственный банк потратил без малого миллиард евро (677 млн. фунтов) на акции EADS, не заручившись предварительно благословением президента Путина, - такое сложно себе представить. Ведь EADS - это та же политика, только с крыльями: корпорация выступает головным исполнителем проекта истребителя Eurofighter Typhoon, производит ракеты Ariane и держит контрольный пакет акций Airbus Industrie, а в состав ее главных инвесторов входят правительство Франции, компания DaimlerChrysler и ствол французской оборонки Lagardere.

Но у Кремля тоже есть кое-что, что придает ему храбрости прыгнуть в банку с такими пауками. Речь идет о созданной в России Объединенной авиастроительной корпорации - аналоге EADS, только не имеющем ни технологий, ни финансов, ни рынков сбыта.

Российская авиакосмическая отрасль похожа на свалку гениев - огромное количество блестящих инженеров-авиаторов, огромные и пустые авиазаводы, ржавеющее без дела мощное оборудование и мощный нереализованный потенциал. После окончания "холодной войны" и потери советского военного бюджета российские производители самолетов остались практически ни с чем. Как "Аэрофлот", у которого

то тоже настали не самые легкие времена, ничем не мог поддержать производителей гражданских судов, так и союзники России ничего не могли сделать для бесчисленного количества конструкторских бюро, вдруг заявивших об эксклюзивных правах на производство истребителей МиГ и "Сухой".

Нескольким фирмам все же удалось восстать из пепла. Один из таких примеров - компания "Иркут", владелец огромного завода в Сибири, поставившего на поток производство "Сухих" и гидросамолета Бе-200. Глава "Иркута" Алексей Федоров активен, амбициозен и охотно идет на контакт с западными коллегами: уже сегодня некоторые комплектующие EADS покупает на сибирских заводах "Иркута", а в декабре прошлого года франко-германская корпорация приобрела 10% его акций.

Однако вражда советских КБ надоела Путину, и он приказал начать консолидацию в лице ОАК, во главе которой - не исключено, что благодаря поддержке, оказываемой местному отделению партии президента "Единой России", - как наиболее подготовленного поставили Федорова. Совершенно очевидно, что президент считает аэрокосмическую отрасль одной из ключевых, в которой Россия со временем должна завоевать стратегические позиции.

Преимущества России - высококвалифицированная и очень дешевая рабочая сила, а также дешевая энергия и доступ к огромному количеству алюминия, титана и других металлов, широко используемых в авиастроении. Например, в московском представительстве Boeing работает уже более тысячи русских конструкторов.

Вопрос лишь в том, насколько большую роль Россия может в будущем сыграть в рамках EADS. Покупку пятипроцентного пакета во Внешторгбанке, скорее всего, рассматривают лишь как стук в ворота. Насколько приемлемо было бы, если бы Россия приобрела более основательную долю в корпорации? С одной стороны, нынешняя структура EADS в этом случае наверняка потеряла бы контроль над российским влиянием. С другой стороны, нынешняя структура EADS в любом случае долго не протянет.

*источник: сайт "INOPRESSA.RU"
13.09.06*

AIRBUS И "ВСМПО-АВИСМА" ГОТОВЯТ ДОЛГОСРОЧНЫЙ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ТИТАНОВОЙ ПРОДУКЦИИ

Консорциум Airbus (AIRBUS) и "ВСМПО-Ависма" готовят долгосрочный контракт на поставку титановой продукции на сумму более 10 млрд дол, сообщил губернатор Свердловской области Эдуард Россель.

По его словам, контракт с Airbus будет "несколько ниже", чем с Boeing, но сумма контракта составит более 10 млрд дол.

Россель проинформировал, что в этом году государство получило контроль над 60% акций ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма". При этом идет постоянная модернизация предприятия, ежегодно на эти цели направляется порядка 40 млн дол. Губернатор Свердловской области отметил также, что недавно "ВСМПО-

Ависма" заключила 24-летний контракт с корпорацией "Боинг" (Boeing) на поставку титановой продукции в объеме до 18 млрд дол. Ранее сообщалось, что в начале августа 2006 г. Boeing и "ВСМПО-Ависма" объявили о создании на базе завода в городе Верхняя Салда совместного предприятия с равными долями по обработке штампованных изделий из титана. Компании подписали соответствующее рамочное соглашение. Оно рассчитано на 30 лет и предусматривает производство титановых изделий для гражданских самолетов Boeing в объеме до 18 млрд дол.

*источник: АРМС-ТАСС
01.09.06*

АВИАКОМПАНИЯМ ПОРУЧЕНО ПРЕДСТАВИТЬ ДАННЫЕ О ПОСТАВЩИКАХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

Российским авиакомпаниям поручено до 11 сентября 2006г. представить в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) информацию о поставщиках запасных частей для воздушных судов и их реквизиты, о договорах на поставки изделий авиационной техники, о наименовании предоставляемых изделий и агрегатов, объемах поставок, случаях выявления контрафактной и фальсифицированной продукции. Как сообщает пресс-служба Министерства транспорта РФ, соответствующий документ подписал руководитель Ространснадзора Валерий Салеев.

Данная мера предпринята в связи с фактом изъятия контрафактной продукции запасных частей к самолетам гражданской авиации, а также поддельных печатей и штампов авиаремонтных заводов со склада, расположенного на территории ФГУП Государственный НИИ гражданской авиации. Расследование дела по указанному факту руководитель Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Минтранса РФ Александр Юрчик в своем пись-

ме в Генеральную прокуратуру РФ попросил взять под особый контроль. В письме руководителя Росавиации подчеркивается, что использование при ремонте воздушных судов гражданской авиации контрафактных запасных частей, а также фальсификация документов, подтверждающих проведение технического осмотра и ремонта воздушных судов, может являться одной из причин ухудшения уровня безопасности пассажирских перевозок воздушным транспортом.

Приказом министра транспорта Игоря Левитина в Минтрансе образована рабочая группа, которая проанализирует все договора аренды, заключенные ГосНИИ ГА с точки зрения их правомочности, а также проверит возможную заинтересованность работников института в реализации контрафактной продукции. О предпринятых шагах И.Левитин проинформировал вице-премьера и министра обороны РФ Сергея Иванова.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
01.09.06*

СУ-30 НЕ ДАЮТ ПОСАДКИ В ИНДИИ

"Рособоронэкспорт" и Минобороны Индии изменили сроки исполнения крупнейшего военно-технического контракта на лицензионную сборку 140 истребителей Су-30МКИ. На днях стороны подписали уточнения к документу - они предусматривают, что он будет завершен на три года раньше срока, а Индия отказывается от переноса производства самолетов на заводы Hindustan Aeronautics Ltd. В Индии посчитали, что в противном случае истребители обойдутся ей в два раза дороже, российским же компаниям новая схема позволит заработать дополнительно \$350 млн.

"Рособоронэкспорт" на днях подписал уточнения к контракту с Минобороны Индии об изменении условий лицензионной сборки 140 тяжелых российских истребителей Су-30МКИ от 2000 года. Об этом рассказали источники в авиапроме. По словам собеседников, во-первых, срок исполнения контракта перенесен с 2017 на 2014 г. Смежники корпорации "Иркут" (головной исполнитель контракта) не исключают, что он вообще может быть закрыт уже в 2012 г. Во-вторых, Минобороны Индии отказалось от последнего этапа соглашения, предусматривавшего практически полное производство российских машин на заводах индийской Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL). В корпорации "Иркут" подтвердили перенос сроков реализации контракта, отказавшись уточнить его причины.

Контракт стоимостью \$3,5 млрд был заключен в декабре 2000 г. Корпорация "Иркут" до 2017 г. должна была обеспечить поставку машинокомплектов Су-30МКИ и организацию сборки самолетов на заводах HAL. Сейчас поставлено 26 комплектов.

"Индийское Минобороны хотело бы форсировать выполнение этого контракта, чтобы он не пересекся со следующей программой по закупке 126 средних истребителей. Дели уже объявило тендер", - поясняет собеседник. Кроме того, в отчете Главного контрольно-аудиторского управления Индии гово-

рится, что стоимость местного производства Су-30МКИ обойдется вдвое дороже их импорта. По данным управления, полная стоимость 140 машин в этом случае составила бы для ВВС Индии \$8,71 млрд. По неофициальной информации, Минобороны Индии направило в парламент письмо, в котором высказало сомнение, что HAL способна уложиться в оговоренные сроки.

В свою очередь, независимые эксперты полагают, что Индия ускорила реализацию контракта на производство Су-30МКИ, чтобы повысить мощь своих ВВС. "Су-30МКИ - самолет, разработанный в 1996 г., сейчас ему уже 10 лет. Техника стареет быстро, и Индии впору думать о его модернизации. Кроме того, активно вооружаются противники Индии - Пакистан и Китай", - говорит замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Сейчас "Иркут" передает HAL полные машинокомплекты - полностью собранные самолеты со всей аппаратурой. Постепенно HAL должна была взять на себя производство планера самолета и сборку двигателей из российских комплектующих. На последнем этапе в 2012-2017 гг. HAL осуществляла бы почти полноценное изготовление самолета в Индии, Россия поставляла бы 10-15% комплектующих.

Однако теперь этого не будет, Индия продолжит получать большинство комплектующих от "Иркута" и смежников. Тем самым Индия сократит расходы: не потребуется закупать дорогостоящее оборудование и технологическую оснастку для стопроцентного производства всего Су-30МКИ на заводах HAL, - сообщил источник в авиастроительной отрасли. При этом российские предприятия получат дополнительные заказы на комплектующие. По оценкам российских исполнителей, они выиграют на этом до 10% от первоначальной стоимости контракта, то есть около \$350 млн.

*источник: газета "Коммерсантъ"
01.09.06*

ИФК ВЫЛЕТЕЛ ВСТРЕЧНЫМ КУРСОМ

"Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) направила иск в Арбитражный суд Москвы о признании незаключенным договора займа с "Аэрофлотом" на финансирование строительства шести самолетов Ил-96-300. В этом же суде находится иск "Аэрофлота" с требованием к ИФК предоставить банковские гарантии по контракту. Разбирательство по обоим искам назначено на 26 сентября.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" направила в Арбитражный суд Москвы исковое заявление с просьбой признать незаключенным договор займа с "Аэрофлотом", сообщает "Авиапорт". Договор был заключен 10 июня 2005 года. В соответствии с соглашениями "Аэрофлот" приобретает шесть самолетов Ил96-300 в финансовый лизинг сроком на 15 лет. Планировалось, что ИФК начнет строительство первого самолета после авансового платежа со стороны "Аэрофлота", однако после приостановки полетов Ил96 летом 2005 года "Аэрофлот" потребовал предоставления банковских гарантий возврата займа.

Первый Ил-96-300 "Аэрофлот" должен был получить через 18 месяцев после перечисления первого авансового платежа. Однако контракт так и не был реализован: "Аэрофлот" не соглашался перечислять аванс без предоставления банковских гарантий. При этом в ИФК неоднократно заявляли, что готовы предоставить банковские гарантии, но после начала реализации контракта.

Как пояснил "Бизнесу" начальник правового управления ИФК Александр Плотников, компания просит признать договор незаключенным в силу того, что "Аэрофлот" допустил 16-месячную просрочку. "Поскольку мы не получили денег, вся схема финансирования, предложенная "Аэрофлотом",

была сорвана", - говорит Плотников. По его словам, с мая ИФК предлагала "Аэрофлоту" устранить эту неопределенность, подписав дополнительные соглашения, и продолжить работу по контракту. "Эти предложения мы направили в авиакомпанию, но реакции не последовало. Их ответом был иск в арбитражный суд", - говорит Александр Плотников.

В начале августа "Аэрофлот" подал иск в Арбитражный суд Москвы, в котором просит обязать ИФК предоставить банковские гарантии возврата займа. После этого компания пообещала до 15 сентября перечислить ИФК первый авансовый платеж в размере \$900 тыс. По словам заместителя гендиректора "Аэрофлота" Льва Кошлякова, этот платеж был направлен в адрес ИФК, однако его вернули в "Аэрофлот". В ИФК эту информацию не подтвердили.

Помимо признания контракта незаключенным, никаких требований или претензий к "Аэрофлоту" в иске ИФК нет. Более того, в компании не исключают возможности реализации этого соглашения. "Можно определить порядок и условия дальнейшей работы, но нарушения "Аэрофлотом" условий договора может повлечь некоторые изменения в параметрах контракта, в том числе в сроках, размере и порядке осуществления авансовых платежей", - говорит Александр Плотников.

Как стало известно "Бизнесу", рассматривать оба иска будет один судья, заседание назначено на 26 сентября. По мнению одного из практикующих юристов, эти иски вряд ли объединят в одно дело, но результат рассмотрения одного иска повлияет на другой.

*источник: газета "Бизнес"
01.09.06*

ЙЕМЕН ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПИТЬ У РСК "МИГ" 32 ИСТРЕБИТЕЛЯ МИГ-29СМТ

Йемен планирует закупить у РСК "МиГ" партию истребителей МиГ-29СМТ, что позволит ВВС более чем удвоить имеющийся парк самолетов МиГ-29.

В настоящее время между РСК "МиГ" и правительством Йемена ведутся переговоры о потенциальной сделке по поставке йеменским ВВС 32 МиГ-29СМТ на сумму 1,3 млрд дол. Об этом сообщает еженедельник "Джейнс дифенс уикли" со ссылкой на заявление российских представителей.

Запрос от Йемена на МиГ-29СМТ действительно поступил, и контракт может быть подписан до конца этого года, подтвердил источник в российской авиационной промышленности.

В составе самолетного парка йеменских ВВС сейчас насчитывается более 100 МиГов, однако большая часть техники находится в хранилищах или же обладает ограниченными боевыми возможностями. Более половины самолетного парка представлена истребителями МиГ-21бис или МиГ-23МЛ, поставленными в эту страну в конце 1970-х или начале 1980-х годов.

В последние годы в Йемене предпринимались попытки модернизации самолетного парка ВВС. Начиная с 2004 г. было модернизировано 14 МиГ-29Б

по стандартам МиГ-29СМТ и введено в строй три учебно-тренировочных самолета (УТС) МиГ-29УБТ, поставленных в 2002 г.

По оценкам официальных представителей РСК "МиГ", модернизация имеющегося парка истребителей по стандартам МиГ-29СМТ позволит улучшить их боевые возможности более чем на 30% и снизить эксплуатационные расходы на 40%.

Россия стремится расширить объемы экспортных сделок по поставке боевых самолетов в страны Ближнего Востока и при этом конкурирует с традиционными поставщиками из США и Европы. Спрос на новые и модернизированные истребители МиГ-29СМТ/УБТ остается относительно высоким. В феврале этого года Алжир выдал заказ на поставку 34 истребителей, в том числе 28 МиГ-29СМТ и шести МиГ-29УБТ. Предусмотрен также опцион еще на 30 истребителей.

Кроме того, близятся к завершению переговоры с Индией по контракту на модернизацию 66 МиГ-29 по стандартам МиГ-29СМТ, и решение может быть принято в течение ближайших трех месяцев. Эта сделка оценивается в сумму от 850 млн до 1 млрд дол.

*источник: АРМС-ТАСС
07.09.06*

ШАГИ РОССИИ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПОСЛЕ ОТПОРА EADS

Россия играет в покер с высокими ставками в попытке пробить себе дорогу на европейский аэрокосмический рынок. Решение контролируемой государством авиакомпании "Аэрофлот" приостановить важный заказ на новые самолеты Airbus следует по пятам за резкой реакцией европейской аэрокосмической группы EADS на приобретение Россией 5,02% ее акций. EADS заявила, что не заинтересована менять структуру своего жестко контролируемого корпоративного управления, чтобы соответствовать чаяниям Москвы о блокирующем миноритарном пакете.

EADS производит Airbus, и предполагаемый заказ "Аэрофлота" на 2 млрд фунтов весьма укрепил бы ее положение в момент, когда компания пребывает в смятении из-за заминок в разработке гигантского самолета A380.

Угроза мажоритарного акционера "Аэрофлота" Александра Лебедева обратиться за новыми самолетами к компании Boeing прозвучала после того, как Кремль приказал приостановить переговоры по Airbus, явно предупреждая EADS, что ее отпор вызвал политическое недовольство Кремля и это может дорого обойтись.

Европейцы обвиняют Россию в шантаже, говоря, что Кремль вносит политику в коммерческую сделку. Впрочем, факты говорят о том, что все сделки, за которыми стоят миллиарды фунтов, особенно в оружейной и аэрокосмической сфере, - политические. И не то чтобы экономический шантаж не был знаком Западу. Несколько лет назад американцев напугало

то, что Саудовская Аравия рассматривает возможность покупки самолетов Airbus для национального авиаперевозчика. Белый дом ясно дал понять, что, если заказ не будет передан Boeing, Саудовская Аравия столкнется с аннулированием многих оружейных контрактов. Саудовцы передали заказ компании Boeing.

Британия годами оказывала политическое давление на Индию, добиваясь покупки ее учебных самолетов Hawk, несмотря на то что индийцы торговались из-за цены и условий. Франция использует политические мускулы, чтобы привязать свои бывшие колонии в Африке ко многим выгодным оружейным контрактам. Что касается политического давления, которое окружает крупные трубопроводные сделки, оно огромно.

Непонятно, сдастся ли EADS под давлением России. Российский пакет, вероятно, будет в программе субботнего саммита лидеров Франции, Германии и России, но французский и немецкий сопредседатели компании уже дали понять, что правила EADS не могут обойти позиции отдельных владельцев при свободных торгах по акциям EADS. Компания явно не хочет ставить под угрозу свои шансы на получение более крупных американских военных контрактов.

Это тот случай, когда американцы, настроенные на крупный выигрыш в своей битве с Airbus, не станут осуждать Москву за шантаж.

*источник: сайт "INOPRESSA.RU"
20.09.06*

"ОБОРОНПРОМ" ОКОПАЕТСЯ НА УРАЛЕ

"Оборонпром", который занят созданием вертолетостроительного холдинга, продолжает собирать активы. Компания ведет переговоры о покупке "Уральского завода гражданской авиации" (УЗГА), правда, его собственники пока не готовы уступить предприятие. Впрочем, учитывая многочисленные проблемы екатеринбургского завода, "Оборонпрому", скорее всего, все же удастся заполучить ценный актив.

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (Екатеринбург) образовано на базе 404-го завода гражданской авиации. Предприятие контролирует более 75% российского рынка ремонта вертолетов. Ежегодный доход компании оценивается в 70 млн долл. По сведениям РБК daily, до 80% акций принадлежит структурам, связанным с менеджментом предприятия.

Как стало известно накануне, переговоры с менеджментом УЗГА о покупке контрольного пакета акций уральского предприятия "Оборонпром" ведет уже несколько месяцев. Источник РБК daily в военном-промышленном холдинге подтвердил, что УЗГА интересен им в качестве актива для создаваемого вертолетостроительного холдинга. Сегодня в него уже входят ведущие разработчики и производители вертолетов, в том числе "Московский вертолетный завод им. Миля" и ОАО "Камов".

По словам собеседника РБК daily, "Оборонпром" хотел бы объединить всю цепочку производства летательных аппаратов, в том числе ремонтно-сер-

висные предприятия. "Оборонпром" уже консолидировал 19,6% Новосибирского авиаремонтного завода и продолжает борьбу за акции этого предприятия.

Источники, близкие к "Рособоронэкспорту" (владеет 31% акций "Оборонпрома"), утверждают, что руководство уральского завода пока не соглашается с предложенной ценой. "Предприятие стоит около 25 млн долл., тогда как "Оборонпром", насколько мне известно, хотел бы купить завод за 10-12 млн долл.", - отметил собеседник издания. На самом "Уральском заводе гражданской авиации" категорически отказались комментировать переговоры.

Впрочем, на руку "Оборонпрому" могут сыграть и собственные проблемы екатеринбургского предприятия. В отношении завода сейчас ведется ряд уголовных дел. В числе наиболее громких - возбужденное по факту падения в Малайзии в сентябре прошлого года вертолета Ка-32 приморской компании "Авиалифт". УЗГА подозревают в использовании контрафактных запчастей при ремонте двигателя воздушного судна. Вместе с тем участники рынка отмечают, что на завод оказывается и иное давление. Так, весной предприятие подверглось рейдерской атаке. Ее организаторы неизвестны, однако источник РБК daily, знакомый с ситуацией, предполагает, что подобные неприятности могут заставить владельцев УЗГА быть сговорчивее при переговорах о продаже предприятия.

*источник: газета "RBC Daily"
01.09.06*

РАБОТА ИНДИЙСКО-РОССИЙСКОЙ ПОДГРУППЫ ПО АВИАСТРОЕНИЮ ПРОДОЛЖАЕТСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ

1 сентября 2006 г. ФГУП "Завод им. В.Я.Климова" посетил руководство Индийско-Российской подгруппы по авиастроению (ИРПА) Российско-Индийской межправительственной комиссии по военнотехническому сотрудничеству (ВТС).

В ходе визита на Завод Климова Председатель ИРПА - Генеральный директор индийской корпорации HAL - господин А.К.Баведжа ознакомился с ходом работ по двигателю РД-33МК "Морская Оса" для истребителя МиГ-29К. Особый интерес у него вызвала презентация новой модификации этого двигателя - РД-33МКВ, которая будет установлена на перспективные истребители МиГ-29М, участвующие в тендере индийских ВВС на поставку 126 самолетов. Главной особенностью РД-33МКВ является уникальное всеракурсное сопло ОВТ, которое обеспечивает самолету сверхманевренность и повышение боевой эффективности на 12-15%.

Еще одним аспектом сотрудничества ФГУП "Завод им. В.Я.Климова" и Индии в скором времени станет участие петербургского предприятия в тендере на создание двигателя для многоцелевого индийского вертолета взлетной массой 10 тонн. Завод Климова представит на тендер свою новейшую модификацию турбовального двигателя - ВК-2500П с противоположной системой.

Г-н Баведжа в целом остался удовлетворен ходом работ по РД-33МК, а также высоко оценил возмож-

ности завода по созданию современных авиационных двигателей. В заключение встречи Председатель ИРПА выразил заинтересованность в более тесной кооперации с климовцами в части разработки двигательных установок для перспективных индийских вертолетов и самолетов.

В рамках контракта на поставку 16 самолетов для купленного Индией авианосца "Адмирал Горшков" Заводом Климова ведутся работы по турбореактивному двигателю РД-33МК "Морская Оса". В настоящее время проходят специальные и ресурсные испытания двигателей, а также идет подготовка к летным испытаниям самолета.

В период с 1999 по 2006 гг. заводом им. В.Я.Климова для Индии выполнено 70 ремонтов, а также поставлено 35 новых двигателей ТВ3-117. В настоящее время выполняется контракт по ремонту 23 двигателей для авиации ВМФ Индии.

Hindustan Aeronautics Limited (HAL) - является крупнейшей индийской аэрокосмической корпорацией. Существует с 1964 г. Основным акционером компании является правительство Индии, оно же осуществляет основное управление компанией. А.К.Баведжа (Ashok Baweja) - возглавляет компанию HAL с декабря 2004 г.

*источник:
компания "ФГУП "Завод им. Климова"
01.09.06*

"ОБОРОНПРОМ" И ВНЕШТОРГБАНК ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" и Внешторгбанк (ВТБ) заключили соглашение о сотрудничестве, отражающее сложившуюся позитивную историю партнерских отношений банка с предприятиями оборонно-промышленного комплекса, а также стремление к дальнейшему взаимовыгодному сотрудничеству ВТБ и одной из ведущих российских интегрированных промышленно-инвестиционных групп.

Соглашение подписали генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров и заместитель президента-председателя правления Внешторгбанка Игорь Завьялов.

В рамках соглашения корпорация будет привлекать ВТБ в качестве одного из основных банков для обслуживания ОПК "Оборонпром" и принадлежащих ему предприятий. Помимо стандартного банковского обслуживания сотрудничество сторон будет включать взаимодействие при реализации инвестиционных и иных проектов различного уровня, реализуемых как самим "Оборонпромом", так и его дочерними предприятиями. Внешторгбанк будет принимать участие в финансировании текущей деятельности и инвестиционных проектов корпорации, в том числе с привлечением иностранных финансовых институтов, а также выступать в качестве приоритетного партнера по организации займов на российском и международных рынках.

Кроме того, в качестве стратегического партнера банк будет оказывать ОПК "Оборонпром" услуги, связанные с проведением и организацией финансирования сделок корпоративного контроля - по приобре-

тению, продаже либо реструктуризации активов, а также по привлечению акционерного капитала. Внедрение современных технологий управления финансовыми ресурсами в рамках реализации данного соглашения будет способствовать совершенствованию системы международных и внутренних расчетов предприятий корпорации и повышению эффективности деятельности ОПК "Оборонпром" в целом.

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, акционерами которой являются Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%) и ОАО "Роствертол" (2,79%). В соответствии с указом президента РФ от 29 ноября 2004 года и постановлением правительства РФ от 6 мая 2005 года корпорация является управляющей компанией вертолетостроительного холдинга, в состав которого входят ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Камов-Холдинг". Также ОАО "ОПК "Оборонпром" контролирует более 75% акций ОАО "Оборонительные системы", владеет 100% акций ЗАО "Оборонпромлизинг", а также акциями других предприятий.

*источник: ИА "РосБалт"
06.09.06*

ГЕНПРОКУРАТУРА НАШЛА ФАЛЬШИВЫЕ ДЕТАЛИ НА САМОЛЕТАХ

Было установлено, что в комплектации нескольких воздушных судов использовались контрафактные механизмы, что создавало предпосылки к возникновению авиапроисшествий. 31 августа ЛУВД аэропорта "Шереметьево" было возбуждено уголовное дело в отношении инженера ЗАО "СБ-120 Шереметьево" Гамаюнова. Инженер мошенническим путем пытался реализовать авиационные приборы с просроченными сроками эксплуатации, при этом в технические паспорта были внесены заведомо ложные сведения о доработке авиационных блоков. У задержанного

были изъяты 40 печатей и штампов с заводов-изготовителей, представительств заказчика, отделов технического контроля.

С учетом особой значимости проблемы дело принято к производству управлением по расследованию особо важных дел Генпрокуратуры РФ. Создана следственно-оперативная группа, проводятся масштабные следственные действия.

*источник: газета "Московский Комсомолец"
06.09.06*

США НЕ ВЕДУТ ПЕРЕСМОТРА САНКЦИЙ ПРОТИВ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" И "СУХОГО"

Никакого специального пересмотра санкций, введенных ранее против российских компаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой", США не ведут. Такой ответ дал заместитель госсекретаря США по контролю над вооружениями и международной безопасности Роберт Джозеф на просьбу прокомментировать высказывание министра обороны Дональда Рамсфелда о возможности возвращения американских властей к вопросу о целесообразности этих мер.

Джозеф напомнил, что санкции, о которых идет речь, были введены на основании американских законов. Основанием для них, по его словам, послужила "материальная поддержка... ракетной программы Ирана". И хотя "переоценки конкретного решения" об их установлении сейчас не ведется, "мы постоянно и непрерывно ведем оценку взаимодействия между

организациями и лицами и иранскими программами в области ОМУ и ракетного оружия", - сказал он. Такой же подход, по словам американского дипломата, существует в Вашингтоне и "к другим странам, вызывающим тревогу с точки зрения нераспространения".

Санкции против "Рособоронэкспорта" и "Сухого" были введены в США в начале августа. Вопрос о них затрагивался на встрече министров обороны России и США в Фэрбанксе (шт. Аляска) 27 августа. Тогда шеф Пентагона Рамсфелд заявил журналистам, что его ведомство готово "заново обсудить" с госдепартаментом США фактические обстоятельства, приведшие к принятому решению.

*источник: АРМС-ТАСС
07.09.06*

В 2007 ГОДУ В ВОРОНЕЖЕ БУДЕТ ВЫПУЩЕН ПЕРВЫЙ АН-148

Первый серийный самолет воронежской сборки Ан-148 будет выпущен уже в 2007 г. Кроме того, разрабатывается программа по участию ВАСО в выпуске военно-транспортного самолета Ил-76.

Как сообщил Агентству национальных новостей руководитель пресс-службы лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" Андрей Липовецкий, на базе ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) состоялось рабочее совещание с руководством лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" и представителями НП "Объединенный авиастроительный консорциум" (ОАК).

Представители основного заказчика воронежских самолетов - лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" - ознакомились с тем, как воронежский авиазавод выполняет план производства лайнеров Ил-96-300 и Ил-96-400 для авиакомпаний Кубы, ГТК "Россия" и "Атлант-Союз".

Генеральный директор ОАО "ВАСО" Михаил Шушпанов провел делегацию по цехам завода, где в стадии окончательной сборки находятся 5 лайнеров Ил-96 и начато изготовление с "нуля" еще пяти Ил-96.

По мнению генерального директора "Ильюшин Финанс Ко" Александра Рубцова, в целом ВАСО выполняет взятые на себя обязательства и уже в этом году Кубе будет передан очередной лайнер Ил-96.

"Кроме того, на рабочем совещании обсуждался вопрос поставки в серийное производство регионального Ан-148 (первый серийный самолет воронежской сборки будет выпущен уже в 2007 г.) и программа по участию ВАСО в выпуске военно-транс-

портного самолета Ил-76", - сказал Александр Рубцов. Кроме того, руководитель пресс-службы лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" Андрей Липовецкий сообщил, что определена программа технического перевооружения воронежского авиазавода. Ее стоимость превышает 1,6 млрд руб. "Ильюшин финанс" совместно с НП "Объединенный авиастроительный консорциум" (ОАК) рассматривает варианты привлечения этих средств. Не исключено, что лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" выступит поручителем по привлечению кредитных средств на техпереворужение воронежского авиазавода.

После посещения во ВАСО генеральный директор ИФК Александр Рубцов и Генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов встретились с губернатором Воронежской области Владимиром Кулаковым. В ходе встречи рассматривались возможности привлечения дополнительных трудовых ресурсов на авиазавод, в том числе и из стран СНГ.

Кроме того, на встрече с губернатором рассматривалась инициатива ИФК по проведению "стартового заказа" - крупного заказа на сотни самолетов российским авиазаводам. Губернатор Владимир Кулаков полностью поддержал ИФК в данном начинании. ИФК намерено обратиться в Госдуму и к ведущим политическим партиям с предложением реализовать "стартовый заказ".

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
13.09.06*

"КАКУЮ-ТО ВЫГОДУ "СИСТЕМА" В ЭТОМ ВИДИТ"

АФК "Система" объявила о приобретении у Внешторгбанка 81,25% ЗАО "Салес", владеющего различными пакетами акций компаний группы "Пермские моторы". "Система" говорит, что купила профильный актив, а эксперты теряются в догадках, зачем он ей понадобился.

ОАО "Пермский Моторный Завод" (ПМЗ, производство газотурбинных двигателей и установок). В 2005 г. выручка ПМЗ - \$228,4 млн, чистая прибыль - \$3,23 млн. ОАО "Редуктор-ПМ" (производство редукторов, трансмиссий и коробок приводов) - выручка в 2005 г. - \$34,8 млн, чистая прибыль - \$999 000.

Внешторгбанку "Пермские моторы" достались в наследство от группы "Гута" вместе с одноименным банком, ставшим в 2004 г. жертвой кризиса. Сделка была закрыта в июне прошлого года. Тогда ЗАО "Техноинвест", "дочка" "ВТБ-Розничные услуги", за 3,8 млрд руб. (\$131,4 млн) приобрела 100% ЗАО "Салес", владеющего различными пакетами акций компаний группы "Пермские моторы". На момент покупки ВТБ оценивал справедливую стоимость активов ЗАО в \$334 млн, обязательств - в \$201 млн. В декабре того же года в инвестмеморандуме к выпуску еврооблигаций ВТБ сообщил, что ЗАО "Салес" является непрофильным активом и банк планирует продать его стратегическому инвестору.

Стратегический инвестор обнаружился в лице АФК "Система", официально объявившей вчера о выкупе у "Техноинвеста" 81,25% акций "Салеса". Сумму сделки стороны не раскрывают, но два источника, близких к "Системе", говорят, что она составила \$120 млн. В список активов ЗАО "Салес", указанный в сообщении АФК, вошли 71,6% акций "Пермского моторостроительного завода", а также пакеты во вспомогательных предприятиях "Пермских моторов" (по 100% - 1 акция в ЗАО "ПМ-Недвижимость", ЗАО "Рэмос-ПМ", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "Железнодорожник-ПМ", 98,6% акций ОАО "Энергетик-ПМ", 34,65% акций ЗАО "Каскад-ПМ", 494 акции ЗАО "Металлист-ПМ", 99% акций ООО "Недвижимость-ПМ").

Две ключевые компании "Пермских моторов" - КБ "Авиадвигатель" и "Редуктор-ПМ" - в список приобретаемых в ходе сделки активов не вошли. В отчетности ВТБ по МСФО за I кв. 2006 г. "Авиадвигатель" в перечне дочерних и ассоциированных компаний не фигурирует. А в "Редукторе-ПМ" банку принадлежало 74,96% акций. Представитель АФК Ирина Потехина не смогла прокомментировать отсутствие "Редуктора-ПМ" в списке активов, но уточнила, что в официаль-

ном пресс-релизе компании список был неполным.

В сообщении "Системы" говорится, что предприятия "Пермских моторов" войдут в созданный в 2000 г. "Концерн "Радиотехнические и информационные системы" - бизнес-подразделение АФК, управляющее высокотехнологичными проектами в области радиотехники, аэрокосмических систем управления и силового машиностроения. "Мы рассматриваем приобретение как профильный для себе актив, а также как выгодное вложение финансовых средств", - говорит Потехина.

Эксперты и участники рынка теряются в догадках, зачем АФК понадобились "Пермские моторы". Лишь в последние годы предприятия группы стали оживать после кризиса, в котором оказались после отмены госзаказов. Пермский моторный завод сделал ставку на сотрудничество с Pratt & Whitney - с ее помощью был модернизирован двигатель ПС-90А. Сейчас завод выпускает двигатели семейства ПС-90А для самолетов Ил-96-300ПУ, обслуживающих президента РФ, для дальнемагистральных пассажирских Ил-96-300, среднемагистральных пассажирских и грузовых Ту-204, Ту-214. Но один из основных заказчиков предприятия - лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) рассматривает возможность покупки двигателей PW-2040 американской Pratt & Whitney для лайнеров Ил-96. Представитель ИФК вчера подтвердил "Ведомостям", что компания отправляла Pratt & Whitney запрос о возможности покупки ее двигателей, но переговоры пока продолжаются.

"Если "Система" решила купить этот актив, какую-то выгоду в этом, очевидно, видит", - лишь заявил по этому поводу Юрий Елисеев, гендиректор московского завода "Салют". "В любом случае, обновление производства и развитие предприятия потребует инвестиций в сотни миллионов долларов, которые оправдаются только в случае больших госзаказов", - предупреждает генконструктор НПО "Сатурн" Михаил Кузьменко, до 1997 г. возглавлявший совет директоров "Пермских моторов". Источник, близкий к "Рособорозэкспорту", не исключает, что покупка "Системы" может быть связана с планами государства по созданию единого или нескольких холдингов в авиадвигателестроительной отрасли. Впрочем, источники, близкие к "Системе" утверждают, что перепродажа "Пермских моторов", равно как и участие в госхолдингах, сейчас не входят в планы в АФК.

*Источник: газета "Ведомости"
01.09.06*

ИСПЫТАНИЯ БОРТОВОГО КОМПЛЕКСА УПРАВЛЕНИЯ БЛА

В июле-августе 2006 г. ООО "Текнол" совместно со своими партнерами и заказчиками провело серию испытаний бортового комплекса управления (автопилота) миниатюрного БЛА крылатой схемы (взлетный вес 2,5...5 кг). Целью испытаний было подтверждение заявленных характеристик и отладка системы. Совершено более 50 полетов на пяти различных ЛА. По результатам испытаний бортовой комплекс показал высокие качественные характеристики как в управлении и стабилизации полета БЛА, так и при наведении на точку маршрута, в том числе и при порывах ветра. Новым свойством автопилота стала возможность автоматического захода на

посадку в заданной точке по окончании маршрута.

Компания будет продолжать развивать данное направление в части совершенствования аппаратного состава комплекса и разработки интерфейса пользователя. Запланирована также отработка системы дистанционного управления БЛА по телеметрической информации. В настоящее время бортовой комплекс управления стал серийным коммерчески доступным продуктом, пользующимся стабильным спросом заказчиков.

*Источник: компания "Текнол"
01.09.06*

ЦКБ "АВТОМАТИКА" ПОТРАТИЛОСЬ НА АВТОЗАПУСК

Центральное конструкторское бюро "Автоматика" (ЦКБА) освоило серийное производство блоков автоматического запуска и остановки авиадвигателя ТВД-20, которым комплектуется легкий биплан Ан-3. Потратив на разработку блока дискретных команд (БДК) 4 млн руб., ЦКБА уже получило заказ на производство семи БДК до конца текущего года. По мнению экспертов, новая разработка омских ученых позволит эксплуатировать Ан-3 практически в любых климатических условиях, что повысит спрос на самолет.

О запуске блока дискретных команд в производство сообщил генеральный директор омского ЦКБА Эдуард Седунов. БДК для двигателя ТВД-20, которым комплектуется легкий биплан Ан-3, был разработан по заказу Омского моторостроительного производственного объединения (ОМПО) имени Петра Баранова. "Это очень сложное по электронике и компактное изделие, контролирующее работу двигателя и полностью исключает так называемый человеческий фактор. При эксплуатации ТВД-20 летчик в ручном режиме не может запустить мотор, пока агрегат не остынет. С БДК запуск возможен в любой момент, даже если силовой агрегат остановился прямо в полете", - пояснил принцип работы устройства Эдуард Седунов.

ФГУП "ЦКБА" разрабатывает и изготавливает сложные радиоэлектронные системы. Основная выпускаемая продукция: станции предупреждения экипажа летательного аппарата об облучении, головки самонаведения для ряда ракет, пассивные радиолокационные системы целеуказания, контрольно-проверочная аппаратура. Предприятие выполняет заказы ведущих авиационных конструкторских бюро России, таких, как опытно-конструкторское бюро (ОКБ) Сухого и ОКБ Микояна.

Использование БДК, по словам специалистов ЦКБА, повысит надежность и безопасность двигателя Ан-3. "Блок сам задает режимы подачи топлива в двигатель, через специальные датчики контролирует его работу и полностью исключает возможность такого явления, как помпаж (остановка из-за срыва потока воздуха. - "б") мотора. А экипажу самолета остается только сосредоточиться на пилотировании машины. БДК продлевает период эксплуатации ТВД-20, повышает уровень безопасности полета", - рассказал создатель блока ведущий конструктор ЦКБА Влади-

мир Лапшаков. Окупить затраты на разработку БДК конструкторы рассчитывают в течение ближайших двух-трех лет. "На разработку этого изделия наше конструкторское бюро потратило 4 млн руб. собственных средств. Один БДК стоит 196 тыс. руб. Три уже поставили на ОМПО, до конца текущего года должны сделать еще четыре. А на 2007 год получили заказ на восемь электронных устройств. Так что разработка, видимо, будет окупаться достаточно долго", - сделал прогноз Владимир Лапшаков.

Иного мнения придерживаются моторостроители и продавцы Ан-3. "Теперь в прайс-листах мы указываем цены заказчиком на двигатель с литером "Б", если установлен БДК. Можем продать и без него, однако все заявки нам теперь поступают на ТВД-20 только с блоком. При этом силовой агрегат на Ан-3 становится дороже, но не более чем на 5%", - посчитал заместитель главного инженера ОМПО имени Петра Баранова Анатолий Саблин. Как он подчеркнул, новая разработка омских ученых позволит эксплуатировать Ан-3 практически в любых климатических условиях, что повысит спрос на самолет. "Снабженный электронной системой управления Ан-3 может лететь практически в любых условиях, как при крайне низких, так и крайне высоких температурах", - объяснил преимущества новой модификации двигателя Анатолий Саблин.

В настоящее время российские и зарубежные авиакомпании эксплуатируют более 40 Ан-3. По мнению заместителя главного инженера хозрасчетного предприятия "Авиазавод ПО "Полет" (занимается производством и продажей Ан-3. - "Б") Владимира Приходкина, в ближайшее время эти авиакомпании направят заказы на установку БДК. "Ан-3 могут управлять пилоты с небольшим опытом. Наши самолеты очень интенсивно эксплуатируются, в таких условиях загубить двигатель стоимостью 18 млн руб. очень просто. Чтобы установить БДК, нужно от 450 до 500 тыс. руб. Думаю, владельцы авиакомпаний с интересом отнесутся к появившейся возможности, и затраты на разработку блока вернутся гораздо быстрее, чем ожидается", - уверен Владимир Приходкин.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
06.09.06*

АМФИБИИ ОТПРАВЯТСЯ К СОСЕДЯМ

Поставка самолетов-амфибий Бе-103 в Китай начнется в конце сентября. Об этом заявил генеральный директор Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Бериева Виктор Кобзев. Первая партия машин отправится в Поднебесную уже 29 сентября и будет состоять из десяти самолетов. Всего же контракт предусматривает поставку в Китай 40 самолетов-амфибий Бе-103. Виктор Кобзев отметил, что самолет Бе-103 прошел сертификацию в Китае, в январе 2006 года состоялась официальная церемония вручения сертификата. Заказчиком самолетов-амфибий Бе-103 является китайская государственная авиационная корпорация China Aero-Technology Import and Export Corporation (CATIC). По словам Виктора Кобзева, вторым крупным зарубеж-

ным заказчиком самолетов-амфибий Бе-103 является Бразилия. Бе-103 разработан Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом имени Бериева. Серийно амфибия производится на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина, входящем в авиационную холдинговую компанию "Сухой". Самолет рассчитан на перевозку шести человек (один пилот и пять пассажиров или два летчика и четыре пассажира). Дальность полета - до 1100 км, крейсерская скорость - 240 км/ч.

*источник: газета "Гудок"
07.09.06*

"АВТОМАТИКА" ПОРАБОТАЕТ В ИНТЕРЕСАХ ВЕНЕСУЭЛЫ

Омское центральное конструкторское бюро (ЦКБ) "Автоматика" получило крупный контракт на поставку систем радиоэлектронной разведки для самолетов семейства "Сухой". Общая сумма контракта, который омичи должны выполнить до конца 2007 г., составит более \$9 млн. О заказе самолетов омские оборонщики предпочитают не распространяться, по словам источника "Ъ", "это контракт в рамках поставок российских военных самолетов в Венесуэлу". Как сообщил генеральный директор ЦКБ "Автоматика" Эдуард Седунов, его предприятие приступило к выполнению заказа на поставку системы авиационной радиоразведки Л-150 в интересах "одной из латиноамериканских стран". "Л-150 - это базовое обозначение системы, которая имеет около 30 индексов, в каждом случае это отдельная модификация. Системы, которые мы разрабатываем, могут быть установлены на купленных в России самолетах Су-27и Су-37 МКМ для подавления радаров противника. Уловив сигнал радиолокационной станции (РЛС), система в автоматическом режиме направит ракету "воздух-земля" по излучению РЛС", - раскрыл принцип работы Л-150 Эдуард Седунов. Как он заметил, для реализации этого и других контрактов его предприятию пришлось привлечь несколько банковских кредитов. "Сейчас три четверти наших оборотных средств это заемные средства. Мы их вкладывали в развитие технологий, которые будут востребованы на рынке в течение пяти лет", - уверен Эдуард Седунов.

Аналогичные Л-150 системы ЦКБ "Автоматика" уже поставляло в Китай, Индию и Малайзию. "Настоящий контракт предусматривает производство около 30 систем, каждая обойдется иностранному заказчику от \$300 тыс. В октябре мы должны произвести уже первый экземпляр техники. Полностью свои обязательства выполним только в 2007 году", - приоткрыл детали сделки Эдуард Седунов.

Информацию о заказе гендиректор ЦКБ "Автоматика" раскрыть отказался. Как сообщил источник "Ъ", близкий к руководству предприятия, "контракт заключен в рамках поставок российских военных самолетов в Венесуэлу". Напомним, прези-

дент Венесуэлы Уго Чавес подписал контракт на поставку 24 истребителей СУ во время визита в Москву 28 июля текущего года. Общая сумма контрактов на поставку военных самолетов, а также 33 российских вертолетов Ми-35 составляет более \$3 млрд.

Федеральное государственное унитарное предприятие "ЦКБ "Автоматика"" разрабатывает и изготавливает сложные радиоэлектронные системы. Основная выпускаемая продукция: станции предупреждения экипажа летательного аппарата об облучении, головки самонаведения для ряда ракет, пассивные радиолокационные системы целеуказания, контрольно-проверочная аппаратура. Предприятие выполняет заказы ведущих авиационных конструкторских бюро России, таких, как опытно-конструкторское бюро (ОКБ) Сухого и ОКБ Микояна.

Омские оборонщики известие о новом крупном контракте "Автоматики" восприняли с воодушевлением. "Удержаться на международном рынке авионики - дорогого стоит. Его в настоящее время поделили между собой США, Франция, Германия и Израиль. В боевой технике самое дорогое - электронная начинка. Так что на "Автоматике" показали, что работают на современном мировом уровне", - считает генеральный директор омского научно-исследовательского института приборостроения Валентин Поляков.

По оценке заместителя руководителя конструкторского бюро (КБ) производственного объединения (ПО) "Полет" Александра Алле, ЦКБ "Автоматика" в ближайшее время может рассчитывать на увеличение объема заказа электронных систем управления в авиации. "Когда проводятся закупки российских самолетов в Китай, Индию, Малайзию, на Ближний Восток, одно из условий - установка западной авионики. Но Л-150 заработала репутацию на мировом рынке. Такие заказы - это достижение и инженерной, и маркетинговой работы", - заметил Александр Алле. По условиям контракта с "Рособоронэкспортом" первые истребители СУ, собранные в Комсомольске-на-Амуре, поступят в Венесуэлу в конце текущего года.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
04.09.06*

БОРЬБА С КОНТРАФАКТНЫМИ АВИАЗАПЧАСТЯМИ - ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В связи с участвовавшими в последние годы случаями аварий на воздушном транспорте Завод Климова принимает комплекс мер по обеспечению безопасности полетов авиационной техники. Основной задачей предприятия как разработчика вертолетных двигателей ТВ2-117, ТВ3-117 и ВК-2500, установленных на 90% вертолетного парка России, является контроль над производством ремонта двигателей, что позволяет предотвращать попытки использования контрафактных запасных частей.

В течение 2005 г. заводом были выявлены многочисленные нарушения при производстве ремонта на некоторых авиаремонтных заводах (АРЗ) России и СНГ. Информация о нарушениях поступила в Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (АРМАК). Ситуация с использованием

контрафактных запчастей была урегулирована путем проверки выпущенных из ремонта двигателей специалистами Завода Климова.

На сегодняшний день одной из основных задач Завода Климова является авторское сопровождение своих разработок на протяжении всего жизненного цикла. Предприятие ведет плановую деятельность по авторскому надзору на всех ремонтных предприятиях, которые работают с двигателями климовской разработки. В случае выявления нарушений или отклонений в технологических процессах при ремонте специалисты завода информируют контролирующие органы.

*источник: компания "Завод им.
В.Я.Климова"
08.09.06*

РОСОБОРОНЭКСПОРТ ЗАЙДЕТ В ТИТАНОВУЮ КОРПОРАЦИЮ

Гендиректор корпорации "ВСМПО-АВИСМА" Владислав Тетюхин подтвердил, что произошла смена собственника компании. Владельцем контрольного пакета стал Рособоронэкспорт, который сейчас намерен провести своих представителей в совет директоров "ВСМПО-АВИСМА". Для этого на предприятии 7 ноября состоится внеочередное собрание акционеров. По словам господина Тетюхина, Рособоронэкспорт может претендовать на 4 места из 7. При этом, как утверждает гендиректор, три места останутся за нынешними топ-менеджерами компании.

Вчера стало известно о решении совета директоров титановой корпорации "ВСМПО-АВИСМА" назначить на 7 ноября внеочередное собрание акционеров. Единственным вопросом в повестке станет переизбрание совета директоров компании. Как сообщил "Ъ" генеральный директор корпорации "ВСМПО-АВИСМА" Владислав Тетюхин, смена совета связана с появлением новых акционеров. ФГУП "Рособоронэкспорт" хочет провести в совет директоров своих представителей. Владислав Тетюхин сообщил, что Рособоронэкспорт может занять 4 места из 7 в совете директоров. Остальные 3, по словам господина Тетюхина, останутся за представителями завода. "Это люди, реально работающие на заводе и реально руководящие предприятием", - отметил он. Топ-менеджер по-прежнему не стал говорить, чей пакет выкупило ФГУП и какова была сумма сделки. В Рособоронэкспорте заявили "Ъ", что выдвижение пока не закончено, поэтому компания возможных кандидатов раскрывать не будет.

ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА" (г. Верхняя Салда, Свердловская область, филиал в г. Березники Пермского края) производит около 30% губчатого титана в мире и порядка 6% мирового магния. Рыночная капитализация компании превышает \$ 2 млрд. Выручка за 2-й квартал 2006 года составила \$ 552,5 млн, чистая прибыль - \$ 135,3 млн. По 30% акций корпорации владели Владислав Тетюхин и Вячеслав Брешт. 13,4% акций принадлежит Renaissance Securities (входит в группу "Ренессанс Капитал").

Напомним, в середине лета гендиректор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov заявил, что ком-

пания достигла принципиального соглашения о приобретении контрольного пакета акций ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА". По данным "Ъ", речь шла о пакетах двух основных владельцев компании - Владислава Тетюхина и Вячеслава Брешта. Однако тогда акционеры от комментариев отказались, сославшись на соглашение о конфиденциальности. В Рособоронэкспорте также никаких официальных подробностей переговоров не назвали.

Как сообщили вчера источники "Ъ" в Рособоронэкспорте, ФГУП оценило всю корпорацию менее чем в \$ 1,5 млрд (в то время как рыночная капитализация компании составляет более \$ 2 млрд - "Ъ"), а пакет Владислава Тетюхина и Вячеслава Брешта - в \$ 600 млн. Соответственно, каждый из них мог получить за свою долю по \$ 300 млн. Оба они от комментариев по этому поводу отказались. Очевидно, что свою роль в снижении цены за акции компании могли сыграть налоговые органы. Весной Межрегиональная инспекция ФНС (МИФНС) по крупнейшим налогоплательщикам вынесла решение о взыскании с корпорации около 2,2 млрд руб. налога на прибыль за 2005 г. и 450 млн руб. штрафа. В начале июля арбитражный суд Москвы признал решение налоговиков недействительным. Любопытно, что сейчас налоговики намерены отказаться от своих претензий к "ВСМПО-АВИСМА". Как сообщил "Ъ" источник, близко знакомый с ситуацией, налоговики решили не оспаривать решение суда, и уже неформально обсуждали это с представителями корпорации.

К появлению нового владельца в титановой корпорации власти Пермского края отнеслись спокойно и выразили надежду, что им удастся наладить конструктивный диалог. По словам вице-премьера правительства Пермского края Михаила Антонова, у них уже есть опыт взаимодействия с Рособоронэкспортом, который является акционером "Мотовилихинских заводов". "Я не думаю, что Рособоронэкспорт будет заинтересован в том, чтобы какие-то устоявшиеся вещи разрушать", - считает господин Антонов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
07.09.06*

"МИГ" ПРИЗЕМЛИТСЯ В ИНДИИ

РСК "МиГ" планирует пополнить портфель контрактов за счет Индии. Вот уже несколько лет компания поставляет свои истребители и запчасти к ним в Йемен, Судан, Эритрею и Алжир. В результате сегодня общая сумма контрактов РСК составляет \$2,2 млрд.

Однако в скором времени портфель заказов авиастроителей может вырасти вдвое. По информации аналитиков МДМ-Банка, ставшего организато-

ром нового облигационного займа корпорации, РСК в начале 2007 года заключит два новых контракта. По этим договорам корпорация должна будет поставить в Республику Йемен 32 новых МиГ-29СМТ и отремонтировать 66 бывших в употреблении у Вооруженных сил Индии самолетов МиГ-29.

*источник: журнал "Эксперт"
04.09.06*

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ ТУ-334 БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬСЯ В ТАГАНРОГЕ

Начальник управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов сообщил, что отдельные агрегаты для ближнемагистральных самолетов Ту-334, серийное производство которых планируется начать на Казанском авиазаводе в 2007 г., будут производиться в Ульяновске и Таганроге. Господин Гор-

бунов считает, что многие авиакомпании готовы приобрести новый ближнемагистральный самолет. Так, КАПО имеет договоры с пятью авиакомпаниями на поставку 35 самолетов Ту-334 в 2007-2011 гг.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
13.09.06*

ВЕКСЕЛЬБЕРГ ПОМИРИТСЯ С "АВИСМОЙ"

В преддверии закрытия сделки с "Рособоронэкспортом" совет директоров ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" одобрил проект мирового соглашения с компанией "Ренова", подразумевающий отзыв всех исков последней к корпорации.

По мнению аналитиков, значительный вклад в достижение подобного соглашения вложило российское государство, желая после покупки корпорации "Рособоронэкспорт" обезопасить себя от неприятных сюрпризов.

Давний конфликт между "Реновой" Виктора Вексельберга и менеджментом "ВСМПО-Ависмы" - гендиректором Владиславом Тетюхиным и председателем совета директоров Вячеславом Брештом - разгорелся с новой силой в августе 2005 года.

Тогда Виктор Вексельберг, стремясь установить контроль над корпорацией, привел в действие опцион "русская рулетка" и предложил свою долю в титановой корпорации (13,4%) к выкупу другим акционерам.

Предлагая акции по цене ниже их стоимости на рынке, владелец "Реновы" рассчитывал, что Брешт и Тетюхин не смогут собрать 148 млн долл., необходимых для выкупа предложенного пакета. В этом случае мажоритарные акционеры "ВСМПО-Ависмы", каждый из которых контролировал по 30% акций, согласно условиям опциона, должны были бы продать свои пакеты "Ренове" по этой же цене.

Однако Брешт и Тетюхин обхитрили владельца "Реновы" и необходимые для выкупа 148 млн долл. нашли, а уже в сентябре 2005 года разместили этот пакет среди пула инвесторов.

Но "Ренова" не хотела уступать и через подконтрольную ей компанию Lamane Ltd подала ряд исков в отечественные и зарубежные суды, требуя расторжения сделки на том основании, что средства для ее финансирования были привлечены незаконно. В Рос-

сии и за рубежом прокатилась череда судебных процессов, проходивших с переменным успехом и не закончившихся и по сей день.

Российские суды в основном поддерживали "Ренову", а иностранные становились на сторону "ВСМПО-Ависмы". И вот, похоже, что сейчас стороны наконец-то нашли компромисс и пришли к соглашению. В департаменте общественных связей "ВСМПО-Ависма" отказались подтвердить или опровергнуть данную информацию и отослали за комментариями к акционерам, сославшись на то, что эти дела касаются лишь их, а не самой компании в целом. Не удалось также узнать об условиях и основных параметрах данного мирного соглашения ни в "Ренове", ни в "Рособоронэкспорте".

По словам управляющего партнера юридической компании "Вегас-Лекс" Альберта Еганяна, решение спорных вопросов с помощью мировых соглашений практикуется часто, причем чем крупнее компании, тем больше вероятность того, что спор урегулируют подобным образом. Государство или его представители - чиновники могут участвовать в процессе неформально. Государство может побудить переговорщиков пойти на мировую, однако чиновники дистанцируются от решения технических и финансовых моментов соглашения, вопросы о компенсациях компании решают между собой.

Аналитик "Брокеркредитсервиса" Вячеслав Жабин также не исключает того, что на решение компаний пойти на мировую повлияло государство. "Перед завершением сделки по приобретению контрольного пакета "Рособоронэкспорт" мог предложить ВСМПО урегулировать судебные иски, в том числе и с "Реновой", - говорит аналитик.

*источник: газета "RBC Daily"
08.09.06*

"АВИАКОР" ЗАВЕРШИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЛЕТА АН-140 ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ "ЯКУТИЯ"

Группа ведущих специалистов АНТК им.Антонова во главе с генеральным конструктором Дмитрием Кивой прибыла в Якутию для участия в церемонии передачи авиакомпании "Якутия" регионального турбовинтового самолета Ан-140, построенного в ОАО "Самарский завод "Авиакор". Церемония состоялась 6 сентября 2006 г., сообщает пресс-служба АНТК.

Этот самолет станет первым из семейства Ан-140 в парке авиакомпании "Якутия". До конца 2006 г. самарский авиазавод планирует передать этой авиакомпании еще два Ан-140-100. В дальнейшем "Якутия" намерена приобрести еще 5 таких самолетов.

Отвечая на вопрос о перспективах рынка самолета Ан-140 в РФ, генеральный конструктор АНТК им.Антонова отметил: "Воздушные трассы, обслуживаемые авиакомпанией "Якутия", проходят в регионах с низкими температурами. Ан-140 прекрасно подходит для эксплуатации в этих условиях, что доказано в ходе программы его сертификационных испытаний. Он показал эффективную работу при температуре -55 град.С именно на территории Якутии. Ранее 16 авиакомпаний РФ выразили намерения приобрести 160

самолетов Ан-140. Мы уверены, что Ан-140 продолжит положительный опыт работы самолетов "Антонов" и пассажиры по достоинству оценят комфорт и широкий спектр возможностей нашего лайнера".

Новый региональный самолет Ан-140 предназначен для пассажирских и смешанных пассажирско-грузовых перевозок. Практическая дальность с 52 пассажирами составляет 2400 км. Ан-140 может эксплуатироваться в широком диапазоне высот аэродромов и климатических условий, в простых и сложных метеословиях, днем и ночью. Он пришел на замену находящемуся в эксплуатации более сорока лет Ан-24. Авиарегистр МАК и Укрэвиатранс 25 апреля 2000 года выдали сертификаты типа на Ан-140 и его модификацию Ан-140-100. Серийное производство Ан-140 и Ан-140-100 развернуто на ХГАПП (г. Харьков, Украина), на предприятии HESA (г. Исфахан, Иран), а также на ОАО "Самарский завод "Авиакор" (Россия).

*источник: АРМС-ТАСС
06.09.06*

САМОЛЕТЫ "СУХОГО" ПОЛУЧИЛИ АВАНС

Авиастроительная корпорация "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) получила от "Аэрофлота" аванс в размере \$ 15,7 млн на поставки самолетов Super Jet.

Представитель "Сухого" Ольга Каюкова отказалась комментировать вопрос, во сколько обойдется "Аэрофлоту" каждый лайнер Super Jet. Напомним, ранее в ГСС именовали самолет иначе - RRJ - "Российский региональный лайнер". Однако, по ее словам, цена "суперджетов" для "Аэрофлота" будет отличаться от каталожной. "Аэрофлот" как стартовый заказчик получит от ГСС определенные преференции", - отметила Ольга Каюкова.

Вице-президент Национального резервного банка Андрей Деркач (банк входит в состав Национальной резервной корпорации, владеющей 30% акций "Аэрофлота") сказал "Гудку", что эти преференции могут быть весьма значительными.

"Думаю, что "Аэрофлоту" даны очень большие льготы - цена на самолет на уровне \$20 - 21 млн с учетом сопутствующих услуг, включающих обучение и тренажеры. По моим представлениям, для "Сухого" это серьезный финансовый шаг, учитывая, что трудоемкость и себестоимость техники при запуске новой модели самолета выше, - считает господин Деркач. - Первые "суперджеты" по себестоимости могут обходиться в \$30 - 35 млн. ГСС потребуются серьезная финансовая поддержка. Либо напрямую из федерального бюджета, либо от связанных с государством структур. Поддержка нужна, чтобы нивелировать разницу в расходах и доходах и сохранить возможность работы компании до той поры, когда она сможет выйти на рентабельность продаж при больших партиях. В этом случае себестоимость становится ниже каталожной цены".

Андрей Деркач добавил, что решение о выделении денежной помощи для ГСС будет приниматься "на самом высоком уровне, возможно, под госгарантии".

Отметим, что проект нового российского регионального лайнера включен в федеральную программу "Развитие гражданской авиатехники России до 2015 года", предполагающую государственную финансовую поддержку. В госбюджете 2005 г. были предусмотрены гарантии по кредитам на \$100 млн.

Между тем вице-президент Национального резервного банка также напомнил, что руководители российских авиакомпаний (в том числе и глава "Аэрофлота" Валерий Окулов) ранее неоднократно обра-

щали внимание Минтранса на то, что современное состояние российских аэродромов плохо приспособлено для эксплуатации самолетов Super Jet. "Сейчас определенные деньги выделены, но хватит ли их на то, чтобы привести региональную аэродромную сеть в соответствующее требованиям по эксплуатации Super Jet состояние, пока неясно", - отметил он.

"Любые сложности у российских авиакомпаний в эксплуатации Super Jet сделают невозможным его экспорт за рубеж, - отметил вице-президент НРБ. - У Super Jet есть мощные конкуренты - бразильский Embraer в Европе и канадский Bombardier в Штатах. Китай объявил, что чуть ли не со следующего года начнет экспортные поставки своего регионального самолета ARJ. ГСС это понимает, потому стремится максимально расширить продажи в России". Сейчас, пояснил он, основное внимание ГСС будет обращено на AirUnion. С авиаальянсом ГСС уже ведет переговоры.

Ольга Каюкова сказала "Гудку", что у авиакомпаний не должно возникнуть проблем в ходе эксплуатации Super Jet. "В ГСС разработаны такие условия его рулежки на летном поле, которые исключают попадание посторонних предметов со взлетно-посадочной полосы в воздухозаборники двигателей", - заявила она. По ее словам, у "Аэрофлота" каких-либо особых требований к собираемым для него самолетам не было.

Представитель авиакомпании S7 Игорь Волков сказал "Гудку", что в ближайшее время компания вряд ли будет покупать Super Jet. На данный момент, заметил он, нет предмета, который можно было бы купить. "Нет эксплуатационной базы, нет службы поддержки. Вряд ли вообще имеет смысл покупать первые партии новых моделей воздушных судов - они, как правило, имеют "детские болезни", которые в следующих партиях уже устраняются", - подчеркнул он.

Впрочем, по словам Андрея Деркача, государство наверняка поможет ГСС найти общий язык даже с теми авиакомпаниями, которые сейчас говорят о том, что их потребности в новой технике полностью удовлетворяются. Он напомнил, что в той же S7 государству принадлежит блокирующий пакет акций. "Впрочем, если этого окажется недостаточно, государство может применить и другие методы", - сказал в заключение Андрей Деркач.

источник: газета "Гудок"
08.09.06

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 2007 ГОДУ НАЧНЕТ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК САМОЛЕТА МАИ-223

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) в 2007 г. планирует начать серийное производство сверхлегкого самолета МАИ-223, сообщил исполнительный директор УЗГА Николай Бабиков. В настоящее время УралНИИ завершает проектные работы, и в 2007 г. на базе УЗГА в Екатеринбурге планируется запустить в эксплуатацию цех по производству МАИ-223. Этот летальный аппарат завод будет производить совместно с Московским авиационным институтом, уточнил Н. Бабиков. "Сейчас у нас уже есть заказы на 200 таких самолетов. В год

мы будем выпускать не менее 100 МАИ-223", - сказал исполнительный директор.

Н. Бабиков отметил, что самолеты МАИ-223 широко используются службами МЧС. Уральский завод гражданской авиации занимается капитальным и восстановительным ремонтом самолетов и вертолетов, осуществляет их сервисное обслуживание в межремонтный период.

источник: сайт "UP-Monitor"
13.09.06

"АЭРОФЛОТ" ВЛЕТЕЛ В БОЛЬШУЮ ПОЛИТИКУ

Совет директоров "Аэрофлота" рассмотрит новый обзор предложений по поставке дальнемагистральных самолетов, подготовленный менеджментом компании. По данным Ъ, руководство перевозчика, как и раньше, настаивает на покупке техники американской Boeing (Boeing 787), считая предложение европейской Airbus (A350) "опаздывающим по срокам". Однако одобрение сделки стоимостью около \$3 млрд зависит от позиции государства и носит политический характер. И если на чаше весов в пользу США с начала года прибавился только ряд экономических и политических конфликтов, то в пользу Airbus появился новый аргумент. Внешторгбанк стал владельцем более 5% акций материнской компании концерна - EADS. Не исключено, что в конечном итоге Boeing и Airbus поделят заказ пополам.

В "Аэрофлоте" сообщили, что на обсуждение ближайшего совета директоров компании, назначенного на 14 сентября, вынесен новый обзор существующих коммерческих предложений по поставкам дальнемагистральных самолетов.

Перевозчик уже почти год в рамках тендера выбирает поставщика 22 самолетов между A350 европейской компании Airbus и Boeing 787 американской Boeing. Раскрыть содержание обзора представители "Аэрофлота" и члены совета директоров до заседания отказались. Однако, как рассказал Ъ источник в одном из федеральных министерств, знакомый с документами к совету, в них подробно описывается только предложение Boeing.

Таким образом, менеджмент "Аэрофлота", как и в начале года, склоняется в пользу закупки самолетов американского производства. "Главный критерий - срок поставки", - пояснил собеседник Ъ. Начало коммерческих поставок Boeing 787 запланировано на 2008 год, "Аэрофлот", по неофициальным данным, может рассчитывать на получение самолетов не позднее 2010 года. Первые же поставки A350 заказчикам, ранее планировавшиеся на 2010 год, после принятого летом Airbus решения о внесении конструктивных изменений в A350 (новая версия получила название A350XWB), только по официальным данным, сдвигаются на 2011-2012 годы. Уточненное коммерческое предложение от Airbus "Аэрофлот" получил лишь в конце августа.

ПАРК "ДАЛЬАВИА" ПОПОЛНИЛСЯ ОЧЕРЕДНЫМ ТУ-214

В рамках соглашения, заключенного между авиакомпанией "Дальавиа" и "Финансовой лизинговой компанией" о поставке самолетов Ту-214, хабаровские авиаторы получили очередной, пятый лайнер данной модификации, оснащенный двигателями ПС-90А производства "Пермского моторного завода".

Лайнер, получивший бортовой номер 64512, вылетел 30 августа из аэропорта Казани и приземлился в аэропорту Хабаровска в 9 часов 30 минут местного времени. Приемку самолета в "Казанском авиационно-производственном объединении имени С.В. Горбунова" осуществляли специалисты "Дальавиа" во главе с техническим директором Александром Дубининым. В церемонии передачи самолета Ту-214 хабаровской авиакомпании принял участие полномочный

представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Камил Исаков.

Однако отраслевые аналитики отмечают, что выбор поставщика самолетов будет основан не только на экономических параметрах сделки. Большинство мест в совете директоров "Аэрофлота" занимают госчиновники, именно они и не могут до сих пор определиться в выборе фаворита тендера. Финальный вердикт совета будет неизбежно зависеть от политических факторов. Не случайно накануне заседания совета оба поставщика постарались напомнить о себе в общегосударственном масштабе.

Президент Boeing в России/СНГ Сергей Кравченко провел пресс-конференцию, объявив о заключении "многомиллионного контракта" с российским Центральным аэрогидродинамическим институтом на испытания и сертификацию 12 панелей фюзеляжа Boeing 787. Господин Кравченко также подчеркнул, что в субботу совершил первый полет Boeing 747 Large Cargo Freighter, на 40% спроектированный в России и предназначенный для перевозки комплектующих для Boeing 787.

Наконец, топ-менеджер сообщил, что вне зависимости от решения "Аэрофлота" Boeing в течение 30 лет намерен заключить в России контракты в размере \$27 млрд. Airbus ранее говорил о возможных совместных программах с российскими компаниями в размере \$25 млрд. А вчера EADS, которому принадлежат 80% акций Airbus, впервые официально подтвердил, что Внешторгбанк стал собственником 5,02% его акций.

По мнению отраслевых экспертов, выбор Boeing будет означать остановку ухудшения российско-американских отношений, выразившихся в разногласиях по поводу вступления России в ВТО и санкциях госдепа США в отношении российских компаний "Сухой" и "ВСМПО-Ависма". Однако поражение Airbus может негативно сказаться на планах России и Европы по интеграции в авиапроме. Поэтому не исключено, что госчиновники постараются удовлетворить всех.

"Этого нет в документах, но в качестве компромисса менеджмент готов на разделение заказа между двумя поставщиками", - полагает источник Ъ в одном из госведомств.

*источник: газета "Коммерсантъ"
12.09.06*

представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Камил Исаков.

В ближайшие дни для сбора информации о работе всех систем самолета на приобретенном Ту-214 пройдут регламентные работы. После этого борт 64512 отправится в свой первый коммерческий рейс по маршруту Хабаровск - Москва.

Эксплуатация лайнеров Ту-214 в компании "Дальавиа" началась с июля 2001 года. Нарботка пермских двигателей на этих самолетах на начало августа 2006 года превысила 57 800 часов.

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
04.09.06*

САМОЛЕТЫ НА АВОСЬ

Производители контрафактных деталей для самолетов остаются неуязвимыми с точки зрения существующего законодательства. После принятия закона "О техническом регулировании" в авиастроении образовался правовой вакуум.

Недавно в аэропорту Шереметьево был задержан пассажир с контрафактными деталями к самолету и фальшивыми документами на них. Аналогичные запчасты были найдены на складе Государственного НИИ гражданской авиации. Ведется следствие. Но если эти детали не стали причиной авиакатастроф, то согласно нашему законодательству виновных в мошенничестве можно привлечь лишь к административной ответственности и взыскать с них штраф в размере трех тысяч рублей.

Причина проста. Закон "О техническом регулировании" отменил не только ГОСТы на технические детали, в том числе и для авиатехники, но и лицензирование ремонта воздушных судов. В то же время технические регламенты, которые должны прийти на смену ГОСТам, на эти виды деятельности еще не приняты, и рассчитывать на их скорое появление не приходится. Вряд ли возникновение подобного правового вакуума стало неожиданностью для некоммерческой организации "Информационно-аналитический центр Тезаурус-маркетинг", которая на гранты США занималась подготовкой концепции закона "О техническом регулировании" в 2002 г. В том же 2002 г. было опубликовано известное письмо семи генеральных директоров авиапромышленного комплекса под названием "Самолеты будут падать по закону". В нем руководители ЦИАМ, компаний "Илюшин", "Камов", "Туполев", ФГУП "Салют" писали: "Перевод массива отраслевых стандартов в технические регламенты практически не осуществим из-за сложности и длительности процедуры их разработки и принятия". Кроме того, авиастроители обращали внимание авторов законопроекта на то, что отраслевые и межотраслевые технические условия, на основе которых поставляется 90% продукции в авиапром, вообще не

упоминаются как нормативные документы на поставку продукции. "Авиапром попадет в ситуацию, когда ГОСТов уже нет, а техрегламенты еще не приняты", - предостерегали авторы письма.

В действительности положение в отрасли оказалось еще более печальным, чем это виделось в 2002 г. Только в конце мая этого года в Минпромэнерго был создан Совет по техническому регулированию в авиастроении, а в конце июля было принято решение создать соответствующую рабочую группу для разработки регламента. И как сообщила директор департамента технического регулирования Минпромэнерго Мария Глазатова, к 15 сентября должна быть разработана лишь концепция системы технического регулирования в авиастроении.

В распоряжении "Гудка" имеется план разработки технических регламентов, где обращает на себя внимание позиция 43 "О требованиях к обеспечению безопасной эксплуатации авиационной техники и связанной с ней инфраструктуры". Согласно этому плану правительство должно внести означенный законопроект в Госдуму в ноябре 2008 г. Надо учесть, что технические регламенты проходят такую же процедуру принятия, как и все федеральные законы, а на это требуется в среднем два года. Таким образом, правовой вакуум в этой сфере может быть ликвидирован лишь в 2010 г.

Интересно, что в том же плане есть позиция 145 "О требованиях к транспортным средствам, предназначенным для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов".

Составители плана сочли этот регламент более приоритетным и определили сроки его внесения в Госдуму на май 2008 г.

Но спрашивается, как летчику все это время управлять авиалайнером, собранным из контрафактных деталей?

*источник: газета "Гудок"
13.09.06*

"АЭРОФЛОТ" РАЗДЕЛИТ ЗАКАЗ НА ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ МЕЖДУ BOEING И AIRBUS

ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" (AFLT) разделит заказ на дальнемагистральные самолеты между Boeing и Airbus. Об этом заявил журналистам в рамках Четвертого байкальского экономического форума в Иркутске глава "Аэрофлота" Валерий Окулов. По его словам, авиакомпания планирует в 2010-2012 гг. приобрести 22 самолета Boeing-787, а в 2012-2016 гг. - 22 воздушных судна Airbus A350.

В.Окулов подчеркнул, что "конкурсные процедуры давно завершились".

По данным ПРАЙМ-ТАСС, контракт "Аэрофлота" предусматривает твердый заказ на 22 самолета и еще опцион на аналогичное количество воздушных судов. В твердый заказ "Аэрофлот" приобретет Boeing 787, а опцион предусматривает закупку Airbus A350.

Вместе с тем, основной акционер "Аэрофлота" - государство - пока не подготовило директиву совету директоров авиакомпании для принятия решения по началу закупок самолетов, которые приобретаются в рамках твердого заказа. Замглавы Минэкономразвития Кирилл Андросов также подтвердил журнали-

стам, что совет директоров "Аэрофлота" перенес рассмотрение итогов тендера по выбору дальнемагистральных самолетов из-за отсутствия оценки сделки Росимуществом. Вместе с тем он уверен, что сейчас эта оценка уже завершена.

В свою очередь миноритарный акционер авиакомпании - ЗАО "Национальная резервная корпорация" /НРК/ - перевел на себя оферту на приобретение авиакомпанией 22 дальнемагистральных самолетов Boeing 787, так как срок оферты на приобретение 22 Boeing 787 истекает в эту пятницу. Это было сделано для того, что бы этот заказ Boeing не отдал другому заказчику.

НРК в дальнейшем передаст этот опцион "Аэрофлоту", когда будут подведены итоги тендера.

В этой связи В.Окулов особо подчеркнул, что речь не идет о приобретении самолетов со стороны НРК. Гендиректор "Аэрофлота" отметил, что НРК только зафиксировала слоты на покупку этих самолетов.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
20.09.06*

ДОСТИГНУТЫЙ "РОСОБОРОНЭКСПОРТОМ" ЕЖЕГОДНЫЙ ОБЪЕМ ЭКСПОРТА ВООРУЖЕНИЙ ЯВЛЯЕТСЯ ОПТИМАЛЬНЫМ НА ПРЕДСТОЯЩИЕ 3-5 ЛЕТ

Ежегодный объем экспорта вооружений, достигнутый "Рособоронэкспортом" (6,1 млрд дол), является оптимальным на предстоящие 3-5 лет. Об этом на "Гидроавиасалоне 2006" заявил директор по особым поручениям компании "Рособоронэкспорт" Михаил Завалий.

По его словам, портфель заказов в 21 млрд дол обеспечит занятость экспортно-ориентированных предприятий ОПК как минимум до 2010-2011 гг.

Дальнейший рост объемов экспорта вооружений сдерживается самим состоянием российского ОПК, отметил М.Завалий. Как госпредседник "Рособоронэкспорт" имеет серьезные наработки, однако имеющиеся в ОПК проблемы не позволяют промышленности "все переварить". Уже сейчас имеющиеся мощности на экспортно-ориентированных предприятиях ОПК задействованы практически полностью. Кроме того, для обеспечения устойчивости производства по всем направлениям необходимо решить проблему омоложения кадров.

Еще одна большая проблема ОПК - обеспечение качества производимых ВВТ. Это одна из задач, в решении которой участвует, в том числе, и "Рособоронэкспорт". Кроме того, "Рособоронэкспорт" содействует финансированию перспективных НИОКР, чтобы через 5, 10 и более лет иметь продукцию военного назначения, соответствующую мировым требованиям.

По словам М.Завалия, спонсорская поддержка "Рособоронэкспортом" нынешнего гидроавиасалона продиктована, главным образом, необходимостью

создать задел на перспективу. "Мы поддержали участие наиболее перспективных предприятий в этом салоне с целью показать достижения гидроавиации, стимулировать новые разработки и провести соответствующую маркетинговую работу", - отметил он.

По мнению М.Завалия, "у командования ВС потенциальных стран-заказчиков российской военной техники вполне может вызвать интерес Бе-200 с точки зрения, к примеру, обеспечения защиты складов боеприпасов в чрезвычайной ситуации".

Что касается военных гидросамолетов, по имеющимся данным, Китай и Индия проявили интерес к А-40 "Альбатрос". Сейчас ТАНТК им.Бериева получил финансовое обеспечение для проведения программы модернизации этого самолета.

Представители "Рособоронэкспорта" на салоне провели переговоры с делегациями Китая, Индии и ряда других стран. "На этих переговорах мы решали вопросы на перспективу. Тематика переговоров была самая разнообразная, в том числе по гидросамолетам. Мы показали потенциальным партнерам наш потенциал и возможности в области гидроавиации. В целом хочу отметить, что наше участие и генеральное спонсорство нынешнего салона обусловлено пониманием, что в перспективе гидроавиация должна занять солидный сегмент на мировом авиарынке как в гражданском, так и в военном секторах", - заключил М.Завалий.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.06*

ИРАН НЕ ТРЕБУЕТ ГАРАНТИЙ

Предварительное соглашение на продажу пяти пассажирских самолетов Ту-204 в Иран заключила лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). В отличие от других экспортных сделок с отечественными самолетами, которые ИФК организовала в 2005 и 2006 гг., готовящийся иранский контракт не предполагает предоставления государственных финансовых гарантий с российской стороны. Как сообщил "Времени новостей" генеральный директор ИФК Александр Рубцов, контракт планируется подписать до 15 декабря 2006 г., а самолеты будут поставлены во второй половине 2008 г.

Из-за эмбарго на поставку американской авиатехники Иран остается одной из немногих зарубежных стран, где широко используются советские и российские гражданские самолеты предыдущего поколения (в основном Ту-154). С прошлого года иранцы вели переговоры о приобретении в России более современной машины для маршрутов средней протяженности - Ту-204-100. Первоначально они контактировали с АО "Авиаэкспорт", однако на нынешнем этапе наиболее вероятным посредником стала лизинговая компания ИФК.

Как заявил г-н Рубцов, накануне он подписал соглашение об условиях поставки пяти самолетов Ту-204-100 для авиакомпании Iran Air Tour - подразделения крупнейшей в исламской республике авиакомпа-

нии Iran Air. Стоимость заказа г-н Рубцов оценил в 180 млн долл. Если до 15 декабря, как запланировано, стороны утвердят финансовые параметры сделки, то самолеты должны быть поставлены по одному в месяц, начиная с июля 2008 г.

Примечательно, что сделка не предусматривает российских государственных экспортных гарантий. Ранее ИФК первой из российских экспортеров авиатехники удалось получить такие гарантии для своих клиентов. Именно это позволило компании возобновить экспорт отечественных дальне- и среднемагистральных самолетов после долгого перерыва, наступившего сразу вслед за распадом СССР. В 2005 и 2006 годах на этих условиях ИФК заключила два контракта с кубинской государственной авиакомпанией Cubana de aviación в общей сложности на четыре самолета Ил-96-300 и три Ту-204. Предварительные соглашения, подготовленные ИФК с авиакомпаниями Сирии (три Ил-96-400 и четыре Ту-204) и Зимбабве (пять Ил-96-400), также предполагают, что сделки будут на 85% гарантированы российским бюджетом. По неофициальным данным, один из этих контрактов - зимбабвийский - может быть подписан в течение ближайшего месяца.

*источник: газета "Время новостей"
18.09.06*

ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТ АМФИБИИ

До 2007 г. в рамках создаваемой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) будет создан дивизион гидроамфибийной техники. По словам председателя совета директоров группы "Иркут" Алексея Федорова, в него предполагается включить дочку компании - ТАНТК им. Бериева и таганрогское ОАО "ТАВИА". Ценность этих активов в глазах государства повысил растущий спрос на спецавиатехнику со стороны иностранцев.

О создании объединенной корпорации, способной серийно выпускать самолеты-амфибии, в минувшую пятницу в Геленджике рассказал генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев. "Нам надо создать компанию, которая будет заниматься разработкой и производством гидросамолетов, осуществлять комплекс услуг по сервису и заниматься утилизацией ранее выпущенной продукции", - заявил он. Смелую инициативу сразу же поддержал глава совета директоров "Иркута" Алексей Федоров. По его словам, ТАНТК им. Бериева войдет в ОАК автоматически. "Его акционеры - "Иркут" и ОКБ "Сухого" - являются системообразующими предприятиями", - пояснил г-н Федоров.

Что же касается ОАО "ТАВИА", то, как отметил г-н Федоров, "уже запущен процесс перехода контрольного пакета акций (этой компании) в ОАК". Ранее Виктор Кобзев заявлял о том, что перевод производства воздушного судна из Иркутска в Таганрог на ТАНТК им. Бериева произойдет сразу после завершения поставок техники для МЧС. "При соединении двух предприятий мы планируем создать единый центр гидроамфибийной авиации, который будет базироваться в Таганроге", - резюмировал председатель совета директоров "Иркута". В беседе с корреспондентом РБК daily он добавил, что единица гидроамфибийной авиации будет создана в 2007 году, когда завершится передача акций "ТАВИА" в ОАК.

В Федеральном агентстве по промышленности (Роспром) подтвердили намерение создать в рамках ОАК центр гидроамфибийной техники. "Производство самолетов-амфибий - весьма специфическая отрасль как с конструкторской, так и с технологической точки зрения. Сегодня важно сохранить эти технологии", - заявили РБК daily в Роспроме. Вместе с тем источник в федеральном агентстве отметил, что речи о выделении центра в отдельную бизнес-единицу пока не идет. "Пока он останется в подчинении ОАК", - добавил он. Между тем аналитик ИК "Ренессанс Капитал" Марина Алексеенкова считает, что идея создать в ОАК амфибийный дивизион вполне логична. Во-первых, она вписывается в намерения государства объединить все авиационные активы. Во-вторых, у самолетов Бе-200 хорошие перспективы на мировом рынке. "Самолетов подобного типа в мире почти не производится", - поясняет г-жа Алексеенкова. По ее словам, малую амфибийную технику сегодня выпускает Embraer, но самолеты бразильской компании уступают Бе-200 как по объемам воды, так и по скорости ее набора. Аналитик отмечает, что только в ЕС самолет будет пользоваться спросом как минимум в десяти странах, где крупные пожары происходят ежегодно. Пока самолет стоимостью 20-22 млн долл. существует лишь в нескольких экземплярах, но после лицензирования в 2007 г. можно будет говорить о рентабельном серийном производстве, заключает Марина Алексеенкова. Опытный образец БЕ-200 совершил первый полет в 1998 г., до сих пор самолет не прошел сертификацию в Европе. Сегодня "Иркут" выполняет заказ на семь машин для МЧС России, еще три самолета купили США. В ближайшие 20 лет компания рассчитывает поставить за рубеж около 200 амфибий.

*источник: газета "RBC Daily"
11.09.06*

"АЭРОФЛОТ" ПОЛУЧИЛ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ИЗ НОВОЙ ПАРТИИ АЭРОБУСОВ СЕМЕЙСТВА А320

Российский национальный перевозчик ОАО "Аэрофлот" получил первый лайнер из новой партии аэробусов семейства А320, поступивший в рамках ранее заключенных договоров. Регистрационный номер прибывшего самолета VP-BQP. Судно носит название "А. Рублев". В октябре в Аэрофлот поступят еще два самолета А321 - "И.Репин" и А320 - "В.Васнецов". Всего до конца 2006 г. в Аэрофлот поступят 7 самолетов (А320 - 3 шт., А321 - 4 шт.). В 2007 г. ожидается поставка еще пяти аэробусов в рамках ранее заключенных договоров (А320 - 2 шт. и А321 - 3 шт.) и один самолет (А320) в рамках новых сделок, одобренных на Совете директоров Аэрофлота 15 сентября 2006 г. Все самолеты новые, поступают с завода компании "Эрбас Индастриз".

Лизингодатели: General Electric Capital Aviation Services (GECAS) и Royal Bank of Scotland (RBS).

Лайнеры семейства А320 обладают наиболее современной конструкцией планера и самым просторным и комфортабельным салоном среди всех узкофюзеляжных самолетов. Семейство А320 является признанным фаворитом у пассажиров, эти самолеты экономичны, обладают большой дальностью

полета, требуют малых затрат на техобслуживание. В семейство узкофюзеляжных самолетов Airbus, эксплуатируемых Аэрофлотом, входят 124-местный А319, 150-местный А320 и 185-местный А321. У этих лайнеров, отличающихся только длиной фюзеляжа, одинаковые компоновка кабины летчиков, бортовые системы и пилотажные характеристики. Эксплуатация этих унифицированных самолетов позволяет перевозчику экономить значительные средства. Самолеты этого семейства эксплуатируют более 110 авиакомпаний мира. Аэрофлот первый начал эксплуатацию аэробусов на территории СНГ и стран Балтии. Для ранее приобретенных и эксплуатируемых в настоящее время самолетов "Аэрофлот" выбрал комфортабельные двухклассные компоновки салонов, рассчитанные на размещение 116 (А319), 140 (А320) и 170 (А321) пассажиров. Авиакомпания эксплуатирует эти самолеты на широкой сети своих европейских и внутренних маршрутов.

*источник: компания "АК "Аэрофлот -
российские авиалинии"
20.09.06*

БЕ-200 ВЫЛЕТАЮТ В КИТАЙ

Российская гидроавиатехника становится более востребованной на мировом рынке. Как ожидается, в ближайший месяц состоятся переговоры о покупке Китаем трех-четырёх самолетов Бе-200 и, возможно, будет достигнуто предварительное соглашение на поставку более крупной партии самолетов этого класса. Представители "Рособоронэкспорта" уверены, что до конца года Португалия также закажет до четырех таких самолетов. Всего рынок Бе-200, по оценкам экспертов и представителей "Рособоронэкспорта", оценивается в пятьдесят бортов.

Опытный образец Бе-200 совершил первый полет в 1998 году. До сих пор самолет не прошел сертификацию в Европе. На сегодня основным заказчиком Бе-200 является МЧС России (выполняется заказ на семь машин). Еще три самолета купили в США. Легкий самолет-амфибия Бе-103 предназначен для выполнения грузопассажирских перевозок. Самолет оснащен комплексом пилотажно-навигационного и связного оборудования, позволяющим эксплуатировать его в сложных метеоусловиях днем и ночью.

Пока отечественные гидроавиастроители готовят сделки по продаже самолета Бе-103. Как сообщил генеральный директор Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Бериева (ТАНТК) Виктор Кобзев, поставка Бе-103 в Китай начнется в конце сентября. "29 сентября будет отправлена первая партия самолетов-амфибий", - заявил он на открытии выставки "Гидроавиасалон-2006" в Геленджике. Первая партия будет состоять из десяти машин.

"Всего контракт предусматривает поставку в Китай сорока самолетов-амфибий Бе-103", - пояснил Виктор Кобзев. Он отметил, что этот самолет прошел сертификацию в КНР (официальная церемония вручения сертификата состоялась в январе этого года в Пекине). Заказчиком Бе-103 является китайская государственная авиационная корпорация China Aero-Technology Import and Export Corporation. Также крупным зарубежным заказчиком самолетов-амфибий выступает Бразилия. "Мы имеем твердый контракт с

Бразилией на поставку в эту страну двадцати машин Бе-103", - сообщил глава ТАНТК.

Однако, по оценкам участников рынка и руководства делегации ФГУП "Рособоронэкспорт", у Бе-103 слишком высокая стоимость, что отпугивает потенциальных иностранных заказчиков. "Сейчас самолет стоит 1,2 млн долл., при этом иностранные аналоги обходятся намного дешевле", - отметил представитель "Рособоронэкспорта".

Поэтому сейчас более перспективным самолетом ТАНТК является Бе-200. "В ближайшее время пройдут двусторонние переговоры по этой модели. Китайскую сторону будет представлять Министерство общественной безопасности и Министерство по административным вопросам", - рассказал RBC daily на выставке в Геленджике директор департамента международной деятельности МЧС РФ, руководитель национального корпуса чрезвычайного гуманитарного реагирования Юрий Бражников. Для этих целей в Китай будет переброшен самолет из Хабаровска. "Мы надеемся в ноябре организовать показ нашего самолета", - отметил он. По его словам, тогда же будет принято решение о применении самолета Бе-200.

В ближайшие два месяца, говорит Юрий Бражников, будет проведена оценка потребности в самолетах такого класса. "Покупка крупной партии Бе-103 показала финансовые возможности и потребности рынка", - отметил он. Первая партия Бе-200 может насчитывать три-четыре машины. По словам представителей "Рособоронэкспорта", до конца года может быть подписан контракт на поставку четырех машин в Португалию. "Международный рынок этих машин сейчас оценивается в пятьдесят машин Бе-200, еще столько же будет востребовано в России", - сказал RBC daily руководитель делегации "Рособоронэкспорта" на "Гидроавиасалоне-2006", директор по особым поручениям компании Михаил Завалиев.

*источник: газета "RBC Daily"
11.09.06*

ЭКСПОРТЕР ОРУЖИЯ ПОКУПАЕТ АКЦИИ ТИТАНОВОГО ГИГАНТА

Российская госкомпания "Рособоронэкспорт", которая занимается экспортом вооружений, покупает пакет акций крупнейшего в мире производителя титана "ВСМПО-АВИСМА", расположенного в Пермской области. Об этом сообщил гендиректор и совладелец "ВСМПО-АВИСМА" Владислав Тетюхин.

По его словам, сделка практически завершена, однако Тетюхин отказался сообщить ее подробности. Предстоящее 7 ноября собрание акционеров "ВСМПО-АВИСМА" должно оформить смену владельца акций компании, добавил он.

Источник, близкий к руководству "Рособоронэкспорта", заявил агентству Рейтер, что сделка пока не завершена, поэтому о ее параметрах говорить рано.

"Окончательно нельзя говорить о завершении сделки", - сказал источник агентства.

По данным СМИ Пермской области, сделку планируется завершить уже в сентябре. Переговоры о продаже доли в титановой корпорации Рособоронэкспорту шли последние несколько месяцев.

В середине лета глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов пообещал, что "ВСМПО-АВИСМА", крупный поставщик титана для авиапроизводителей Boeing и Airbus, "в ближайшее время" перейдет под контроль государства.

В конце прошлого года под контроль "Рособоронэкспорта" перешел крупнейший производитель автомобилей в России - "АвтоВАЗ".

Эксперты полагают, что стремление "Рособоронэкспорта" получить пакет акций "ВСМПО-АВИСМА" отражает общее стремление Кремля восстановить государственный контроль над ключевыми отраслями экономики страны. Ранее подобные меры были предприняты в энергетике. В частности, "Газпром" купил у структур, связанных с Романом Абрамовичем, компанию "Сибнефть".

*источник:
радиостанция "BBC Русская Служба"
06.009.06*

РОССИЯ ВООРУЖИТ БРАЗИЛИЮ

Рособоронэкспорт в ближайшее время собирает-ся заключить контракты на поставку военных самолетов компании "Сухой" в Мексику и Бразилию. Также Россия обещает предложить странам Латинской Америки модернизированную версию МиГ-29. На покупку российских самолетов рассчитывают и военно-воздушные силы Аргентины.

"Мы надеемся, что в ряде стран Латинской Америки появятся "Сухие". Это, в частности, касается таких стран, как Мексика и Бразилия", - сказал начальник регионального департамента Рособоронэкспорта Сергей Ладыгин.

Боевые самолеты МиГ и "Сухой" Россия готова поставить и аргентинским ВВС. Сейчас в Буэнос-Айресе проходит оружейная выставка SINPRODE-2006, в которой принимает участие Рособоронэкспорт. "Мы предложим Аргентине на замену устаревшего парка боевых самолетов наши лучшие бренды - МиГ и "Сухой". Сейчас такие предложения готовятся, и я думаю, что в ходе ближайшего визита в нашу страну министра обороны Аргентины Нильды Гарре такие предложения могут быть сделаны", - отметил Сергей Ладыгин

В 2004 г. между Россией и Аргентинской Республикой было подписано межправительственное соглашение о военно-техническом сотрудничестве. В течение 2006 г. министр обороны Аргентины Нильда Гарре неоднократно - в январе, апреле и августе - обсуждала с высокопоставленными российскими представителями перспективы российско-аргентинского военно-технического сотрудничества. Но пока почти никаких конкретных результатов нет. Аргентина в последние годы купила у России лишь один патрульно-разведывательный самолет Ан-30 за 3 млн. долл.

Производители военных самолетов не желают раскрывать детали переговоров с латиноамериканскими странами. В компании "МиГ" рассказали, что "работа по поставкам в Латинскую Америку идет постоянно, но пока никаких контрактов заключено не было". В Рособоронэкспорте подтвердили факт переговоров с Мексикой, Бразилией и Аргентиной, но

отказались сообщить подробности, сославшись на коммерческую тайну. Концерн Сухой не комментирует информацию о готовящихся сделках, ссылаясь на соглашение с Рособоронэкспортом.

Сейчас наибольшего успеха в регионе Рособоронэкспорт добился в сотрудничестве с Венесуэлой. В июле Россия и Венесуэла заключили контракт на поставку вооружения на сумму 3 млрд. долларов. Недавно министр обороны Венесуэлы генерал Рауль-Исаиас Бадуэль заявил, что военные власти этой страны рассматривают возможность приобретения у России дополнительно 55 вертолетов Ми-17, Ми-35 и Ми-26.

Ведущий эксперт НИИ экономики авиационной промышленности Олег Пантелеев считает, что прорыв на рынки Латинской Америки и особенно Мексики может стать "большой победой Рособоронэкспорта". "Серьезных контактов по поставкам вооружений в советское время со странами региона не было. Рынок этот абсолютно новый, и поэтому его освоение займет не один год. Поэтому мы не слышим пока о новых контрактах, за исключением Венесуэлы.

Но перспективы поставок таких боевых машин, как Су-27, Су-30 и Су-35, в Бразилию или Аргентину очень высоки. Эти самолеты превосходят аналогичные машины производства США и Европы и представляют собой хорошую реализацию соотношения цена - качество", - считает эксперт.

Проблемой для России на рынке может стать агрессивная позиция США, применяющих политические методы для защиты своего оружейного бизнеса от конкурентов. Бразилию, в частности, может отпугнуть возможность ухудшения отношений с США. "США могут ввести какие-либо санкции против стран, отказывающихся от их оружия. Особенно это касается Мексики, рынок которой американцы считают своим. Если Рособоронэкспорт выйдет на этот рынок, это будет настоящий прорыв, поскольку потеснить США там очень сложно", - говорит Олег Пантелеев.

*источник: газета "Взгляд"
29.09.06*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ТОРЖЕСТВАХ ПО СЛУЧАЮ ГОДОВЩИНЫ СОЗДАНИЯ КОРПОРАЦИИ ВСМПО-АВИСМА

Первую годовщину создания корпорации представители АВИСМЫ и ВСМПО отметили совместным трёхдневным круизом на теплоходе "Павел Бажов" по маршруту "Пермь - Чайковский - Пермь". В нём приняли участие и представители нового собственника корпорации - ФГУП "Рособоронэкспорт". Об этом Накануне.RU сообщили в пресс-службе ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА".

Два крупнейших российских предприятия металлургической области - березниковская АВИСМА (Пермский край) и Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО, Свердловская область) - 1 июля 2005 г. официально слились в единую корпорацию ВСМПО-АВИСМА. А решение о создании корпорации было принято собранием акционеров 21 сентября 2004 г. Поэтому было решено учредить новый праздник - День корпорации, который отмечается отныне каждую четвертую субботу сентября.

Напомним, 7 ноября в Верхней Салде состоится внеочередное общее собрание акционеров ВСМПО-АВИСМЫ. В повестке дня два вопроса: досрочное прекращение полномочий членов Совета директоров компании и переизбрание нового его состава. Ожидается, что в числе кандидатов в Совета директоров компании будут представлены представители ВСМПО-АВИСМЫ, а также ФГУП "Рособоронэкспорт", который приобрел 41% акций титановой корпорации у группы инвесторов во главе с ИГ "Ренессанс Капитал". Эксперты уверены, что госкомпания не остановится на достигнутом и доведет свою долю в корпорации до 70%, выкупив вслед за пакетом председателя Совета директоров Вячеслава Брешта и долю генерального директора Владислава Тетюхина.

*источник: сайт "Накануне.Ру"
29.09.06*

ЗАВЕРШАЮТСЯ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ-БОМБАРДИРОВЩИКА СУ-34

В Государственном летно-испытательном центре (ГЛИЦ) Минобороны РФ завершаются государственные летные испытания нового истребителя-бомбардировщика Су-34, которыми будут оснащены полки Военно-воздушных сил России.

"Первый этап летных испытаний Су-34 приближается к финишу. Из положенных 368 полетов уже совершено более 200, в ходе которых подтверждены прекрасные взлетно-посадочные характеристики

этого многофункционального авиационного комплекса. Полностью завершить испытания самолета планируется до конца года", - сказал "Интерфаксу-АВН" Главнокомандующий ВВС генерал армии Владимир Михайлов.

Он также сообщил, что параллельно с испытаниями развернуто серийное производство самолета.

*источник: радиостанция "Маяк"
28.09.06*

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ ХАЛ (ИНДИЯ) ПОСЕТИЛ НПО "САТУРН"

Визит исполнительного директора компании "HAL" (Индия) К.П. Пури и представителей ФГУП "Рособоронэкспорт" (г. Москва) состоялся на ОАО "НПО Сатурн" (г. Рыбинск) 5-6 сентября. В ходе визита обсуждались вопросы выполнения действующего контракта по двигателю АЛ-55И, который предназначен для учебно-тренировочного самолета индийских ВВС НТ-36, перспектив его развития и сотрудничества в области малой энергетики. Индийские партнеры выразили заинтересованность в развитии сотрудничества в таких вопросах, как производство газотурбинных установок мощностью от 2.5 до 5 МВт и конверсии военных авиационных двигателей.

Ранее, 30 августа, НПО "Сатурн" посетила представительная индийская делегация в составе: А. К. Баведжа - Председатель "HAL", К. П. Пури - Исполнительный директор "HAL", Умамахешвар - Исполнительный директор "HAL", Раджан Чаттерджи - объединенный секретарь Министерства обороны Индии, госпожа Анурада Митра - финансовый советник МО Индии, Ч. Л. Дар - первый секретарь "HAL" Посольства Индии в РФ.

Двигатель АЛ-55И создается по заказу индийской корпорации HAL для учебно-тренировочных самолетов НТ-36, в рамках реализации международного контракта НПО "Сатурн", вступившего в силу 1 августа 2005 г. Впервые Индия заказала российскому производителю полномасштабную разработку авиационного двигателя для собственных нужд.

В течение 2005г. были выполнены проектно-конструкторские работы и изготовлен полноразмерный макет двигателя, который в декабре 2005г. прошел

примерку в мотогондоле самолета НТ-36. В течение 2006г. три двигателя будут переданы заказчику для проведения летных испытаний.

Международное сотрудничество - не единственное стратегическое решение НПО "Сатурн" в процессе создания АЛ-55И. Для достижения наилучших результатов учтены и преимущества кооперации отечественных двигателестроительных предприятий. В целях реализации программы АЛ-55 НПО "Сатурн" и Уфимское моторостроительное производственное объединение заключили договоры 50/50 о совместном дополнительном финансировании проекта, организации совместного производства опытной партии двигателей, его сертификации и дальнейших работах по обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии. УМПО участвует в производстве материальной части изделий АЛ-55, что требует внедрения широких кооперационных связей на всём этапе работ от запуска до окончательной сдачи продукции.

Руководителем программы АЛ-55 на НПО "Сатурн" является заместитель генерального директора - генеральный конструктор Александр Саркисов.

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

*источник: компания "НПО "Сатурн"
08.09.06*

ЗАВОД КЛИМОВА ЗАВЕРШИЛ ОЧЕРЕДНОЙ ЭТАП ИСПЫТАНИЙ ВЕРТОЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Петербургское предприятие ФГУП "Завод им.В.Я.Климова" успешно завершило очередной этап стендовых испытаний опытного газогенератора двигателя ВК-800В.

В ходе испытаний были сняты характеристики газогенератора на различных режимах, проведена отработка системы управления двигателем. Общее время работы газогенератора на стенде составило более 2-х часов.

Благодаря применению новейшей цифровой системы управления двигателем типа FADEC регулировка режимов работы газогенератора производилась только с помощью встроенного программного обеспечения. В результате успешно проведенных

испытаний получено достаточное количество данных о работе газогенератора, что позволит ускорить проведение испытаний всего двигателя ВК-800В, намеченных на конец года. Сертификация ВК-800В намечена на 2008 г.

Турбовальный двигатель ВК-800В 5-го поколения в классе мощности 500-800 л.с. разрабатывается для применения в силовых установках вертолетов малой и средней грузоподъемности. Двигатель ВК-800В предназначен для эксплуатации на вертолетах типа "Ансат", Ми-54, Ка-126, Ка-226 и др.

*источник:
компания "ФГУП "Завод им. Климова"
06.09.06*

ФГУП "ММП" "САЛЮТ" НА "ГИДРОАВИАСАЛОНЕ-2006" ПРЕДСТАВИТ ДВИГАТЕЛЬ АЛ-31Ф-М1 ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-33

ФГУП "ММП" "Салют" - одна из ведущих национальных двигателестроительных компаний с мощным научно-производственным потенциалом, позволяющим разрабатывать и производить широкий спектр высокотехнологичной продукции военного и гражданского назначения, примет участие в 6-й Международной выставке "Гидроавиасалон-2006", которая состоится с 6 по 10 сентября 2006 г. в г. Геленджик. В открытии выставки примет участие главком ВВС РФ В.С. Михайлов и другие высокопоставленные лица.

На стенде ФГУП "ММП" "Салют" будут представлены как перспективные разработки КБ "Салют", так и широкий спектр производимой продукции военного и гражданского назначения, в том числе модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 для истребителей семейства Су, в частности, истребителя палубного базирования Су-33 (Су-27К). Двигатель АЛ-31Ф-М1 с повышенной тягой до 13500 кгс (тяга серийного двигателя 12500 кгс) и назначенным ресурсом до 2000 час. прошел весь комплекс государственных стендовых и летных испытаний.

ФГУП "ММП" "Салют" разработал и успешно реализует собственную концепцию поэтапной модернизации двигателя АЛ-31Ф для самолетов семейства Су, в частности, Су-27СМ, Су-34, Су-33 (Су-27К).

Модернизация двигателей АЛ-31Ф для самолетов серии Су проводится в три этапа. По окончании

третьего этапа тяга составит около 15 тонн, что значительно расширит возможности авиадвигателей отечественного производства и повысит их конкурентоспособность на мировом рынке.

Истребитель палубного базирования Су-33 с двигателем АЛ-31Ф производства ФГУП "ММП" "Салют" - единственный серийно производимый в России, на котором применено переднее горизонтальное оперение, что значительно расширяет маневренные возможности самолета. Истребитель имеет электродистанционную систему управления, развитую механизацию крыла, пилотажно-навигационный комплекс, обеспечивающий точный заход на посадку вплоть до касания палубы. В дальнейшем планируется комплектовать самолеты Су-33 модернизированными двигателями АЛ-31Ф-М1.

ФГУП "ММП" "Салют" разрабатывает, производит и обслуживает авиадвигатели АЛ-31ФФН (для самолетов семейства Су), 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 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник: компания "ФГУП ММП "Салют"
05.09.06*

КИТАЙ ОСТАЕТСЯ ОСНОВНЫМ ЗАКАЗЧИКОМ ДЛЯ ММП "САЛЮТ"

На сегодняшний день Китай остается основным заказчиком для Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют". Об этом на "Гидроавиасалоне 2006" сообщил генеральный директор предприятия Юрий Елисеев.

По его словам, "ММП" "Салют" поставляет двигатели не только на самолеты Су-27/Су-30, но и на китайский однодвигательный истребитель "Супер-10". В обозримой перспективе в отношении Китая оба этих проекта являются очень перспективными.

Сейчас в стадии завершения находится контракт по поставке в Китай двигателей АЛ-31ФН (с нижним расположением коробки агрегатов). Этот контракт был подписан в 2005 г. По второму контракту, на поставку двигателей АЛ-31Ф для самолетов типа Су-30, работа идет по графику. Запланированные на

этот год поставки реализованы. Оставшиеся двигатели будут поставлены в первой половине 2007 г.

По мнению Елисеева, "это далеко не последние контакты с Китаем. Полагаю, что уже в этом году возможно подписание нового контракта на партию двигателей АЛ-31ФН. Кроме того, китайская сторона проявляет интерес к приобретению как модернизированных двигателей АЛ-31ФМ1, так и лицензии на их производство".

Как отметил Елисеев, ММП "Салют" приступил также к исполнению венесуэльского контракта, который будет реализован с УМПО в пропорции 50 на 50. Суммарно по венесуэльскому контракту будет изготовлено 60 двигателей.

*источник: АРМС-ТАСС
07.09.06*

В СОЛИКАМСКЕ НАЧАТО СТРОИТЕЛЬСТВО ГТУ-ТЭЦ НА БАЗЕ ПЕРМСКИХ ГАЗОТУРБИНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

В рамках заключенного в феврале 2006 года договора между ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Сильвинит" начато строительство ГТУ-ТЭЦ суммарной мощностью 12 МВт на базе двух газотурбинных электростанций ГТЭС "Урал-6000".

Целью реализации проекта строительства ГТУ-ТЭЦ на одном из крупнейших предприятий Восточной Европы - ОАО "Сильвинит" - является обеспечение надежности поставок продукции своего предприятия и независимость от единых энергетических систем.

ГТЭС "Урал-6000" дополнительно оснащены котлами-утилизаторами для выработки пара. Пуск

новой установки в значительной степени удовлетворит потребности компании в электроэнергии, а также позволит увеличить выработку тепловой энергии.

Процесс изготовления ГТЭС "Урал-6000" и строительно-монтажные работы ведутся параллельно в связи с жесткими сроками ввода станции в эксплуатацию: ГТУ-ТЭЦ на ОАО "Сильвинит" должна быть введена в строй в конце марта 2007 г.

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
08.09.06*

НА САМОЛЕТАХ СЕМЕЙСТВА СУ БУДЕТ УСТАНОВЛИВАТЬСЯ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Авиационный двигатель АЛ-31ФМ1 прошел государственные испытания и с 2007 г. будет устанавливаться на боевых самолетах семейства Су, сообщил гендиректор Московского машиностроительного производственного предприятия (ММПП) Салют Юрий Елисеев.

"Завершены все стендовые и летные испытания двигателя АЛ-31ФМ1, которым оснащаются самолеты Су-27, Су-30, Су-33 и другие машины семейства Су, - сказал он.

"Осталось оформить отчетную документацию госкомиссии, на что потребуются 2-3 недели", - уточнил гендиректор ММПП. По его словам, отличие модернизированного двигателя от серийного состоит

в "увеличении моторной тяги на одну тонну, повышении надежности, увеличении ресурса и снижении стоимости жизненного цикла".

"Внедрение этого двигателя позволяет повысить боевую эффективность и живучесть самолета на 10-15%", - заключил Елисеев.

Салют - крупнейшее российское предприятие по разработке, изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31ФФПФН, для самолетов семейства Су и Р-15Б-300 для МиГ-25. Объем экспортных поставок Салюта в рамках военно-технического сотрудничества достиг в 2005 г. \$38 млн.

источник: РИА "Новости"
26.09.06

ИНДИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ОЗНАКОМИЛАСЬ С ХОДОМ РАБОТ ПО СОЗДАНИЮ ДВИГАТЕЛЯ РД-33МК "МОРСКАЯ ОСА" НА ЗАВОДЕ ИМ.КЛИМОВА

Генеральный директор индийской корпорации ХАЛ - председатель Индийско-российской подгруппы по авиастроению (ИРПА) российско-индийской межправительственной комиссии по ВТС А.К.Баведжа доволен ходом работ по программе РД-33МК. Об этом он заявил в ходе своего визита на Завод им.Климова, состоявшегося 1 сентября, сообщили в пресс-службе Санкт-Петербургского предприятия.

Большой интерес у высокого гостя вызвала, по данным пресс-службы, презентация новой модификации двигателя РД-33МКВ, предназначенной для перспективного истребителя МиГ-29М, который будет участвовать в тендере индийских ВВС на закупку 126 самолетов. Главной особенностью РД-33МКВ является уникальное всеракурсное сопло ОВТ, которое обеспечивает самолету сверхманевренность и повышение боевой эффективности на 12-15%.

Одним из направлений сотрудничества ФГУП "Завод им.В.Я.Климова" с Индией в ближайшей перс-

пективе станет участие Петербургского предприятия в тендере на создание двигателя для многоцелевого индийского вертолета взлетной массой 10 тонн. Завод им.Климова представит на тендер свою новейшую модификацию турбовального двигателя ВК-2500П с противопомпажной системой.

В период с 1999 по 2006 гг. на Заводе им.Климова осуществлено в интересах индийской стороны 70 ремонтов, а также поставлено 35 новых двигателей ТВЗ-117. В настоящее время выполняется контракт по ремонту 23 двигателей для авиации ВМФ Индии. А.К.Баведжа высоко оценил возможности завода по созданию современных авиадвигателей и выразил заинтересованность в более тесной кооперации с климовцами в части разработки двигательных установок для перспективных индийских вертолетов и самолетов.

источник: АРМС-ТАСС
04.09.06

СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ Д-30КП-БУРЛАК ПОДТВЕРДИЛИ ЗАЯВЛЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

В ходе стендовых испытаний двигателя Д-30КП "Бурлак" удалось в полной степени подтвердить заявленные тяговые характеристики - 13 тонн при температуре окружающей среды до + 30 градусов С. - и характеристики удельного расхода топлива на максимальном режиме в стендовых условиях. В результате доводки, которая обеспечивает заявленные характеристики, двигатель "вплотную приблизился к варианту типовой конструкции".

"Мы получили более чем обнадеживающий, просто прекрасный результат по доводке двигателя в части заявленных характеристик, - говорит главный конструктор по двигателю Д-30КП "Бурлак" Александр Элькес. - Следующим этапом программы должно стать прохождение всего цикла испытаний, для чего необходимо изготовить 10 двигателей. В этом году в планах НПО "Сатурн" собрать два двигателя, один из которых предназначен для проведения эмиссионных испытаний, которые будут проходить с участием ЦИАМ". По инициативе коммерческой службы для ускорения внедрения в эксплуатацию двигателей Д-30КП "Бурлак" на самолеты семейства ИЛ-76 в

настоящее время оформляются контракты на приобретение самолета ИЛ-76ТД под летающую лабораторию и прорабатываются контракты на проектирование и изготовление мотогондолы двигателя, с которой двигатель и будет поставляться заказчику, учитывая мировой опыт поставки авиационных двигателей.

Д-30КП "Бурлак" является перспективной коммерческой программой. "По критерию "цена - качество" - этот двигатель вне конкуренции" - считают разработчики. На данном этапе НПО "Сатурн" инвестировало в создание двигателя более 150 млн. собственных средств, однако для ускорения реализации программы необходимо участие государства.

Двигатель будет устанавливаться на самолет ИЛ-76, эксплуатирующийся в России и ВВС стран дальнего зарубежья. При установке на самолет модернизированной силовой установки произойдет комплексное улучшение его характеристик в соответствии с современными требованиями.

источник: компания "НПО "Сатурн"
07.09.06

РОССИЯ И ФРАНЦИЯ ЗАЙМУТСЯ СОЗДАНИЕМ НОВЫХ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Россия и Франция будут вместе создавать авиадвигатели. Об этом было объявлено на сегодняшней пресс-конференции руководства НПО "Сатурн" с французскими партнерами. Именно эти моторы будут использоваться для российского регионального самолета Су-100 "Суперджет", который строят "Гражданские самолеты Сухого" при поддержке компании Boeing. Новые двигатели соответствуют европейским и аме-

риканским сертификатам, что автоматически открывает им дорогу на международный рынок. Известно, что 70% "Суперджетов" с российско-французскими двигателями поступят на мировой рынок и 30% - на внутренний. Уже подписан контракт на поставку 30 машин "Аэрофлоту".

*источник: сайт "Вести.Ру"
14.09.06*

ПЕРВЫЙ ЭТАП СТЕНДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ SAM146 ПЕРЕШЕЛ В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНУЮ СТАДИЮ

Первый этап стендовых испытаний двигателя SaM146 для российского регионального самолета "Сухой-100 Суперджет" осуществляется успешно и перешел в заключительную стадию, сообщил технический директор - генеральный конструктор НПО "Сатурн" Михаил Кузменко. К началу стендовых испытаний двигателя НПО приступило 9 июля этого года.

"Двигатель наработал на стенде более 70 часов, и мы находимся сейчас в фазе окончания первого этапа испытаний", - конкретизировал Кузменко. По его словам, в ходе испытаний были "подтверждены заложен-

ные в проект технические данные". Он подчеркнул, что "двигатель состоялся". "Мы убедились в правильности увязок узлов и систем двигателя, создаваемого совместно "Сатурном" и французской фирмой "Снекма", - констатировал генеральный конструктор.

"В ходе этих работ мы все более обучались делу взаимодействия разных технических команд, российских, французских, канадских и других конструкторских школ", - сообщил Кузменко.

*источник: АРМС-ТАСС
14.09.06*

ПОБЕДИТЕЛЕМ ТЕНДЕРА АО "СИБНЕФТЬ-НОЯБРЬСКНЕФТЕГАЗ" НА ПРАВО ПОСТАВКИ 8 ГАЗОТУРБИННЫХ АГРЕГАТОВ ГТА-8РМ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГТЭС-64 СТАЛО НПО "САТУРН"

Центральная конкурсная комиссия ОАО "Газпромнефть" под председательством Леонида Резникова утвердила решение по результатам тендера на заключение договора подряда по строительству и эксплуатации газотурбинной электростанции "Сумгутская" мощностью 64 МВт компании ОАО "Сибнефть-Ноябрьскнефтегаз". ОАО "НПО "Сатурн" признано победителем данного тендера и выступает в роли поставщика основного оборудования, проектировщика электростанции и застройщика энергообъекта.

ГТЭС -64 предназначена для обеспечения электроэнергией Сумгутского месторождения компании. Основой электростанции являются газотурбинные энергоустановки производства НПО "Сатурн" единичной мощностью 8 МВт (ГТА-8РМ) в безредукторном исполнении. Срок ввода энергообъекта - 18 месяцев. Финансирование проекта будет идти на средства заказчика.

Строительство электростанции на Сумгутском месторождении ОАО "Сибнефть-Ноябрьскнефтегаз"

- не первый опыт НПО "Сатурн" в освоении энергообъектов "под ключ". С сентября 2002 г. на территории НПО "Сатурн" успешно эксплуатируется газотурбинная теплоэлектростанция ГТЭС-12 мощностью 12 МВт, обеспечивая предприятие электричеством и теплом. Еще одна станция ГТЭС-12, сданная НПО Сатурн "под ключ", работает в Нарьян-Маре (Ненецкий автономный округ) и обеспечивает примерно 70% потребностей заказчика в электроэнергии. Один из последних контрактов - с ООО "Змеиногорская инвестиционная группа" на поставку и строительство "под ключ" газотурбинной электростанции мощностью 12 МВт, в состав которой входят 2 газотурбинных агрегата мощностью 6 МВт (ГТА-6РМ) производства НПО "Сатурн". На сегодняшний день НПО "Сатурн" рассматривается в качестве генерального подрядчика по строительству электростанций "под ключ" еще в ряде проектов.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
13.09.06*

В ИТАЛИИ НАЧАЛСЯ МОНТАЖ ПЕРМСКИХ ГАЗОТУРБИННЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

В августе 2006 года на химическом комбинате города Адриа начался крупноблочный монтаж газотурбинных электростанций "Урал-4000", приобретенных итальянской компанией Electronic Solar S.P.L.

Под руководством шефа-инженера, направленного ОАО "Авиадвигатель", итальянские специалисты ведут монтаж блоков электростанции, производят подводку топливного и пускового газа, прокладывают электрические кабели и т.д. Крупноблочный монтаж планируется завершить к 10 сентября, после чего начнется монтаж внутри блоков станции. Для проведения этих работ в Адриа будут направлены еще три специалиста ОАО "Авиадвигатель". Всего в рамках контракта пермяками поставлено две элек-

тростанции единичной мощностью 4 МВт. Отгрузка первой машины состоялась в марте, отгрузка второй - в июне 2006 г.

По словам заместителя генерального директора по энергетике Пермского моторостроительного комплекса Даниила Сулимова, присутствие пермских "Уралов" на внешнем рынке и развитая система их сервисного обслуживания позволяют пермякам рассчитывать на заключение контрактов с участниками западноевропейского рынка.

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
12.09.06*

ДО КОНЦА ГОДА НПО "САТУРН" ПЕРЕДАСТ ИНДИИ ТРИ ДВИГАТЕЛЯ АЛ-55И ДЛЯ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ

До конца года НПО "Сатурн" передаст Индии три двигателя АЛ-55И для летных испытаний. В течение 2005 г. предприятием выполнены проектно-конструкторские работы и изготовлен полноразмерный макет АЛ-55И, который в декабре прошел примерку в мотогондоле индийского учебно-тренировочного самолета НТ-36. Об этом АРМС-ТАСС сообщили в пресс-службе НПО "Сатурн".

В конце августа - начале сентября рыбинское предприятие посетили несколько представительных индийских делегаций, в составе которых были в том числе председатель ХАЛ А.К.Баведжа, исполнительные директора ХАЛ К.П.Пури и Умамахешвар, объединенный секретарь министерства обороны Индии Раджан Чаттерджи, финансовый советник МО Индии Анурада Митра и др. Совместно с представителями "Рособоронэкспорта" стороны обсудили вопросы выполнения действующего контракта по двигателю АЛ-55, перспективы его развития и сотрудничества в области малой энергетики. Индийские партнеры выразили заинтересованность в развитии сотрудни-

чества в таких вопросах, как производство газотурбинных установок мощностью от 2,5 до 5 МВт и конверсии военных авиационных двигателей.

НПО "Сатурн" и УМПО заключили договоры 50х50 о совместном дополнительном финансировании проекта АЛ-55, организации совместного производства опытной партии двигателей, его сертификации и дальнейших работах по обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии. УМПО участвует в производстве материальной части изделий АЛ-55.

Двигатель АЛ-55И создается для УТС НТ-36 по заказу индийской корпорации ХАЛ в рамках реализации международного контракта с НПО "Сатурн", вступившего в силу 1 августа 2005 г. Впервые Индия заказала российскому производителю полномасштабную разработку авиационного двигателя для собственных нужд. Руководителем программы АЛ-55 на НПО "Сатурн" является заместитель генерального директора - генеральный конструктор Александр Саркисов.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.06*

"САТУРН" ИЩЕТ ПОКУПАТЕЛЕЙ

Двигатель для проекта SuperJet-100 (так теперь именуют RRJ) готов. Рыбинское НПО "Сатурн" отчиталось об окончании первого этапа испытаний двигателя SaM-146. В течение года опытный образец продолжит стендовые и летные испытания. Параллельно "Сатурн" создаст совместное предприятие, занимающееся поддержкой и обслуживанием поставленных двигателей. Хорошие новости омрачает дефицит заказов, из-за которого разработка и производство мотора могут не окупиться.

НПО "Сатурн" в ближайшее время займется созданием совместного предприятия по послепродажному обслуживанию поставленных заказчикам двигателей SaM-146, сказал РБК daily Игорь Юдин, первый заместитель гендиректора НПО "Сатурн", курирующий программу SaM-146. "Будут созданы центры обучения (один из них откроется в Москве), где будут проходить обучение пилоты и технический персонал аэропортов", - сообщил он.

Одновременно за рубежом начнется формирование сети складов запчастей. "Сатурн" собирается воспользоваться опытом французской Snesma, которая предоставит ему свою сеть по обслуживанию франко-американского двигателя CFM56-3С1. По словам Игоря Юдина, предприятие будет создано по тому же принципу, что и производство (компании вместе работают над авиадвигателем), то есть 50 на 50. Общий объем затрат на формирование учебных центров и складов не превысит 28 млн долл. Главная проблема НПО "Сатурн" - риск, что проект не окупится.

Всего в него было вложено со стороны Франции 129 млн евро в виде кредита французского правительства компании Snesma. Еще 3,8 млрд руб. вложил российский бюджет в рамках федеральной целевой программы развития гражданской авиации до 2015 г. Для того чтобы окупить разработку и производство двигателей, их надо продать более 600 штук (каталожная стоимость SaM-146 - 4,5 млн евро). "Мы планируем произвести до 2020 года более 2 тыс. двигателей", - отмечает Игорь Юдин.

Однако авиакомпания пока не стремится приобретать новинку отечественного авиапрома. В настоящее время "Сатурн" уже заключил предконтрактные соглашения на поставку в 2007 году 50 самолетов авиакомпании "Сибирь" (менеджмент заявляет, что пока покупать их не собирается), 40 - лизинговой компании Concord Aviation (Объединенные Арабские Эмираты), 30 - "Аэрофлоту", 20 - "ЮТэйр", 15 - AirUnion, 10 - ФЛК, 7 - ФГУП "Почта России" и 4 - "Дальвиа". Но из всех предконтрактных соглашений в контракты трансформировались только две предварительных заявки. Поэтому у НПО "Сатурн" на сегодняшний день есть заказы на двигатели всего для 40 самолетов. Как рассказал РБК daily вице-президент Snesma Жан-Пьер Кожан, компания получила заказы на изготовление двигателей для 30 самолетов SuperJet-100 для авиакомпании "Аэрофлот" и 10 самолетов по заказу "Финансовой лизинговой компании".

*источник: газета "RBC Daily"
17.09.06*

ИФК ПРОГАРАНТИРУЕТ КРЕДИТЫ ВАСО

"Ильюшин финанс Ко" может стать гарантом "Воронежского акционерного самолетостроительного общества" при привлечении кредитов на техперевооружение. По словам гендиректора ИФК Алексан-

дра Рубцова, программа техперевооружения стоит 1,6 млрд руб.

*источник: газета "Ведомости"
14.09.06*

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ПРОБЛЕМАМ ГАЗОВЫХ ТУРБИН

14 сентября завершилась научно-техническая конференция по проблемам газовых турбин, которая прошла на базе Федерального Научно-производственного центра ФГУП "ММПП "Салют".

ФГУП "ММПП "Салют" - ведущий центр российского газотурбостроения - специализируется на разработке и производстве широкого спектра высокотехнологичной продукции военного и гражданского назначения. Главной специализацией предприятия является: разработка, производство, модернизация и обслуживание авиадвигателей для военных и гражданских самолетов; производство газотурбинных установок и газоперекачивающих станций для нефтяной, газовой, энергетической отраслей промышленности.

В мероприятии приняли участие 150 ученых, конструкторов и специалистов ведущих российских предприятий газотурбостроения - ФГУП "ММПП "Салют", "УМПО", ФГУП "Завод им. Климова В.Я.", ФГУП ЦИАМ им. П.И. Баранова, НПО "Сатурн", "Казанское машиностроительное ПО", а также представители компаний-заказчиков продукции ФГУП "ММПП "Салют" - ОАО "Газпром", ОАО "Мосэнерго" и т.д.

Сессию открыл Г.Г. Ольховский - Член-корреспондент РАН, Председатель Комиссии по газовым турбинам РАН, который обозначил перспективы развития газотурбостроения России и сферы его применения. С приветственным словом выступил Ю.С.

Елисеев, Генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют", в котором отметил необходимость проведения подобных мероприятий для развития российско-го газотурбостроения. В своем докладе Юрий Елисеев рассказал участникам сессии о достижениях ФГУП "ММПП "Салют" в разработке и производстве газотурбинных установок новых поколений, широком спектре их применения как в военной и гражданской авиации, так и других отраслях промышленности, таких, как энергетика, транспортировка газа, железнодорожный транспорт, автомобилестроение, ВМФ, градостроение и др.

Участники обсудили такие актуальные проблемы отрасли, как: повышение конкурентоспособности российских разработок на зарубежных рынках сбыта, использование информационных технологий в разработке газовых турбин, а также познакомиться с производственными мощностями, работой сборочных цехов, парком высокотехнологичного оборудования и широким спектром готовой продукции ФГУП "ММПП "Салют". Участники и гости высоко оценили глубокую технологическую модернизацию, проведенную на предприятии, а также высокую концентрацию на предприятии высокоинтеллектуального и квалифицированного персонала.

*Источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
14.09.06*

ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ АЛ-31Ф В ВЕРСИИ М1 ПРАКТИЧЕСКИ ЗАВЕРШЕНЫ

Испытания двигателя Ал-31Ф в версии М1 практически завершены. Сейчас идет работа по оформлению акта об окончании испытаний. Об этом заявил генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев. По его словам, "в октябре этого года работа по оформлению акта будет завершена и мы рассчитываем, что начиная с 2007 года ВВС будут заказывать не просто ремонт двигателей для строевых самолетов, а ремонт с модернизацией, что повлечет за собой подобные запросы и со стороны инозаказчиков".

Как подчеркнул Юрий Елисеев, "в том же объеме мы получаем на самолете Су-27, Су-30 и Су-30МК тягу на 1 тонну больше и существенно больший ресурс, в частности, для российских ВВС ресурс повышается на 50%. Причем возможна поставка как новых двигателей в этой версии, так и модернизация двигателей, приходящих в ремонт, до версии М1".

*Источник: газета "ВПК"
15.09.06*

УЛЬЯНОВСКИЙ ЗАВОД "АВИАСТАР-СП" ПЛАНИРУЕТ К КОНЦУ ГОДА ВЫПУСТИТЬ ЧЕТЫРЕ САМОЛЕТА ТУ-204

Ульяновский завод "Авиастар-СП" планирует к концу этого года выпустить четыре магистральных самолета Ту-204.

В частности, в августе заводская летно-испытательная станция провела окончательные сертификационные испытания модернизированного российского самолета Ту-204-120СЕ для Китая, в том числе осуществлялись полеты с участием китайских летчиков. Всего Ульяновский завод заключил контракты на строительство около 20 магистральных самолетов. Кроме того, достигнута предварительная договоренность с авиапредприятиями и лизинговыми компаниями о строительстве в Ульяновске еще более 50 машин.

По оценке гендиректора завода Виктора Михайлова, "Авиастар-СП" готов к мелкосерийному производству самолетов. Предприятиям-поставщикам уже оплачено за материалы и комплектующие почти 1,5 млрд руб. для того, чтобы наладить конвейерную работу и поставить производство самолетов на "поток". В 2005 г. со ступеней ульяновского авиазавода сошли четыре магистральных самолета.

Как сообщалось ранее, 4 мая лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписала контракт с "Авиастар-СП" о поставке 13 магистральных самолетов семейства Ту-204, предназначенных для передачи отечественным и зарубежным авиаперевозчикам. Стоимость заказа превышает 300 млн дол. Поставка самолетов запланирована на 2006-2008 гг. Этим же контрактом предусмотрен опцион еще на 10 самолетов, который может быть превращен в твердый заказ в четвертом квартале 2007 г. в случае выполнения обязательств по первому контракту.

ИФК заявила в начале мая текущего года о покупке девяти самолетов Ил-96 у ВАСО и 13 самолетов Ту-204 у "Авиастара". Общая стоимость самолетов составляет порядка 970 млн дол. Самолеты будут поставлены российским и зарубежным заказчикам в соответствии с контрактами о поставках данной авиатехники до 2008 г.

*Источник: АРМС-ТАСС
14.09.06*

SUPERJET 100 РВЕТСЯ В НЕБО

Сегодня Россия всеми силами старается привлечь в отечественную промышленность иностранного инвестора, включая и авиационную отрасль. Однако тех мер, что предпринимались для стимулирования прямых иностранных инвестиций в авиационную промышленность, долгое время было явно недостаточно. Потенциал роста у российского авиапрома огромный, но реальных успехов на фоне передового самолетостроения США и Евросоюза не наблюдается.

Особенно удручающим небо России выглядит на внутренних пассажирских линиях. Парк отечественной техники устарел. Авиакомпания, обслуживающие региональные направления, эксплуатируют самолеты 20-30-летней давности. Даже нынешние трудяги Ту-204, Ту-214, Ил-96 - и те проектировались в восьмидесятых годах и отстают от сегодняшних требований безопасности и экономичности.

И все же в нынешнем состоянии отечественного авиапрома намечается долгожданный прогресс. Пусть не строим мы пока дальнемагистральные лайнеры класса Boeing 747 и Airbus A350, но появился и у нас перспективный (не только на внутреннем, но и на мировом рынке) проект современного гражданского самолета региональной авиации. Речь идет о семействе Superjet 100, который строит ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ЗАО "ГСС").

Когда в середине девяностых годов в ОКБ им. П. О. Сухого публично заявили о намерении спроектировать, построить и продавать принципиально новый для России гражданский авиалайнер, мало кто воспринял идею всерьез. Ведь проектирование гражданской авиатехники отличается от военной. Однако создатели нового регионального самолета оказались талантливыми конструкторами, технологами и топ-менеджерами, в том числе по маркетингу. В проектировании также участвовали конструкторы, создававшие знаменитые пассажирские "Илы" и "Ту".

Делая ставку на мировой рынок и следуя тенденциям международной кооперации, к проекту Superjet 100 были привлечены зарубежные партнеры и инвесторы. Французы совместно с НПО "Сатурн" разработали для проекта авиационный двигатель SaM146. На сегодняшний день это один из лучших моторов для самолетов подобного класса. В производстве участвует более 20 зарубежных компаний, каждая из которых будет поставлять различные узлы и агрегаты, включая авионику, гидравлику и системы управления.

Впервые в отечественном самолетостроении Superjet 100 проектировался исключительно по компьютерным технологиям. Уникальность проекта Superjet 100 заключается и в том, что ЗАО "ГСС" выбра-

ло перспективный в мировой промышленности тренд создания разных продуктов на базе единой платформы. Унификация позволит строить на одной базе авиалайнеры разной вместимости и назначения, не вкладывая при этом огромные средства в создание новых моделей самолетов.

Строить лайнеры будут на двух заводах - КНАА-ПО (Комсомольск-на-Амуре) и НАПО (Новосибирск). Уже установлено оборудование с новой технологией бесстапельной сборки, с использованием систем лазерного контроля и позиционирования всех элементов конструкции. Например, окончательное изготовление панелей крыла и фюзеляжа исключает подгонные работы, базирование агрегатов самолета происходит с помощью бесконтактных измерительных систем.

ЗАО "ГСС" провело ребрендинг российского регионального самолета. Об этом официально объявлено в июле этого года на международном авиакосмическом салоне в лондонском пригороде Фарнборо. Новую рекламную кампанию доверили британскому агентству The Square. Тогда самолет и получил новое имя - Superjet 100. Считается, это название более понятно и привлекательно для иностранных партнеров и заказчиков.

Стратегическое сотрудничество с итальянской компанией Alenia Aeronautica в сфере высоких технологий помогло обеспечить мировое признание Superjet 100. Соглашение между ЗАО "ГСС" и Alenia Aeronautica предусматривает, в частности, что Alenia приобретет долю в уставном капитале ЗАО "ГСС" в размере не менее 25 % + 1 акция, а также профинансирует проект Superjet 100 в соответствии со своей долей уставного капитала и примет участие в снижении себестоимости самолета и в программе его сертификации на мировом рынке, в создании совместного предприятия в Западной Европе для продаж и послепродажного обслуживания Superjet 100.

Сотрудничество получило государственную поддержку на уровне президента России Владимира Путина и премьер-министра Италии Романо Проди.

Намерение приобрести Superjet 100 уже высказали такие авиакомпании, как "Аэрофлот" (30 самолетов), ФЛК (10 самолетов), Российский альянс авиакомпаний Air Union (15 самолетов), "Дальавиа" и лизинговая компания Concord Aviation из Объединенных Арабских Эмиратов. Первые поставки начнутся в 2008 г.

*источник: газета "Независимая газета"
12.09.06*

BOEING ПРЕДПОЛАГАЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ В РОССИИ КОНТРАКТЫ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО НА 27 МЛРД ДОЛ В ТЕЧЕНИЕ 30 ЛЕТ

Boeing предполагает заключить в России в течение следующих 30 лет контракты приблизительно на 27 млрд дол, сообщил президент компании "Boeing - Россия/СНГ" Сергей Кравченко. Эти средства, пояснил он, пойдут преимущественно на закупки изделий из российского титана, а также инженерные, научно-исследовательские и информационно-технологические проекты.

"В этих работах будет принимать участие Московский конструкторский центр Boeing и российские

партнеры компании", - сообщил Кравченко.

"Недавно мы вышли на новый уровень сотрудничества с нашими российскими партнерами, создав на паритетной основе совместное с "ВСМПО-Ависма" предприятие, которое будет осуществлять механическую обработку штампованных изделий из титана для гражданских самолетов" - напомнил Кравченко.

*источник: АРМС-ТАСС
11.09.06*

ИК "ТРОЙКА ДИАЛОГ" ИЗМЕНИЛА ЦЕЛЕВОЙ УРОВЕНЬ ЦЕН ПО ОБЫКНОВЕННЫМ АКЦИЯМ КОМПАНИИ "ВСМПО-АВИСМА"

"Все более уверенные заявления государственных чиновников и акционеров компании говорят о том, что борьба за крупнейшего в мире производителя титана близится к концу. Внеочередное собрание акционеров, назначенное на 7 ноября, изберет новый состав совета директоров. Таким образом, вероятно, будет закреплена передача прав собственности на компанию государству, предположительно, в лице "Рособоронэкспорта". Как стало известно из информации, попавшей в прессу, государство полностью выкупит 30%-ный пакет акций председателя совета директоров "ВСМПО-АВИСМА" Вячеслава Брешта, а также 27% акций генерального директора компании Владислава Тетюхина, которому принадлежит в общей сложности 30% акционерного капитала. Государство также получит, полностью или частично, 13,4%-ную долю, на которую ранее претендовала "Ренова": мировое соглашение с последней было одобрено советом директоров 7 сентября. В результате в собственности государства окажется почти 70% акций "ВСМПО-АВИСМА".

Каким будет следующий шаг, пока неясно. Идея создания специализированного металлургического холдинга на базе "ВСМПО-АВИСМА", которую якобы поддерживает "Рособоронэкспорт", при ближайшем

рассмотрении представляется не слишком простой задачей. Однако даже если она будет реализована, "ВСМПО-АВИСМА", скорее всего, станет центром консолидации как самый ценный актив в сфере производства специализированных металлов в России. С другой стороны, хотя значимость компании для российской оборонной отрасли трудно переоценить, на отечественных клиентов приходится всего 20% поставок титана "ВСМПО-АВИСМА" и в ближайшем будущем эта доля едва ли увеличится.

"ВСМПО-АВИСМА", несомненно, отложит первичное размещение акций или вовсе откажется от него, однако мы полагаем, что права миноритарных акционеров нарушены не будут. Компания представила хорошие финансовые результаты за первое полугодие 2006 г. РСФО, которые позволяют рассчитывать на значительный рост прибыли по итогам года благодаря консолидации результатов "АВИСМА" и росту цен на титан. Мы оцениваем индикативную стоимость акций "ВСМПО-АВИСМА" в 287 долл., что почти на 20% выше текущих котировок", - отмечает аналитик ИК "Тройка Диалог" Сергей Донской.

*источник: сайт "Quote.ru"
11.09.06*

РУБЛЕВЫЕ ОБЛИГАЦИИ "МИГ-ФИНАНС" РАЗМЕЩЕНЫ УСПЕШНО

12 сентября на Фондовой бирже ММВБ по открытой подписке был успешно размещен выпуск облигаций ООО "Миг-Финанс" (номер государственной регистрации 4-02-35055-R от 13 июня 2006 г.) Организатором и андеррайтером размещения выступил МДМ-Банк. В ходе конкурса по определению ставки первого купона была подана 51 заявка от инвестиционных фондов, банков и других компаний.

Общий спрос на аукционе составил более 5,5 млрд. руб. при объеме эмиссии 3 млрд. руб. Ставка первого купона была определена на уровне 8,9% годовых. В синдикат облигационного займа ООО "Миг-Финанс" вошли Дойче Банк, Сбербанк России и НОМОС-Банк в качестве соорганизаторов и Росбанк, КБ "Национальный стандарт", Московский кредитный банк, Ханты-Мансийский банк и Судостроительный банк - в качестве соандеррайтеров.

"Мы довольны результатами размещения, - говорит первый заместитель генерального директора - генерального конструктора РСК "Миг" Сергей Цивилев. - Доверие участников фондового рынка подтверждает правильность выбранной два года назад стратегии РСК "Миг", финансовую устойчи-

вость корпорации и ее хорошие перспективы".

"Мы ожидали значительный спрос на размещении, - говорит Антон Кириухин, Директор управления рынков долгового капитала Инвестиционного департамента МДМ-Банка. - Интерес инвесторов определила позитивная динамика развития РСК "Миг", высокая конкурентоспособность ее продукции и эффективность управления - за два года работы новой команды менеджеров ставка заимствований для РСК "Миг" снизилась почти в два раза. Также важно отметить, что, несмотря на отсутствие у эмитента отчетности по МСФО, спрос со стороны западных инвесторов превысил спрос со стороны инвесторов из России. Это свидетельствует о положительной оценке мировым рынком капитала политики Правительства РФ в области авиастроения. На наш взгляд, РСК "Миг" - один из самых привлекательных эмитентов среди компаний российского ВПК, мы видим потенциал дальнейшего снижения доходности обязательств корпорации".

*источник: компания "ФГУП "РСК "Миг"
13.09.06*

ИРАН КУПИТ В РОССИИ ПЯТЬ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ TU-204

Иран купит в России пять пассажирских самолетов Tu-204, подтвердил во вторник глава правления иранской авиакомпании Iran Air Tour Пурмохаммади.

"Авиакомпания Iran Air Tour заключила соглашение о покупке в России пяти суперсовременных самолетов Tu-204. Самолеты будут поставлены в Иран до конца 2008 года", - заявил Пурмохаммади в интервью иранскому информационному агентству ФАРС. По его словам, переговоры с российской стороной по

заключению сделки продолжались семь лет, и в результате стороны пришли к взаимоприемлемому соглашению.

"Соглашение было подписано 16 сентября этого года. Российская компания обязалась поставить самолеты в Иран в течение 18 месяцев", - сообщил глава правления авиакомпании.

*источник: РИА "Новости"
26.09.06*

КОМПАНИЯ BOEING РАСШИРЯЕТ КОНТРАКТ С ЦАГИ В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА ПО ПРОЕКТУ BOEING 787 DREAMLINER

Компания Boeing [NYSE: BA] расширяет сотрудничество в рамках многомиллионного контракта с Центральным Аэрогидродинамическим Институтом (ЦАГИ). Проект предусматривает проведение испытаний и сертификацию панелей фюзеляжа нового самолета Boeing 787 Dreamliner. ЦАГИ будет проводить испытания 12 панелей самолета на территории института в подмосковном Жуковском. В ходе испытаний будут проведены измерения прочности секций фюзеляжа Boeing 787, изготовленных из самых современных композитных материалов, при моделировании полетных условий с большими нагрузками.

Панели, каждая размером три метра в длину и три метра в ширину, будут отправлены в Жуковский партнерами компании Boeing по изготовлению элементов фюзеляжа в США, Италии и Японии. Компания Boeing выбрала российскую авиакомпанию "Волга-Днепр" для транспортировки уникального груза на борту тяжелого транспортного самолета Ан-124.

Boeing совместно с ЦАГИ спроектировал и установил уникальный испытательный и сертификационный стенд, который будет использоваться ЦАГИ для испытаний панелей Boeing 787.

ЦАГИ приступит к проведению испытаний весной 2007. Все работы по сертификации и проведению испытаний проводятся в полном соответствии с требованиями законодательства США в области экспорта.

"Компания Boeing остановила свой выбор на ЦАГИ, так как этот институт обладает лучшими знаниями и опытом в проведении испытаний сложных аэрокосмических конструкций," - заявил Майк Бэр (Mike Bair), вице-президент и генеральный менеджер программы Boeing 787, осуществляемой подразделением Boeing Commercial Aircraft. "Мы проводим такие испытания только в двух странах - в США и в России. Россия играет очень важную роль в проектировании, производстве, испытаниях и сертификации нашего нового лайнера Boeing 787."

"Мы с удовлетворением приняли предложение Boeing стать прямым поставщиком услуг для этих испытаний," - сказал Георгий Замулло, заместитель директора ЦАГИ. "Участие в таком технологическом процессе будет полезно для ЦАГИ, так как это позволит ЦАГИ получить новый опыт по проведению испытаний и сертификации авиационных конструкций из

композитных материалов." В рамках контракта ЦАГИ уже проводил серию усталостных и статических испытаний конструктивных элементов других гражданских самолетов компании Boeing. Работы по контракту, включая испытания Boeing 787, оцениваются в несколько миллионов долларов.

Расширение сотрудничества в рамках контракта с ЦАГИ является очередной вехой укрепления долгосрочного партнерства компании Boeing с российской авиакосмической промышленностью.

"Более 400 инженеров из ведущих российских компаний помогают компании Boeing в проектировании первого в мире композитного самолета - Boeing 787 Dreamliner," - сообщил доктор технических наук Сергей Кравченко, президент компании Boeing-Россия/СНГ. "Российские инженеры были заняты в проектировании более 30% носовой секции самолета Boeing 787, наиболее сложной части самолета, а также пилона и элементов крыла.."

Еще 300 инженеров были заняты в проектировании порядка 40% конструкций широкофюзеляжного грузового самолета Boeing 747LCF, модифицированного варианта 747, специально спроектированного для доставки секций фюзеляжа и крыльев Boeing 787 на площадку окончательной сборки в США, добавил Кравченко.

"Компания Boeing предполагает заключить контрактов приблизительно на 27 млрд. долларов США в России в течение следующих 30 лет, преимущественно на закупки изделий из российского титана, а также инженерные, научно-исследовательские и информационно-технологические проекты. В этих работах будет принимать участие Московский конструкторский центр Boeing и российские партнеры компании, они обеспечат поддержку различных программ компании Boeing," - сообщил Кравченко.

"Недавно мы вышли на новый уровень сотрудничества с нашими российскими партнерами, создав на паритетной основе совместное предприятие с "ВСМПО-Ависма", которое будет осуществлять механическую обработку штампованных изделий из титана для гражданских самолетов" - заявил Кравченко.

*источник: газета "Гудок"
12.09.06*

"ВСМПО-АВИСМА" ПРИОБРЕЛА ЕВРОПЕЙСКУЮ "ДОЧКУ"

Открытое акционерное общество "Корпорация ВСМПО-Ависма" приобрело 100% долю в уставном капитале Tirus GmbH (место расположения - Франкфурт-на-Майне, Германия). Как говорится в официальном сообщении ОАО, дата, с которой изменится доля участия ВСМПО в уставном капитале немецкой дочке - 01 февраля 2006 г.

В титановом холдинге поясняют, что сделка обусловлена необходимостью более полного охвата европейского рынка. Ранее топ-менеджеры холдинга говорили, что усиление позиций в Европе входит в список стратегических задач развития бизнеса в 2006 г. Для этого ВСМПО даже было намерено перевести

один из своих европейских центров продаж из Германии во Францию для обеспечения более полного охвата европейского рынка.

В настоящее время корпорация имеет также подразделение Tirus UK в Великобритании и 2 представительства в Северной Америке, а также совместное предприятие с американской компанией Allegheny Technologies Incorporated (ATI) - Uniti, которое специализируется на производстве и сбыте широкой номенклатуры продукции из технически чистого титана не аэрокосмического назначения

*источник: ИА "Новый регион"
12.09.06*

ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ВСМПО-АВИСМА" ВЫПЛАТИЛО В КАЧЕСТВЕ ДИВИДЕНДОВ ЗА 2005 ГОД 430,375 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" выплатило в качестве дивидендов за 2005 г 430,375 млн руб. Об этом говорится в сообщении корпорации.

Сумма начисленных, но не выплаченных дивидендов составляет 6,363 млн руб. Дивиденды были не выплачены в связи с отсутствием необходимой информации об акционерах для осуществления эмитентом соответствующих действий.

Акционеры ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" на годовом собрании 28 июня приняли решение выплатить дивиденды за 2005 г в размере 37,88 руб на акцию. По итогам 2004 г компания выплачивала дивиденды в размере 29 руб на акцию.

Уставный капитал "ВСМПО-АВИСМА" составляет 10625600 руб, разделен на аналогичное количество обыкновенных акций номиналом 1 руб.

По итогам 2005 г. ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" получило 3,174 млрд руб чистой прибыли по РСБУ, выручка от реализации составила 16,8 млрд руб. Группа "Ренессанс Капитал" объявила в сентябре о продаже 41-проц. пакета акций ОАО "Корпорация

ВСМПО-АВИСМА" ФГУП "Рособоронэкспорт".

В свою очередь, губернатор Свердловской области Эдуард Россель сообщил, что в этом году государство получило контроль над 60% акций ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА".

Ранее сообщалось, что "Рособоронэкспорт" может стать собственником 70% акций "ВСМПО-АВИСМА". Основные переговорщики - Владислав Тетюхин (один из совладельцев "ВСМПО-АВИСМА") и "Ренессанс Капитал". У первого ФГУП выкупит лишь 27% акций из его 30-проц. пакета. А еще более 40% титановой компании "Рособоронэкспорт" приобретет у "Ренессанс Капитал".

ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" - крупнейший в мире производитель титановой продукции, в первую очередь - аэрокосмического назначения. Численность персонала - около 20 тыс. человек.

*источник: АРМС-ТАСС
13.09.06*

ПРЕЗИДЕНТ ВЕНЕСУЭЛЫ СООБЩАЕТ О ПРЕДСТОЯЩЕЙ ЗАКУПКЕ РОССИЙСКИХ ВОЕННО- ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ "АНТОНОВ"

Президент Венесуэлы Уго Чавес объявил о решении своего правительства закупить партию российских самолетов "Антонов" для улучшения военно-транспортной авиации страны.

"Мы закупили несколько российских самолетов типа "Антонов", подобных, или даже лучших в некоторых случаях, чем (американские - ИФ) "Геркулесы", чтобы иметь хорошую транспортную авиацию", - ска-

зал глава венесуэльского государства, выступая в Школе военной авиации в городе Маракайе.

Он не уточнил, сколько самолетов намерена приобрести Венесуэла, но отметил, что в Россию с этой целью отправится военная комиссия.

*источник: ИА "Интерфакс"
20.09.06*

АВАРИЯ САМОЛЕТА ЯК-130 ПОД РЯЗАНЬЮ НИКАК НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ЗАКУПКУ ЭТОГО САМОЛЕТА ДЛЯ НУЖД МИНОБОРОНЫ РФ

Инцидент с учебно-боевым самолетом Як-130, произошедший в конце июля под Рязанью, никак не повлияет на его серийную закупку для российских ВВС. Об этом сегодня заявил в Нижнем Новгороде вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов по итогам совещания с руководителями предприятий ОПК Нижегородской области.

По словам министра, установочная партия Як-130 в количестве 12 самолетов будет закуплена до конца 2007 г. После завершения всех испытаний в 2008 г самолет будет поставлен на вооружение ВВС России, "и это будут совсем другие закупки", цитирует ИТАР-ТАСС. Вице-премьер РФ напомнил, что оба летчика сумели катапультироваться, причем эта операция была произведена, когда самолет летел кабиной вниз. "Это еще раз подчеркивает высочайший уровень катапультной системы самолета Як-130", - подчеркнул он.

Разбившийся под Рязанью самолет был застрахован, поэтому никакого ущерба Министерство обороны РФ не понесло. "Но было важно разобраться в причинах инцидента, поскольку полет был испытательный, а при испытании такой серьезной техники мы не можем рассчитывать, что все пойдет на 100 процентов без сбоев", - сказал вице-премьер РФ.

О том, что авария не повлияет на программу производства Як-130 и его закупок для нужд армии, заявил 11 августа главком ВВС РФ Владимир Михайлов.

По его словам, причиной ЧП с самолетом "стал отказ четырехжды резервированной командной системы управления, но с техникой, особенно на этапе испытаний, это порой случается". Главком сообщил, что на средства от страховки аварийного Як-130 "мы сможем построить третий в дополнение к двум имеющимся самолетам для продолжения испытаний".

Як-130 - самолет нового поколения. Летчики прозвали его "летающей партией". Это универсальная машина двойного назначения, которая может использоваться как учебно-тренировочный или как легкий ударный самолет. Первая партия из четырех самолетов уже была передана на вооружение ВВС.

Як-130, оснащенный двумя двигателями ТРДД с тягой по 2500 кг, представляет собой моноплан классической схемы со среднерасположенным стреловидным крылом и двухместной кабиной типа "тандем". Аэродинамическая схема и характеристики системы управления и силовой установки позволяют самолету выполнять полеты практически во всех режимах, свойственных современным и перспективным боевым самолетам. Машина оснащена электродистанционной комплексной системой управления, выполняющей функции системы автоматического управления и активной системы безопасности полета.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
13.09.06*

РОССИЯ И КИТАЙ ПРИСТУПИЛИ К РЕАЛИЗАЦИИ РЕШЕНИЯ О СОЗДАНИИ СОВМЕСТНОГО УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО САМОЛЕТА

Россия и Китай подписали соглашение и "приступили к реализации" решения о создании совместного учебно-тренировочного самолета, а также "обсуждают возможность" совместной разработки "большого транспортного самолета". Об этом заявил на пресс-конференции в Пекине первый заместитель министра промышленности и энергетики РФ Андрей Реус.

Он подвел итоги завершившегося сегодня в китайской столице первого заседания двусторонней подкомиссии по сотрудничеству в области гражданской авиации и гражданского авиастроения. На заседании был утвержден план сотрудничества российской и китайской сторон по указанным направлениям на 2007-2010 гг., обсуждались перспективы участия российских и китайских фирм в международных авиасалонах, которые будут проводиться в обеих странах. Подкомиссия работала по четырем группам,

рассматривая различные аспекты взаимодействия по гражданскому самолетостроению, гражданскому вертолетостроению, созданию двигателей для гражданской авиации и разработке новых материалов и технологий.

"Сейчас идет работа по определению облика большого транспортного самолета, и я не хотел бы превосходить те решения, которые будут приняты специалистами", - сказал Реус, отвечая на вопрос ИТАР-ТАСС.

Говоря о том, будут ли поставляться Китаю российские гражданские самолеты, договоренность о которых была достигнута ранее, Реус заверил, что "все контракты будут выполнены".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
22.09.06*

НОВЫЙ АН-140 СОВЕРШИТ ПОЛЕТ ИЗ ЯКУТСКА В ХАБАРОВСК

Самолет Ан-140 производства ОАО "Авиакор - авиационный завод" (Самара) в субботу совершит первый полет из Якутска в Хабаровск.

Как сообщает "Интерфакс" со ссылкой на представительство Якутии в Хабаровске, Ан-140 показал на испытаниях в республике при минусовых температурах хорошие летно-технические характеристики.

"По своим возможностям машина превосходит такие типы самолетов, как Ан-24, Ил-114-100. Самолет Ан-140 - турбовинтовой высокоплан, предназначенный для региональных пассажирских и грузовых перевозок. Он отвечает всем современным международным требованиям по шуму и экологичности, может взлетать и садиться на короткие ВПП, несвя-

занный грунт, снег, песок и гальку", - сообщили в представительстве Якутии со ссылкой на пресс-службу ОАО "Авиакор - авиационный завод".

Самолет вмещает 52 пассажира, коммерческая нагрузка - 6 тонн, дальность полета с пассажирами - 2500 км, максимальная скорость - 537 км/ч, расход топлива - 580 кг/ч.

Власти Якутии приняли решение приобрести новый самолет в 2003 г. на лизинговых условиях. Планируется, что республика закупит три машины Ан140. Заявку на шесть самолетов подтвердила также хабаровская авиакомпания "Дальавиа".

*источник: газета "Труд"
22.09.06*

В НОВОСИБИРСКЕ НЕКОМУ СТРОИТЬ САМОЛЕТЫ

В самом авиационном городе страны - Новосибирске - некому строить самолеты. НАПО имени Чкалова испытывает настоящий "кадровый голод". Об этом съёмочной группе "Вестей" рассказали на предприятии. С таким невеселым настроением специалисты сегодня праздновали День машиностроителя.

Заводу имени Чкалова в этом году исполнилось 75 лет. И что он всегда значил для родины, рассказывать долго. Во время войны каждый пятый самолет Красной Армии был новосибирского производства. А в мирное - здесь раньше других заводов осваивали выпуск самолетов нового поколения.

В цехах и отделах трудилось почти семнадцать тысяч рабочих и служащих. Специалисты те были высокого класса. Но с начала девяностых коллектив сократился в четыре раза.

Михаил Остроушенко, заместитель директора НАПО по кадрам: "Большое количество квалифицированных кадров ушло с завода. Некоторые по старости ушли на пенсию. В то же время сложная обстановка сложилась и с подготовкой кадров". Дело не столько в наличии специалиста, сколько в его подготовке. Цех высокоскоростной обработки - здесь немецкие станки, каких и по телевизору не увидишь. Кому можно доверить работать на них - вопрос риторический.

Иван Залер, начальник цеха высокочастотной обработки: "Точность фрезерования - до 5 микрон, а если производить здесь окончательную расточку и развертывание отверстий, то это в 1-2 микрона".

Эти микроны глазу не видны. Но от них зависит многое. Александру Руцкому двадцать четыре, и он не так давно на заводе. Но технологию уже усвоил "на зубок". А главное в ней - опять же личные качества рабочего: внимательность и ответственность.

Александр Руцкой, оператор станков с программным управлением: "Сначала нужно установить деталь. Закрепить ее прижимами. Второе - настроить. И, в-третьих, следить за обработкой".

К сожалению, Александр Руцкой - приятное исключение - образованный человек, знал, куда и зачем он идет. Подготовка молодежи в целом оставляет желать лучшего, говорят на заводе Чкалова. И собираются привлечь специалистов хорошей зарплатой. Предприятие наращивает объемы производства - это модернизация старых моделей и выпуск трех новых, гражданских и военных.

*источник: телеканал "Новосибирская ГТРК"
21.09.06*

РОССИЙСКАЯ ЧЕТВЕРТЬ

Россия хотела бы получить блокирующий пакет в European Aeronautic Defence & Space Co. (EADS), заявил вчера помощник президента по международным делам Сергей Приходько. В начале недели корпорация официально подтвердила, что ее новым акционером с долей 5,02% акций стал российский Внешторгбанк (ВТБ).

European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) N.V. зарегистрирована в Нидерландах. Выручка в первом полугодии 2006 г. - 19 млрд евро, чистая прибыль - 1,04 млрд евро. Активы EADS - 100% Eurocopter (вертолеты), Astrium (спутники), 50% ATR (турбовинтовые самолеты), 47% Dassault (истребители), 40% MBDA (ракеты), 80% Airbus (самолеты). 22,49% акций EADS принадлежит DaimlerChrysler AG, у французского холдинга SOGEGADE (по 50% в нем у Lagardere и правительства Франции) - 29,99%, но до конца года он продаст 7,5%, 5,48% - у испанского госхолдинга SEPI, 5,02% - у ВТБ, остальное (42,04%) обращается на биржах Франкфурта, Парижа и Мадрида.

"Любой государственный интерес осязаем тогда, когда мы можем принимать решения или влиять на них, - цитирует Приходько "Интерфакс". - Если мы сочтем экономически обоснованным <...> более близкую степень взаимодействия с EADS, то тогда роль государства должна быть такой, чтобы оно могло принимать решения, а решения принимаются, когда есть, по крайней мере, блокирующий пакет".

Высокопоставленный госчиновник подтвердил "Ведомостям", что на высшем уровне идут консультации по поводу приобретения крупного пакета акций EADS, о консультациях осведомлены президент, премьер, руководитель администрации президента, помощники президента и руководство создаваемой сейчас Объединенной авиакорпорации (ОАК).

Речь не обязательно идет о блокирующем пакете, т. е. 25% + 1 акция, продолжает он. Обсуждается возможность того, чтобы доля России была на равных с главными акционерами EADS и "мы могли участвовать в управлении". Если это удастся, то Россия будет добиваться полноправного вхождения в совет директоров компании, для чего потребуются изменения в уставе, заключил высокопоставленный чиновник.

"Как альтернативный вариант рассматривается возможность обмена акциями между EADS и ОАК", - говорит источник, знакомый с планами ОАК. Гендиректор РСК "МиГ" Алексей Федоров, предложенный на пост руководителя ОАК, от комментариев отказался.

"У EADS военные программы, она рассчитывает на важные подряды Пентагона, - говорит источник в

российском авиапроме. - Поэтому непосредственное участие России в ее капитале - наименее желательный вариант для Запада".

На рынке можно скупить 25% и более акций EADS, но даже это не будет означать для покупателя участия в управлении. Независимо от количества акций попасть в совет директоров без поддержки DaimlerChrysler или правительства Франции нельзя: по уставу правом голоса при выборе членов совета обладают только эти два акционера. Каждый из них номинирует четырех своих кандидатов и по одному независимому. Всего в совете 10 директоров.

Пока акционеры EADS хранят молчание. В министерстве экономики Франции, Lagardere и DaimlerChrysler запросы "Ведомостей" оставили без ответа.

Представители EADS вчера были недоступны для комментариев.

Любые конкретные шаги по вхождению России в EADS возможны только после того, как будет достигнута принципиальная политическая договоренность об этом между президентом Владимиром Путиным, канцлером Германии Ангелой Меркель и президентом Франции Жаком Шираком, объясняет эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Ближайшая встреча глав государств состоится 22 сентября в Париже.

На новостях из России капитализация компании, рухнувшая в июне на 26%, выросла за прошедшие две с небольшим недели с \$23,55 млрд до \$24,5 млрд. После заявления Приходько котировки EADS на Парижской бирже подскочили более чем на 5%. Рыночная стоимость блокпакета составляет сейчас \$6,1 млрд. Законно получить такую сумму у госбанков невозможно: по нормативам Центробанка российские банки не могут инвестировать в акции одной компании более четверти своего капитала. На 1 июля четверть капитала Сбербанка составляла \$2,7 млрд, группы Внешторгбанка - \$1,4 млрд, Газпромбанка - \$375 млн. "Логично действовать через Внешэкономбанк, который не является классическим банком в российском понимании и выпадает из-под регулирования", - считает бывший директор департамента иностранных операций Центробанка Андрей Черепанов.

Размер капитала Внешэкономбанка неизвестен, но перед покупкой "Роснефтью" "Юганскнефтегаза" Внешэкономбанк купил векселя "Роснефти" и ее "дочек" на сумму более \$6 млрд.

источник: газета "Ведомости"
13.09.06

"РЕНОВА" ПОЛУЧИЛА ПРОЦЕНТ С ПРОДАЖИ "ВСМПО-АВИСМЫ"

Группа "Ренова" отказалась от претензий к продаже 13,4% акций ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" группе "Ренессанс Капитал". "Ренова", "ВСМПО-Ависма", экс-владельцы корпорации Вячеслав Брешт и Владислав Тетюхин, а также компания Renaissance Securities (входит в "Ренессанс Капитал") подписали 1 сентября мировое соглашение. Стороны договорились, что больше не будут судиться друг с другом. Из лондонского и нью-йоркского судов отозваны все иски со стороны Lamane Trading Corporation (представляет интересы "Реновы") к "ВСМПО-

Ависма". В качестве компенсации "Ренова" получила от "ВСМПО-Ависмы" \$15,5 млн. По данным Ъ, это 1% от суммы, заплаченной ФГУП "Рособоронэкспорт" за покупку 60% акций "ВСМПО-Ависмы" у господ Брешта и Тетюхина (сделка должна завершиться в ближайшее время). "Государство просто откупилось от "Реновы", - полагает аналитик ИК "Брокеркредитсервис" Вячеслав Жабин.

источник: газета "Коммерсантъ"
08.09.06

\$1,5 МЛРД ПЕРЕЛЕТАЮТ ИЗ ТАШКЕНТА В УЛЬЯНОВСК

Китай отложил заседание двусторонней российско-китайской комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Главной причиной стал срыв Россией контракта на поставку Пекину 38 самолетов Ил-76 и Ил-78 на сумму \$1,5 млрд. Чтобы спасти контракт, Россия намерена перенести производство "Илов" из Ташкента в Ульяновск. Однако перенос сроков заседания комиссии может затормозить подписание ряда новых контрактов на поставку российских вооружений и военной техники в Китай.

Как заявили в Минобороны РФ, планировавшаяся на сентябрь встреча министров обороны России и Китая в Пекине перенесена на середину октября, "и то под большим вопросом". Министры должны были встретиться для проведения очередного заседания двусторонней межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству (ВТС). Источники в Федеральной службе по ВТС (ФСВТС) сообщили, что китайская сторона отложила заседание на неопределенный срок, потребовав выполнения Россией обязательств по уже подписанным контрактам, в первую очередь по поставке в КНР 34 транспортно-десантных самолетов Ил-76МД и 4 самолетов-заправщиков Ил-78 на общую сумму \$1,5 млрд. Контракт был подписан год назад ФГУП "Рособоронэкспорт" и Минобороны Китая. Главным исполнителем контракта стало Ташкентское авиаобъединение имени Чкалова (ТАПОиЧ), большинство комплектующих поставляют российские предприятия.

Поставка самолетов до сих пор не началась, хотя первые машины в Китае ждали летом. В июне ТАПОиЧ проинспектировал член постоянного комитета политбюро ЦК китайской компартии Ли Чанчунь. По словам источника в ФСВТС, "после этого визита Пекин начал регулярно напоминать о необходимости выполнения условий контракта, а в сентябре уведомил Москву о том, что заседания комиссии по ВТС не состоится, пока не будет решен этот вопрос". В ТАПОиЧ отказались прокомментировать срыв контракта. Источники в на предприятии пояснили, что после

долгого кризиса из-за отсутствия заказов у ТАПОиЧ "просто не осталось человеческих ресурсов для их реализации".

Российская сторона уже начала работу по спасению контракта. Президент НП "Объединенный авиационный консорциум" (ОАК) Валерий Безверхний недавно заявил о планах переноса производства Ил-76 из Узбекистана в Россию. Другой высокопоставленный источник в ОАК пояснил, что принято решение о сборке самолетов для Китая на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". Главным субподрядчиком станет Воронежское акционерное самолетостроительное общество. Правда, не исключено, что в Ульяновске будет собираться более современная и дорогая версия самолета Ил-76МФ с большей грузоподъемностью и увеличенным ресурсом. "Это потребует корректировки контракта с КНР", - считает источник в.

Перенос сроков заседания российско-китайской комиссии по ВТС может отложить подписание ряда новых контрактов на поставку вооружений и военной техники в Китай. В рамках работы комиссии планировалось уточнить последние детали контракта на поставку четырех десантных кораблей на воздушной подушке "Зубр" на сумму около \$210 млн, согласовать условия поставки более 15 противолодочных самолетов-амфибий Бе-200 с модульной прицельно-поисковой системой "Морской змей" (на \$400 млн) и самолетов-амфибий Бе-103. Кроме того, на заседании комиссии ожидалось подписание "Рособоронэкспортом" и Минобороны Китая контрактов на поставку для ВМС Китая почти 40 десантно-транспортных вертолетов Ка-29 и более 20 вертолетов радиолокационного дозора и наведения Ка-31 на общую сумму около \$200 млн. Теперь согласование контрактов более чем на \$800 млн сдвигается на неопределенный срок.

*источник: газета "Коммерсантъ"
15.09.06*

ЗАВЕРШИЛАСЬ ПЕРВАЯ ФАЗА СЕРТИФИКАЦИИ БЕ-200 В ЕВРОПЕ

Первая фаза сертификации самолета-амфибии Бе-200 по европейским нормам и требованиям, когда европейские авиационные власти знакомятся с типовой конструкцией самолета, завершилась. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в Авиационном регистре Межгосударственного авиационного комитета.

По его словам, осталась вторая фаза - совместная работа специалистов над программой сертификационных испытаний и третья фаза - рассмотрение доказательной документации.

Он сообщил, что сейчас рассматривается сертификация только противопожарного варианта самолета. "На сегодня по первому этапу сертифицируется только противопожарный вариант Бе-200", - отметил собеседник.

Он уточнил, что при сертификации только противопожарного варианта европейские авиационные власти смогут выдать только сертификат ограниченной категории, который позволяет сертифицировать

самолет с ограниченным набором характеристик и функций, а впоследствии расширять характеристики и назначение самолета с оформлением дополнений к сертификату типа.

Однако такой сертификат дает возможность сертифицировать и маршевый двигатель, и вспомогательную силовую установку (ВСУ) самолета. "То есть никаких отдельных сертификационных испытаний двигателя и ВСУ в дальнейшем проводить не требуется", - отметил источник.

Самолет Бе-200 сейчас очень востребован в мире. Он уже отработал на реальном тушении пожаров в Италии в прошлом году и в Португалии в текущем году, имеются более или менее серьезные заявки на поставку самолетов именно в противопожарном варианте, и именно этот вариант наиболее востребован сейчас на авиарынке, считает собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
26.09.06*

"КОНОТОПСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД "АВИАКОН" ОТМЕЧАЕТ 75-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

"Конотопский авиаремонтный завод "Авиакон" отмечает сегодня 75-летний юбилей. История одного из старейших авиационных ремонтных предприятий СНГ началась 5 сентября 1931 года.

В настоящее время ГП "КАРЗ "Авиакон" обеспечивает решение задач любой сложности в области капитально-восстановительного ремонта, переоборудования и обслуживания вертолетов "Ми" всех типов и модификаций.

Авиационные мастерские, предшественник "Авиакона", были сформированы в 1931 году в городе Запорожье в составе 18-ой авиабригады Украинского военного округа. Они осуществляли ремонт самолетов ТБ-3 и Р-6, авиамоторов М-5, а с 1934 года - самолетов И-16, ДБ-3А, ДБ-3Ф, авиадвигателей М-17, М-87, М-88. Через семь лет авиамастерские были переданы Одесскому Военному округу и получили название 16-е Самостоятельные авиационные мастерские (САМ).

С началом Великой Отечественной войны 16-е САМ были включены в состав действующей армии и были единственными ремонтными мастерскими Южного фронта, которые восстанавливали поврежденные в боях самолеты и двигатели, а также обеспечивали техническую помощь непосредственно в войсковых частях. К окончанию войны 16-е САМ назывались 95-е САМ. В начале 1946 года 18-я воздушная армия была преобразована в Дальнюю авиацию, а 95-е САМ - в 224-ую авиационно-ремонтную базу (АРБ) с местом постоянной дислокации в г. Конотопе Сумской области. В 1950 году перед коллективом базы была поставлена задача по освоению ремонта бомбардировщика Ту-4 и двигателя АШ-73ТК.

С поступлением на вооружение Дальней авиации самолетов с газотурбинными двигателями 224-й АРБ был доверен ремонт одного из самых мощных в мире турбовинтовых двигателей НК-12, которыми оснащались стратегические бомбардировщики Ту-95, Ту-95К, Ту-114, АН-22. 16 июля 1963 года 224-ая АРБ получила статус Авиационно-ремонтного завода - 535 АРЗ. В ноябре 1964 года, не прекращая работу с двигателями НК-12, завод получил задачу стать ведущим предприятием по ремонту вертолета Ми-6. 4 января 1970 года КАРЗ был определен ведущим предприятием в

ремонтной сети ВВС по капитально-восстановительному ремонту вертолетов Ми-6 и Ми-10. Всего с 1964 по 1996 годы на Конотопском АРЗ было отремонтировано и переоборудовано более 900 вертолетов Ми-6 и Ми-10 различных модификаций. В декабре 1974 года на заводе началось освоение ремонта транспортно-боевого вертолета Ми-24 (Ми-35).

Сейчас КАРЗ "Авиакон" продолжает заниматься капитально-восстановительным ремонтом, а также переоборудованием вертолетов Ми-24, Ми-35 любых модификаций с целью улучшения их летно-технических и эксплуатационных характеристик, повышения боевой эффективности и продления назначенного ресурса планера и его систем. В 1989 году перед коллективом АРЗ была поставлена задача освоения ремонта самого тяжелого и грузоподъемного вертолета в мире - Ми-26. Конотопский авиаремонтный завод стал единственным предприятием, ремонтирующим эти машины. За 1990-1992 годы было капитально отремонтировано 30 вертолетов Ми-26, из которых два - для ВВС Индии.

В 1992 году коллектив АРЗ начал освоение капремонта самых массовых вертолетов Ми-8, Ми-17 и их модификаций. В дальнейшем приоритетным направлением капитально-восстановительного ремонта вертолетов Ми-8, Ми-17 стало их оснащение дополнительным оборудованием и приборами, выполнением ремонта с использованием неразрушающих методов контроля изделий.

В 1993 году коллектив АРЗ приступил к освоению ремонта вертолетов Ми-2. В настоящее время в разных странах эксплуатируется более полутора тысяч таких машин, выработавших свой ресурс и требующих ремонта. "Авиакон" способен обеспечить капитальный ремонт Ми-2 всех модификаций, увеличение срока их службы и ресурса, улучшение летных характеристик, а также переоборудование базовых вертолетов.

КАРЗ "Авиакон" также исследует техническое состояние и проводит гарантийное и сервисное обслуживание вертолетов в местах их эксплуатации.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ В АВГУСТЕ

На расширенном производственном совещании менеджмента ЗАО "Авиастар-СП" обсуждены итоги работы предприятия в августе. Основной показатель - план по товарным объемам предприятием - выполнен, рост объемов производства составил 5,1%. Стабильно наращивали производство самолетной продукции цехи производств: металлургического, заготовительно-штамповочного, механо-каркасного, композиционных материалов, механо-сборочного, защитных покрытий, технологической оснастки, агрегатно-сборочного и окончательной сборки. Летно-испытательной станцией завершены в августе окончательные сертификационные испытания самолета Ту-204-120СЕ для КНР, в т.ч. и полеты с участием китайских летчиков. Поступившая из авиакомпании "Владивосток Авиа" информация свидетельствует, что четыремя самолетами Ту-204-300, переданными

в эксплуатацию в 2005 году, проводились регулярные рейсы, срывов и задержек по вине ЗАО "Авиастар-СП" не было.

Выступивший на совещании генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов назвал нынешнее состояние завода переломным. Предприятиям - поставщикам проплачено за материалы и комплектующие почти 1,5 миллиарда рублей. Это дает возможность перехода на порционное производство самолетов. Гарантией того, что это вполне выполнимо служит тот факт, что в августе нынешнего года впервые за всю историю завода производительность превысила 500 тысяч нормо-часов. В сентябре этот показатель должен быть не менее 540 тысяч, и к концу году должен быть взят рубеж в 600 тысяч нормо-часов.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.09.06*

В РОССИИ ВПЕРВЫЕ ПРОЙДЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА БЕСПИЛОТНЫХ СИСТЕМ

В начале следующего года в Москве состоится Первый Московский Международный форум и выставка "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК" - "UVS-TECH 2007". Мероприятие пройдет в Центральном выставочном комплексе "Экспоцентр" с 30 января по 01 февраля 2007 г.

Мероприятие будет проходить под патронажем Торгово-промышленной Палаты Российской Федерации при поддержке: Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации, Федерального агентства по промышленности, Федерального агентства по энергетике, Комитета Совета Федерации ФС РФ по обороне и безопасности, Комитета Государственной Думы ФС РФ по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, Комитета Государственной Думы ФС РФ по безопасности, ЗАО "ФНПЦ "НефтегазАэроКосмос", Московского государственного технического университета им. Н.Э.Баумана, Московского авиационного института, ООО "ЭКСПО-ЭКОС", Московской торгово-промышленной палаты, Межгосударственного авиационного комитета, Союза нефтегазопромышленников России, Международного союза авиапромышленности, ОАО "Газпром", ОАО "Роснефть", ОАО "Транснефть", Компании "Advantage Business Group".

К участию в Выставке и Форуме приглашаются: ведущие российские предприятия - разработчики и изготовители беспилотной техники, комплексов управления, навигации, связи и специализированного оборудования; ведущие зарубежные компании - изготовители беспилотной техники, комплексов управления, навигации, связи и специализированного оборудования из Израиля, Великобритании, Италии, Норвегии, США, Японии и других стран; отраслевые институты ТЭК, научные учреждения РАН и учебные институты; руководители ведущих предприятий ТЭК России (ОАО "Газпром", ОАО "Роснефть", ОАО "ЕЭС России", ОАО "Транснефть", ОАО "Транснефтепродукт" и др.); представители Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и другие заинтересованные министерства и ведомства; руководители и специалисты коми-

тетов ТПП РФ, территориальных торгово-промышленных палат, объединений предпринимателей и коммерческих организаций - членов ТПП РФ, торгово-промышленных палат СНГ и других стран ближнего и дальнего зарубежья.

На выставке будут продемонстрированы образцы беспилотной техники, включая летательные аппараты самолетного и вертолетного типа, беспилотные аэростатные комплексы, комплексы управления, навигации, связи и специализированное оборудование, видеоматериалы об опыте использования беспилотной техники в различных целях.

На Международном Форуме будут представлены доклады представителей министерств и ведомств, руководителей ведущих предприятий ТЭК, представителей российских и зарубежных компаний, отраслевых институтов ТЭК, научных учреждений РАН и учебных институтов по следующим темам: роль государства в создании законодательной базы для использования беспилотных многоцелевых комплексов в гражданских целях, задачи, которые необходимо решать с применением беспилотных многоцелевых комплексов (производственно-экологический мониторинг, обеспечение промышленной безопасности, охрана инфраструктурных объектов ТЭК, проведение антитеррористических мероприятий и т.д.), опыт использования беспилотной техники, работы по созданию беспилотных многоцелевых комплексов, работы по созданию специализированного оборудования для размещения на беспилотных аппаратах, специфические требования к специализированному оборудованию для проведения работ в интересах ТЭК и других научных аспектах применения беспилотных многоцелевых комплексов, нормативно-правовое обеспечение решения задач создания и использования беспилотных многоцелевых комплексов.

Целью мероприятия является обеспечение взаимодействия предприятий ТЭК, отечественных и зарубежных производителей аэрокосмической техники, государственных структур при проведении работ по созданию и использованию беспилотных многоцелевых комплексов, в том числе на базе беспилотных летательных аппаратов, в интересах ТЭК.

*источник: сайт "Беспилотная авиация"
25.09.06*

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ПОСТАВИТ В ХОРВАТИЮ 10 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-171Ш

10 военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш будет поставлено заказчику в течение 2007 г. По условиям контракта вертолеты поступят в счет государственного долга России как правопреемницы СССР перед республиками бывшей Югославии. Одновременно был заключен контракт об обучении хорватского летно-технического персонала. Первый этап обучения пройдет в Бурятии на базе ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", второй - на территории Хорватии. Информацию об этом распространили в компании "Улан-Удэнский авиазавод", сообщает ИРА "Восток-Телеинформ".

Напомним, переговоры о поставке вертолетов Ми-171Ш начались год назад после заявки Министерства Обороны Хорватии в ФГУП "Рособоронэк-

спорт". 4 июля текущего года в Загребе представителями ФГУП "Рособоронэкспорт" и хорватской стороной подписан контракт.

Точные сроки поставок определяются после подписания между правительством Российской Федерации и правительством республики Хорватия соглашения об урегулировании обязательств бывшего СССР перед бывшей Югославской республикой. Это уже третий случай поставки продукции по займам в истории работы ОАО "Улан-Удэнский авиазавод" на внешнем рынке. Подобные поставки ранее осуществлялись в Чехию и Словакию.

*источник: ИА "Regions.Ru"
04.09.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Медведи могут еще и летать	43
Глава EADS: российские партнеры важны для корпорации	43
В ЕС создают авиалайнер, которым не смогут управлять террористы	43
EADS объявила о новых задержках с поставками аэробуса A380	44
Гигантский авиалайнер A380 прошел первое тестирование в небе над Европой	44
Airbus назначил нового главу проекта по выпуску самолетов A380	44
Boeing заключил контракт с Пентагоном на 5 млрд долларов	44
US Airways заказывает самолеты A321	45
Британская оборонная компания BAE Systems может согласиться на продажу своих акций Airbus	45
Авиакомпания Lufthansa планирует приобрести 35 самолетов Airbus	45
Boeing получил заказ на 47 самолетов на общую сумму более 4 млрд долл.	45
Boeing установил видеосистему на самолеты модели 737 Next-Generation	46
Boeing оснастил летающие танкеры видеокамерами	46
Взлетел самолет-гигант с откидным хвостом	46
Компания Boeing завершила оформление заказов на поставку 150 самолетов в Китай	46
Компания Boeing получила контракт, связанный с реализацией инициативы по охране границ, принятой правительством США	47
Правительство Чехии отменяет продажу Aero Vodochody	47
Казахстан будет использовать украинские самолеты	47
ВВС США, возможно, отложат подписание договора на поставку самолетов-заправщиков	48
Для ВВС Японии разработают новую ракетную систему	48
Экваториальная Гвинея отказалась от украинских самолетов	48
Индия интересуется истребителями	48
Компания NetJets Europe подписала самый крупный в истории Европы заказ на поставку бизнес-джетов	49
Во Франции совершил первый полет новый разведывательный БЛА	49
Израиль организует производство самолетов-разведчиков у границ России	49
Сын "Конкорда"	50
Американские летчики заправят самолеты синтетическим топливом	50
Самолеты для бизнесменов и работников сельского хозяйства намерены выпускать в Узбекистане	50
Авиационную отрасль Украины хотят сделать прибыльной	51

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

МЕДВЕДИ МОГУТ ЕЩЕ И ЛЕТАТЬ

Как раз когда EADS, материнская компания Airbus, пытается сократить степень политического вмешательства в свое управление со стороны Парижа и Берлина, поступает известие о том, что покупка российским банком 5% акций EADS была скоординирована кремлевскими чиновниками и что акции, вероятнее всего, окажутся в руках российской государственной компании "Объединенная авиастроительная корпорация".

Хотя российские инвесторы вряд ли займут такое положение, что скоро смогут потребовать места в правлении EADS, участие компаний, связанных с Кремлем, обещает осложнить ситуацию для менеджеров EADS. "Объединенная авиастроительная корпорация"

и Москва, очевидно, считают эту инвестицию способом поближе подобраться к EADS, которая уже владеет 10% акций "Иркут", сибирского производителя самолетов, являющегося основой ОАК.

Российская инвестиция в EADS, а корпорация производит в числе прочего французские баллистические ракеты и питает амбиции стать крупным поставщиком американского министерства обороны, - это еще одно свидетельство, какими неожиданными сложностями оборачивается для западных политиков и представителей западных компаний экономическое и политическое возрождение России.

*источник: сайт "INOPRESSA.RU"
12.09.06*

ГЛАВА EADS: РОССИЙСКИЕ ПАРТНЕРЫ ВАЖНЫ ДЛЯ КОРПОРАЦИИ

Сопредседатель Совета директоров европейской оборонной корпорации EADS Арно Лагардер указал на важность сотрудничества с российскими партнерами.

"Все промышленные партнеры, представляющие российскую индустрию, являются для EADS важными и основными", - сказал Лагардер, представляя в Париже полугодовые результаты работы принадлежащей ему медиа-группы.

Он добавил, что подобное партнерство "отвечает экономическим интересам EADS".

В то же время Лагардер выразил сомнения в целесообразности включения российских представителей в Совет директоров европейской корпорации.

"Я не убежден, что для развития подобного партнерства следует менять состав Совета директоров EADS, иначе говоря - франко-германский пакт", - сказал Лагардер.

Согласно уставу корпорации, любые стратегические решения, связанные с управлением компанией,

принимаются ведущими акционерами - французским государством и французской группой Lagardere (им в равных долях принадлежит сейчас 29,99% капитала, но Lagardere уже объявила о предстоящей продаже половины своей доли), немецкой компанией DaimlerChrysler (22,49% капитала) и испанским государством, которое через холдинг SEPI владеет 5,48% акций EADS.

Помощник президента РФ Сергей Приходько, комментируя покупку Внешторгбанком 5% акций EADS за \$1 миллиард, не исключил возможность приобретения блокирующего пакета акций европейской корпорации.

"Если мы когда-то подойдем к определению совместного экономического интереса, то мы будем настаивать на таком участии, при котором мы имели бы по крайней мере блокирующий пакет", - сказал Приходько журналистам.

*источник: РИА "Новости"
14.09.06*

В ЕС СОЗДАЮТ АВИАЛАЙНЕР, КОТОРЫМ НЕ СМОГУТ УПРАВЛЯТЬ ТЕРРОРИСТЫ

Европейский авиастроительный консорциум Airbus при финансовой поддержке Еврокомиссии работает над созданием авиалайнера нового поколения, эксплуатация которого позволит избежать терактов, подобных тем, что были совершены против США 11 сентября 2001 г., сообщают в понедельник бельгийские СМИ.

Главной технической особенностью самолета станет его антитеррористическая "начинка". Так, в случае убийства пилотов, система безопасности

авиалайнера не позволит управлять воздушным транспортом террористам.

Самолет сохранит заданные экипажем курс и параметры полета. Изменить их смогут лишь наземные авиадиспетчерские службы.

Для защиты кабины пилотов от проникновения террористов создатели самолета намерены использовать биометрические технологии.

*источник: РИА "Новости"
11.09.06*

EADS ОБЪЯВИЛА О НОВЫХ ЗАДЕРЖКАХ С ПОСТАВКАМИ АЭРОБУСА А380

Компания EADS, контролирующая Airbus, объявила о возможности новых задержек с поставками авиалайнера А380, отметив при этом, что пока преждевременно пересматривать график поставок и оценивать финансовые последствия.

Это уже третье сообщение об отсрочках по основному проекту Airbus и второе с июня, когда технические проблемы привели к смене руководства компании и предупреждению о сокращении прибыли. Пока проект отложен на год.

"...Из того, что известно на сегодня, можно сказать, что будут новые отсрочки", - говорится в заявлении EADS.

"На текущий момент мы не проводили окончательной оценки финансовых последствий отсрочек и не урегулировали график поставок. Все необходимые ресурсы брошены на то, чтобы завершить продолжающуюся оценку", - сообщила компания.

В заявлении EADS говорится, что более подробная информация будет предоставлена в течение четырех недель. Ранее компания заявляла, что обнародует окончательный график поставок лайнера А380 к концу сентября.

источник: REUTERS
21.09.06

ГИГАНТСКИЙ АВИАЛАЙНЕР А380 ПРОШЕЛ ПЕРВОЕ ТЕСТИРОВАНИЕ В НЕБЕ НАД ЕВРОПОЙ

Крупнейший в мире самолет А380 Superjumbo завершил свой первый испытательный полет с пассажирами на борту. Он благополучно приземлился в аэропорту Тулузы, откуда и вылетел, проведя в воздухе семь часов. Дальнемагистральный лайнер преодолел расстояние в 6,5 тыс. км., проделав путь от Корсики до Великобритании и возвратившись обратно.

На борту до отказа заполненного самолета находились 474 пассажира. Почти все они - обладатели счастливых билетов лотереи, в которой участвовали 15 тыс. работников концерна Airbus по всему миру.

До этого момента все перелеты А380 осуществлялись без пассажиров. Регулярные рейсы аэробус будет осуществлять уже в этом году.

А380 - самый большой на сегодня пассажирский самолет. Его появление положило конец сорокалетней эре господства Boeing 747. На его борту могут одновременно находиться 555 человек.

Компания Airbus заявляет, что первый самолет А380 будет поставлен сингапурской авиакомпании

Singapore Airlines Ltd. до конца этого года. В целом, А380 уже заказали 16 авиакомпаний. Программа испытаний авиалайнера находится на завершающей стадии. К настоящему времени 308-тонный самолет налетал более 1900 часов.

В программе летных испытаний Airbus А380 задействовано пять опытных самолетов, четыре из которых оснащены двигателями "Трент-900" фирмы Rolls-Royce.

В ближайшие дни будет совершено еще три полета, в том числе один ночной, продолжительностью 10, 12 и 14 часов.

Пассажиры авиалайнера должны будут ответить на вопросы специальной анкеты. Мнения пассажиров помогут при необходимости внести коррективы в обстановку пассажирского салона и работу бортовых систем.

источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
04.09.06

AIRBUS НАЗНАЧИЛ НОВОГО ГЛАВУ ПРОЕКТА ПО ВЫПУСКУ САМОЛЕТОВ А380

Европейский авиастроительный концерн Airbus SAS, крупнейший в мире производитель гражданских самолетов, назначил нового главу проекта по выпуску самолетов А380 вместо занимавшего эту должность Шарля Чемпиона, сообщает Интерфакс. Новым главой проекта назначен Марио Хейнен, участвовавший в программе выпуска А320.

Ш. Чемпион, который также покинул пост главного операционного директора компании, займет место советника главного исполнительного директора Airbus Кристиана Штрефа, вступившего в эту должность в июле после отставки предыдущего главы, связанной с отсрочкой в поставках авиалайнеров А380.

Как сообщалось ранее, в июне Airbus отложил поставку пассажирских авиалайнеров А380 на срок от шести до семи месяцев из-за возникших производственных трудностей.

К.Штреф после вступления в должность заявил, что ему необходимо 100 дней на рассмотрение и оценку ситуации с самолетами А380.

"Решение о смене главы проекта свидетельствует о том, что глава Airbus берет ситуацию под контроль, - заявил аналитик SG Securities в Лондоне Зафар Кан. - Это первое действие, предпринятое К.Штрефом".

источник: журнал "РЖД-партнер"
05.09.06

BOEING ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ С ПЕНТАГОНОМ НА 5 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Аэрокосмический гигант Boeing Co стал единственной из шести компаний, отобранных для создания программы спутниковой связи для министерства обороны США.

Стоимость контракта составляет 5 млрд долларов, срок - 5 лет, передает Reuters.

источник: газета "Взгляд"
12.09.06

US AIRWAYS ЗАКАЗЫВАЕТ САМОЛЕТЫ A321

US Airways Group разместила твердый заказ на 7 самолетов A321-200. Одновременно она конвертировала восемь запланированных к размещению заказов на самолеты семейства A320 (7 A319 и 1 A320) в твердый заказ на 8 A321. Выбор двигателей для заказанных самолетов авиакомпания еще предстоит сделать. Для всех этих самолетов авиакомпания выбрала двухклассную компоновку салонов, предусматривающую размещение 183 пассажиров.

"В течение многих лет наши пассажиры и экипажи хорошо относились к нашим самолетам семейства A320, - сказал глава US Airways Дуг Паркер (Doug Parker). - С учетом расширения круга наших пассажиров, недавно объединенной маршрутной сети и нашего приоритета комфорту и экономичности, заказанные A321 будут в полной мере отвечать нашим потребностям".

"US Airways Group была первой авиакомпанией из США, заказавшей самолеты A321. В дальнейшем она успешно эксплуатировала и другие модели

семейства A320, - сказал президент Airbus Кристиан Штрефф (Christian Streiff). - Тот факт, что авиакомпания вновь заказывает самолеты, которые в свое время она начала эксплуатировать одной из первых, свидетельствует о высокой оценке универсальности спектра продукции Airbus.

К настоящему моменту 162 компании мира разместили в общей сложности около 4500 твердых заказов на самолеты семейства A320, которое состоит из моделей A318, A319, A320 и A321.

После недавнего слияния авиакомпаний US Airways и America West парк эксплуатируемых ими самолетов Airbus стал крупнейшим в мире и насчитывает 205 единиц. В его состав входят как узкофюзеляжные, так и широкофюзеляжные лайнеры.

Акционерами Airbus являются Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS и фирма BAЕ Systems.

*источник: компания "Airbus"
01.09.06*

БРИТАНСКАЯ ОБОРОННАЯ КОМПАНИЯ BAЕ SYSTEMS МОЖЕТ СОГЛАСИТЬСЯ НА ПРОДАЖУ СВОИХ АКЦИЙ AIRBUS

Ожидается, что британская оборонная компания BAЕ Systems согласится на продажу своих 20% акций Airbus франко-германской аэрокосмической компании EADS за 1,9 млрд. фунтов (2,8 млрд. евро; \$3,6 млрд.). Такое сообщение опубликовала на выходные Лондонская газета Observer со ссылкой на неназванные источники. По данным газеты, генеральный

директор BAЕ Майк Тёрнер (Mike Turner) в ближайшие дни созвет совет директоров, чтобы "принять решение раз и навсегда". BAЕ производит крылья для авиастроительной компании Airbus, которые затем переправляются на континент для сборки.

*источник: сайт "K2Kapital"
04.09.06*

АВИАКОМПАНИЯ LUFTHANSA ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ 35 САМОЛЕТОВ AIRBUS

В среду немецкая компания Lufthansa AG, являющаяся второй по величине авиакомпанией Европы, сообщила, что планирует заказать 35 самолетов у Airbus SAS. Сумма сделки оценивается в \$3,12 млрд. Расширение парка самолетов необходимо Lufthansa в связи с возросшей конкуренцией. В этом году возможно подписание еще одного соглашения.

Авиакомпания собирается приобрести 5 самолетов модели A319, 10 - A320, 15 - A321 и 5 - A330. Поставки должны начаться в следующем году. Lufthansa также рассматривает возможность приобретения 30 лайнеров A320 и ведет переговоры о поставках дальнемагистральных самолетов. Подпи-

санное соглашение может сократить отставание Airbus от своего конкурента Boeing (BA) по объему заказов. По данным лондонской консалтинговой фирмы Airclaims, с января по август 2006 года Boeing получил заказы на 561 самолет, а Airbus - на 222 самолета.

Lufthansa не планирует выпуск акций или облигаций для финансирования сделки. Оплата контракта, вероятно, будет производиться наличными средствами, хотя представители компании заметили, что если оформление сделки в лизинг окажется более выгодным, то будет выбран этот вариант.

*источник: сайт "K2Kapital"
21.09.06*

BOEING ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА 47 САМОЛЕТОВ НА ОБЩУЮ СУММУ БОЛЕЕ 4 МЛРД ДОЛЛ.

Американский авиагигант Boeing Co. объявил сегодня о получении заказов на 47 самолетов. Из них 16 - на новый лайнер 787 Dreamliner, 30 на популярнейшую базовую модификацию 737-ой модели и 1 на Boeing Business Jet. Общая сумма заключенных контрактов с неназванными заказчиками превысит 4 млрд долл. Благодаря проблемам с производством лайнеров A380, из-за которых Airbus лишился 25% капитализации и потерял целый ряд потенциальных заказчиков, Boeing может впервые с 2000г. обогнать

своего европейского конкурента по числу заказов, полученных за год, отмечает CNN. С начала 2006г. Boeing получил 632 заказа на поставки самолетов - почти в 3 раза больше, чем Airbus, который располагает на настоящий момент 222 заказами. Однако европейский концерн лидирует по количеству поставленных в этом году самолетов - 283 против 258 у Airbus

*источник: РосБизнесКонсалтинг
22.09.06*

BOEING УСТАНОВИЛ ВИДЕОСИСТЕМУ НА САМОЛЕТЫ МОДЕЛИ 737 NEXT-GENERATION

Компания Boeing недавно представила первый самолет модели 737 Next-Generation с развлекательной видеосистемой, встроенной в спинки кресел пассажиров. Самолет оснащен встроенными в спинки кресел 7-дюймовыми (в эконом-классе) и 9-дюймовыми (в бизнес-классе) мониторами. Благодаря этому пассажиры имеют индивидуальный доступ к аудиофайлам, фильмам, играм, а также к информации о полете. "Наша цель - помочь покупателям самолетов Boeing более успешно развивать свой

бизнес за счет внедрения современных технологий. Это добавит значимости деятельности компании и сделает перелет более приятным для пассажиров", - заявил вице-президент Boeing Марк Дженкинс (Mark Jenkins).

На сегодняшний день 3 клиента Boeing заказали себе самолеты с видеосистемой производства Panasonic и Thales.

*источник: журнал "Секрет фирмы"
07.09.06*

BOEING ОСНАСТИЛ ЛЕТАЮЩИЕ ТАНКЕРЫ ВИДЕОКАМЕРАМИ

Корпорация Boeing продемонстрировала систему дистанционного мониторинга, предназначенную для уменьшения риска столкновения при дозаправке топливом в воздухе, сообщает пресс-служба компании. Размещенная на летающем танкере Boeing KC-767 система RVS (Remote Vision System) представляет собой закрепленные на фюзеляже и крыльях самолета цифровые камеры, которые обеспечивают оператору системы дозаправки высококачественное трехмерное отображение обстановки в нижней полусфере самолета.

Операции по дозаправке в воздухе, когда два самолета летят со скоростью несколько сотен километров в час на дистанции 15-20 метров, являются чрезвычайно рискованным маневром даже в прекрасных погодных условиях. Оба самолета должны идеально выдерживать курс, скорость и высоту полета.

Для заправляемого самолета эта задача осложняется воздушным потоком (спутной струей) от летающего танкера.

Специалисты Boeing провели летные испытания системы, проведя несколько совместных полетов KC-767 и легкого самолета Cessna Citation, который занимал позицию в 15-20 метрах под хвостом танкера, идентичную позиции дозаправляемого самолета.

Boeing KC-767 является самым современным самолетом-заправщиком в мире. Благодаря трансформируемому грузовому отсеку, он может использоваться также в качестве обычного транспортного самолета. Корпорация Boeing поставляет танкеры KC-767 в Италию и Японию, а также ведет разработку перспективного самолета-заправщика для ВВС США.

*источник: LENTA.RU
07.09.06*

ВЗЛЕТЕЛ САМОЛЕТ-ГИГАНТ С ОТКИДНЫМ ХВОСТОМ

Необычный грузовой самолёт Boeing 747-400 Large Cargo Freighter, отличающийся откидывающейся вбок задней частью фюзеляжа (вместе с хвостом), совершил свой первый полёт.

О проекте "переламывающегося пополам" самолёта мы рассказывали в прошлом году. Напомним только, что внутри Large Cargo Freighter будут возить крупногабаритные детали ещё более удивительного авиалайнера 787 Dreamliner с заводов-изготовителей (в ряде стран) на сборочное предприятие компании Boeing в Эверетте (Everett). Объём грузового отсека нового самолёта втрое превосходит внутренний объём обычного Boeing 747-400.

Применение этого самолёта для транспортировки крупных деталей, взамен морских перевозок, позволит сократить расходы на эту операцию (на 20-

40%), а также время транспортировки — с 30 дней до одного. Первый двухчасовой полёт нового грузового судна состоялся 9 сентября. Поскольку переделку 747-го выполняла для Boeing тайваньская компания Evergreen Aviation Technologies, от земли Large Cargo Freighter впервые оторвался в тайваньском международном аэропорту Таюань (Taoyuan). Полёт прошёл гладко, пилотам понравилось поведение машины в воздухе.

Всего будет построено три Large Cargo Freighter. Первая пара начнёт свою работу в начале 2007-го, а в 2008-м к ней присоединится третий самолёт. Пока же "переламывающийся грузовик" будет проходить испытания.

*источник: сайт "Membrana"
11.09.06*

КОМПАНИЯ BOEING ЗАВЕРШИЛА ОФОРМЛЕНИЕ ЗАКАЗОВ НА ПОСТАВКУ 150 САМОЛЕТОВ В КИТАЙ

Компания Boeing Co. (BA) сообщила о ратификации последней сделки в серии заказов от восьми китайских авиакомпаний на поставку в общей сложности 150 самолетов.

Компании, среди которых Hainan Airlines, Air China, China Eastern Airlines (CEA) и China Southern Airlines (ZNH), рассчитывали на "оптовые" скидки, но, по словам Boeing, прейскурантная цена этих самолетов составляет около \$10 млрд.

Заключены соглашения о поставке самолетов Boeing 737-700, рассчитанных на 126 посадочных мест, и Boeing 737-800, которые вмещают порядка 162 пассажиров.

Условия сделок обговаривались с ноября прошлого года. Поставки будут осуществляться с этого года по 2010.

*источник: сайт "K2Kapital"
15.09.06*

КОМПАНИЯ BOEING ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ, СВЯЗАННЫЙ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ИНИЦИАТИВЫ ПО ОХРАНЕ ГРАНИЦ, ПРИНЯТОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ США

Компания Boeing Co. (BA) выиграла правительственный контракт по созданию "виртуального ограждения" вдоль границ США с Мексикой и Канадой, которое позволит сделать более эффективным контроль нелегальной иммиграции благодаря использованию датчиков движения и камер наблюдения. Этот контракт может стоить до \$2 млрд.

Система SBInet (Secure Border Initiative), реализуемая в рамках правительственной инициативы по охране границ, вначале будет запущена вдоль 45 километров контрольно-следовательной полосы, проходящей неподалеку от города Таксон в штате Аризона. В дальнейшем планируется развертывание этой системы вдоль приграничных участков общей протяженностью порядка 6 тыс. миль (-9,6 тыс. км). Об этом на пресс-конференции 21 сентября сообщил Министр национальной безопасности США Майкл Чертофф (Michael Chertoff).

"Мы рассчитываем создать виртуальное ограждение XXI века", - сказал министр.

По его словам, только первый этап трехлетнего контракта обойдется правительству в \$67 млн. Он отка-

зался назвать полную стоимость контракта, который может быть продлен еще на три года. Но, по оценкам Boeing и компании Northrop Grumman Corp. (NOC), которая тоже боролась за этот контракт, он может стоить \$2 млрд.

В зависимости от ландшафта, в SBInet будут использоваться различного вида методы обнаружения. Компания Boeing проведет работу по интеграции применяемых инструментов и установит новые датчики движения, камеры наблюдения и средства связи. В итоге, это позволит пограничникам вести более эффективное наблюдение за передвижением в городах и пустынях на Юго-Западе США, а также на озерах и в лесистых горах вдоль границы с Канадой.

Только за прошлый год пограничниками США было задержано 1,2 млн. человек, которые нелегально пытались попасть внутрь страны. Однако по оценке экспертов, как минимум такому же количеству нелегальных иммигрантов в Соединенные Штаты удалось пересечь границу незамеченными.

*источник: сайт "K2Kapital"
22.09.06*

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЧЕХИИ ОТМЕНЯЕТ ПРОДАЖУ АЕРО VODOCHODY

Министр промышленности и торговли Чехии Мартин Риман намерен отменить приватизацию ведущего авиастроительного предприятия страны Aero Vodochody AS из-за рисков, связанных с обязательствами инвесторов продолжить производство. Последних интересует лишь инфраструктура компании. Чешский министр заявил, что хотел бы предложить инвесторам несколько методов продажи, включая также возможность раздела активов Aero Vodochody и их последующей продажи. "Но приватизировать компанию после разделения ее на две части будет довольно сложно", - сообщил Мартин Риман.

Государственная компания Aero Vodochody AS находится в 15 км к северу от Праги и занимается как военным, так и гражданским авиастроительством. Но главной изюминкой продажи предприятия является наличие аэродрома, который в перспективе может быть преобразован в новый коммерческий международный аэропорт. В связи с этим министр предлагает отдельно выставить на приватизацию саму компанию и ее аэродром.

Ранее Мартин Риман уже заявлял о возможности проведения нового тендера или же реструктуризации долгов предприятия одновременно с разделением военного и гражданского производства. Военная часть из соображений безопасности должна была

остаться собственностью государства.

Если правительство одобрит одно из предложений Мартина Римана, то приватизация аэродрома Aero Vodochody AS может произойти в ближайшие пять-семь месяцев. Интерес к сделке уже высказали восемь компаний, среди которых Slovacke strojirny, HTC Holding, Aero Kilcullen Consortium, Benson RPG, Cesky letecky prumysl, Eco-Investment, Oakfield, а также консорциум компаний PPF и J&T.

Мартин Риман также раскритиковал приватизационную политику предыдущего правительства Чехии под руководством Иржи Парубека, поскольку текущий тендер на покупку Aero Vodochody AS был разработан именно тогда. Предшественники Римана рассчитывали объявить победителя тендера уже в середине октября, заявляя единственным критерием выбора цену.

"Приватизация в том виде, в каком она была начата предыдущим правительством, представляет существенные риски. Она не дает гарантий по сохранению производственной части бизнеса. Покупатели предпочитают развивать инфраструктурную часть", - убежден министр.

*источник: газета "Дело"
22.09.06*

КАЗАХСТАН БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ УКРАИНСКИЕ САМОЛЕТЫ

До конца 2006 г. Украина планирует передать Казахстану 7 самолетов Ан-148, заявил министр транспорта и связи Украины Николай Рудьковский.

"Я уверен, что Ан-148 зарекомендуют себя исключительно с позитивной стороны и займут достойное место на рынке пассажирских авиаперевозок. По техническим характеристикам и уровню качества украинские самолеты не уступают западным

аналогам, однако выгодно отличаются в цене. Это подтверждается большим позитивным опытом казахстанских авиаторов, которые имели возможность эксплуатировать украинские самолеты", - подчеркнул Рудьковский.

*источник: ИА "АПН"
22.09.06*

ВВС США, ВОЗМОЖНО, ОТЛОЖАТ ПОДПИСАНИЕ ДОГОВОРА НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ-ЗАПРАВЩИКОВ

Wall Street Journal опубликовал информацию о том, что ВВС США планируют отложить до 2009 г. подписание договора на поставку самолетов-заправщиков. Стоимость контракта оценивается, как минимум, в \$20 млрд. Представители ВВС США заявили, что стремятся обеспечить "открытую конкуренцию".

За получение контракта борются Boeing (BA) и компания Northrop Grumman (NOC), являющаяся партнером европейского авиакосмического концерна EADS. Договор предусматривает финансирование

расходов на создание самолета-заправщика. Возросшая конкуренция, по мнению представителей ВВС США, должна привести к снижению технических рисков и цен. Однако в данный момент продолжаются дискуссии о том, может ли ВВС США потратить средства в размере \$2 млрд. для поддержки параллельной работы над двумя разными моделями самолетов-заправщиков.

*источник: сайт "K2Kapital"
25.09.06*

ДЛЯ ВВС ЯПОНИИ РАЗРАБОТАЮТ НОВУЮ РАКЕТНУЮ СИСТЕМУ

Управление Национальной Обороны (УНО) Японии приняло решение начать разработку новой ракетной системы класса "воздух-воздух" и "воздух-поверхность" для истребителей японских ВВС.

Ракеты, которые сейчас устанавливаются на японские истребители F-15, наводятся с помощью радиоволн, посылаемых на цель и отражающихся от нее. По радиоизлучению устройств наведения противник может засекать эти ракеты и сбивать их.

Как сообщил представитель УНО Хирокадзу Сирота (Hirokazu Shiota), новая система построена на использовании детектора различных частот, ана-

лизирующего их и определяющего ту, что излучает потенциальная цель. Сами ракеты не излучают радиоволны, что мешает противнику засекать их.

По словам Сироты, разработка новой системы начнется в 2007 г. и займет три года. На исследование планируется выделить дополнительно 1,8 млрд. йен (около \$15,4 млн.) вдобавок к бюджетному запросу на 2007 финансовый год, начинающийся 1 апреля 2007 г.

*источник: РИА "Новости"
25.09.06*

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ УКРАИНСКИХ САМОЛЕТОВ

Экваториальная Гвинея отказалась покупать украинские региональные самолеты Ан-140 и Ан-74. Формальным поводом к этому стали бюрократические формальности, но эксперты считают, что отказ был вызван высокой ценой наших машин. Вместо украинской техники африканцы уже объявили о контракте на получение самолетов с украинским конкурентом - франко-итальянским консорциумом ATR.

Экваториальная Гвинея намеревалась приобрести два-три региональных пассажирских 50-местных самолета Ан-140 и еще несколько комбинированных военно-транспортных машин Ан-74 различных модификаций. Предварительная договоренность об этом была достигнута во время официального визита президента Экваториальной Гвинеи Теодоро Обианга Нгема Мбасого в Украину в 2004 году. Преимущество Украины заключалось в том, что многие руководители страны в свое время закончили различные советские вузы, в том числе и украинские. Поэтому в любом тендере на закупку самолетов наша страна считалась фаворитом. К тому же во время визита 2004 г. президенту Мбасого очень

понравились специальные VIP-модификации украинских самолетов, поэтому эксперты в украинском внешнеполитическом ведомстве уверяли, что Экваториальная Гвинея была готова разместить у нас контракт, по крайней мере, на один Ан-74 ТК-300VIP для нужд президента страны.

Как сообщил источник в украинском МИДе, наиболее вероятной причиной отказа африканцев от наших самолетов стала слишком большая их стоимость. Так, если еще несколько лет назад цена пятидесятиместного Ан-140 определялась в \$8,5 млн, то впоследствии она варьировалась в пределах \$9,7-11 миллионов. Конкретную величину повышения цен в Харькове, как правило, не комментируют, ссылаясь на коммерческую тайну, однако, по словам генерального директора Харьковского государственного авиационного производственного предприятия Павла Науменко, повышение цены вызвано инфляцией, а также удорожанием сырья и комплектующих.

*источник: сайт "Утро.иа"
25.09.06*

ИНДИЯ ИНТЕРЕСУЕТСЯ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

Во Франции с официальным визитом находится министр обороны Индии Пранаб Мукерджи. Цель визита - обсуждение вопросов военно-технического сотрудничества. Министр обороны Индии намерен посетить предприятия французского ВПК, прежде всего ведущей европейской авиастроительной корпорации "Дассо". Это объясняется планами индий-

ского командования приобрести 126 новых истребителей для модернизации своих ВВС. Стоимость контракта на приобретение новых самолетов может составить 10 - 12 млрд. долл.

*источник: газета "Красная звезда"
05.09.06*

КОМПАНИЯ NETJETS EUROPE ПОДПИСАЛА САМЫЙ КРУПНЫЙ В ИСТОРИИ ЕВРОПЫ ЗАКАЗ НА ПОСТАВКУ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ

Компания NetJets Europe подписала с компанией Dassault Aviation заказ на поставку 24 самолетов Falcon 7X на сумму 1,1 млрд. долларов США. Эта сделка является самым крупным в истории Европы заказом на поставку бизнес-джетов и подтверждает, что компания NetJets Europe является лидером рынка. Сделка является вторым самым крупным заказом за всю историю и самой крупной сделкой по продаже частных джетов для компании Dassault. Поставки 24 самолетов будут осуществляться в течение 6 лет, начиная с 1-го квартала 2008 г. по 2014 г.

Рынок хорошо принял Falcon 7X после его показа на авиашоу в Париже в 2001. Хотя сертификация пройдет в начале 2007г., компания Dassault Aviation уже получила заказов более чем на 90 самолетов, и следующие опционы поставок будут во второй половине 2010 г. Данный заказ на 24 самолета является очередным свидетельством, что французский изготовитель снова выпустил самолет, соответствующий требованиям рынка. Falcon 7X летает быстрее, дальше и выше, чем любая другая модель самолета класса Falcon. Это инновационная и очень эффективная модель, способная совершать беспосадочные перелеты дальностью 5950 морских миль/11000 километров. Широкофюзеляжный салон явится новым стандартом неоспоримой комфортности.

Данное соглашение между крупнейшим в Европе оператором и ведущим европейским производителем представляет собой знаменательный момент в истории развития бизнес-авиации на континенте. Сделка свидетельствует о наступлении эры компании NetJets Europe и частной авиации в Европе. Рост биз-

неса компании NetJets составил более 1250% с 2002 г., когда в Европе у нее было всего 89 клиентов и 14 джетов. Сейчас у компании NetJets Europe 20% сверхдальних самолетов на континенте, и данный заказ значительно увеличит ее рыночную долю. Бизнесмены и бизнес-леди признали наличие связи между ростом производительности и частной авиацией, что позволило компании вырасти и обслуживать более 1,200 корпораций, предпринимателей и обеспеченных клиентов.

Заказ компании NetJets Europe на поставку 24 джетов Falcon 7X не только повышает конкурентоспособность европейского бизнеса, но и обеспечивает 2500 рабочих мест на следующие 6 лет во Франции и по всей Европе.

Между компаниями NetJets Europe и Dassault установились прочные деловые отношения, и эта сделка еще больше укрепит их сотрудничество. Компания NetJets Europe является крупнейшим оператором Dassault на континенте с парком, насчитывающим 15 самолетов Falcon. В начале текущего года компания приобрела Falcon 2000EX и Falcon 900EX и получит еще один Falcon 2000EX в декабре. Спрос такой, что эти самолеты были распроданы еще до принятия компанией NetJets поставки. Дополнительные 24 самолета Falcon 7X укрепят направление дальних перелетов NetJets, так как новые джеты способны совершать беспосадочные перелеты из Лондона в Лос-Анджелес или из Эдинбурга в Токио.

*Источник: компания "NetJets Europe"
26.09.06*

ВО ФРАНЦИИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ НОВЫЙ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЙ БЛА

Европейский концерн EADS совместно с израильской фирмой Israel Aircraft Industries провели первый успешный полет беспилотного летательного аппарата (БЛА) SIDM (Systeme Interimaire de Drone MALE). Продолжительность испытательного полета составила 1,5 ч. Испытания проводились во Франции в летно-испытательном центре управления по военным закупкам (DGA) в Истре. В ближайшее время испытания будут продолжены. Об этом сообщили представители французского управления DGA.

SIDM является первым европейским разведывательным средневысотным БЛА с большой продолжительностью полета (типа MALE). Аппарат предназначен для наблюдений, разведки и целеуказания в дневное и ночное время при любых метеословиях; оснащен оптической, ИК и радиолокационной

аппаратурой, а также средствами спутниковой связи; рассчитан на действия в глубоком тылу противника за пределами прямой связи; имеет дальность полета свыше 1000 км. В перспективе SIDM сможет применяться или как независимое разведывательное средство, или в составе системы командного управления C4ISR. Согласно ближайшим планам, в первой половине 2007 г. на вооружение французских ВВС поступят три системы SIDM. В дальнейшем на базе SIDM будет создан перспективный европейский средневысотный БЛА, который поступит на вооружение в начале следующего десятилетия.

*Источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
18.09.06*

ИЗРАИЛЬ ОРГАНИЗУЕТ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ-РАЗВЕДЧИКОВ У ГРАНИЦ РОССИИ

Израиль организует производство самолетов-разведчиков у границ России

Как сообщает Space Daily, израильская Elbit Systems заключила с двумя польскими компаниями - Bumar и RADWAR - соглашения, которые позволят организовать непосредственно в Польше производство завоевавших популярность беспилотных самолетов-разведчиков Skylark I, Skylark II и Hermes-450 разработки Elbit. БПЛА Skylark запускаются с руки, оснащены маломощным электродвигателем и полно-

стью автономной системой управления по GPS и, в частности, предназначаются для патрулирования периметров. Разведчик Hermes 450 взлетным весом 450 кг и размахом крыльев 10,5 м обладает грузоподъемностью 150 кг, потолком около 6 тыс. м, максимальной скоростью около 150 км/ч. Возможен автономный полет по GPS, дальность передачи данных в реальном масштабе времени - 200 км.

*Источник: CNews.ru
06.09.06*

СЫН "КОНКОРДА"

Японское аэрокосмическое агентство подтвердило на днях свое намерение создать к 2025 г. сверхзвуковой пассажирский авиалайнер.

В период с 2012 по 2013 гг. японская сторона готовится сконструировать 11-метровый прототип будущего летательного аппарата, а затем испытать на нем новые авиационные технологии, существующие лишь в виде математических моделей.

По предварительным оценкам, разработка и испытание беспилотного прототипа обойдется в 136 млн евро, а пилотируемого экспериментального летательного аппарата - в два раза дороже.

Согласно планам, прототип будет разогнаться при помощи ракеты, которая позволит ему развить скорость свыше 660 м/с, что в два раза превышает скорость звука в воздухе. Если испытания прототипа будут успешными, а ему предстоит пролететь расстояние от Японии до Австралии и обратно, японские авиастроители приступят к строительству полноразмерной модели самолета, способного перевозить до 300 пассажиров на расстояние до 10 тыс. км и на высоте свыше 20 км.

Согласно замыслу инженеров-конструкторов, авиалайнер нового поколения будет взлетать на заданную высоту, а затем "выстреливать" до сверхзвуковой скорости. Посадка будет производиться в режиме планирования.

Японцы утверждают, что уже успешно испытали двигатель, который теоретически может обеспечить скорость, в пять раз превышающую скорость звука.

При этом выхлопы от двигателей авиалайнера нового поколения будут на четверть безвреднее, чем у любого из современных самолетов, а их количество почти в два раза меньше. Шума от новой модели будет не больше, чем от современного аэробуса.

Ожидается, что новый лайнер сократит время полета из Нью-Йорка в Токио до 6 часов, а потребляет будет в 1,5 раза меньше топлива, чем знаменитый "Конкорд". Франко-британский реактивный авиалайнер, летавший со скоростью, в два раза превышавшей звуковую, так и не окупился за годы эксплуатации и в 2003 году был в конце концов снят с воздушных маршрутов.

Японское аэрокосмическое агентство, со своей стороны, уже заявило, что строительство пассажирского авиалайнера нового поколения, равно как и его прототипа, потребует содействия со стороны международных авиастроительных компаний, обладающих достаточным опытом в самолетостроении. С этой целью японцы заключили рамочное соглашение на проведение экспертной оценки своих авиатехнологий с группой французской аэрокосмической индустрии (Gifas).

Японское аэрокосмическое агентство намерено также провести совместные исследовательские работы с американским авиастроительным концерном Boeing и космическим ведомством США - NASA.

В случае если обеспечить партнерство с третьими странами не удастся, Япония предусмотрела запасной вариант: самостоятельно разработать малый среднемагистральный сверхзвуковой самолет, который будет предназначен для транспортировки 30 - 50 пассажиров. Его презентацией на мировом авиационном рынке японцы хотели бы убедить потенциальных партнеров в жизнеспособности своего проекта создания дальнемагистрального пассажирского самолета, летящего в тропосфере со сверхзвуковой скоростью.

*источник: газета "Гудок"
07.09.06*

АМЕРИКАНСКИЕ ЛЕТЧИКИ ЗАПРАВЛЯЮТ САМОЛЕТЫ СИНТЕТИЧЕСКИМ ТОПЛИВОМ

Американский стратегический бомбардировщик В-52 станет "первой ласточкой", которая полетит на новом синтетическом топливе, разработанном американскими специалистами. Первый полет самолета, несколько двигателей которого будут работать на синтетическом топливе, должен состояться 19 сентября нынешнего года на авиабазе Эдвардс, штат Калифорния.

Успех предстоящего мероприятия позволит американским военным летчикам сделать еще один шаг навстречу дешевому топливу, которое может в ско-

ром времени более чем на 55% восполнить существующие потребности военных в авиационном керосине.

По словам Майкла Эймона (Michael Aimone), заместителя руководителя проекта, "эти испытания чрезвычайно важны для министерства обороны США". В планах ведомства уже к 2016 году перевести основные объемы потребления авиационного топлива в сторону "синтетики".

*источник: сайт "Новости Америки"
15.09.06*

САМОЛЕТЫ ДЛЯ БИЗНЕСМЕНОВ И РАБОТНИКОВ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА НАМЕРЕНЫ ВЫПУСКАТЬ В УЗБЕКИСТАНЕ

"Мы создаем опытно-конструкторское бюро. Первым его детищем будет самолет сельхозавиации, затем деловой, первоначально на 10 мест, турбовинтовой. Далее количество мест в нем увеличится до 30", - заявил генеральный директор государственного акционерного общества "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова" Вадим Кучеров на встрече в Ташкентском авиастроительном профессиональном колледже. Он также сообщил, что компании "Волга-Днепр" передан

модернизированный транспортный Ил-76ТД-90ВД и что в августе получен сертификат на современный ближнемагистральный пассажирский Ил-114-100. При этом В.Кучеров отметил, что на Ил-76ТД-90ВД установлены мощные двигатели ПС-90А и усовершенствованная авионика. По его словам, одна из возможностей этих приборов контроля - защита от столкновения в воздухе.

*источник: ИА "Press-uz.info"
25.09.06*

АВИАЦИОННУЮ ОТРАСЛЬ УКРАИНЫ ХОТЯТ СДЕЛАТЬ ПРИБЫЛЬНОЙ

Министр промышленной политики Украины Анатолий Головкин посетил Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП). Во время визита Министр и руководители авиапредприятия обсудили возможности преобразования авиационной отрасли "из изживенческой - в прибыльную".

Как сообщает пресс-служба Харьковской облгосадминистрации, А.Головкин во время визита отметил уверенность в том, что авиастроительная отрасль должна приносить прибыль. "Отрасль и сейчас не убыточная, но пока пополнение казны происходит только за счет отчислений из заработной пла-

ты. А хотелось бы говорить о том, что там, где задействованы высокие технологии - должны быть и высокие прибыли", - подчеркнул Министр.

"Через год мы будем иметь маленький результат, а через три - большой", - подчеркнул А.Головкин, добавив, что полностью доверяет руководителям предприятий и считает их отличными специалистами. В то же время он намекнул, что если результата не будет, то будет подниматься вопрос "о способности руководителей и руководителей авиационных предприятий в частности".

источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
04.09.06

ИРАН ДЕМОНСТРИРУЕТ ВОЗДУШНУЮ МОЩЬ

В ходе широкомасштабных учений "Удар Зольфагара" Тегеран провел испытания первенца иранского военно-промышленного комплекса - боевого самолета "Саега". Самолет внешне похож на американский истребитель F-18, однако в основе его конструкции лежит другой, менее современный американский истребитель F-5E Tiger II, которые США поставляли Ирану в 70-е годы. По мнению командования военно-воздушных сил Ирана, новый самолет превосходит его по ряду параметров. Командующий ВВС Ирана генерал Карим Джавами сообщил, что "самолет оснащен небольшой кабиной на одного пилота и способен нести на борту управляемые ракеты и бомбы".

Общевойсковые маневры "Удар Зольфагара" начались 19 августа. В ходе учений Иран провел испытания новых ракетных систем ПВО, ракет морского базирования, тактической ракеты радиусом действия до 250 км. Военно-воздушная фаза учений началась 2 сентября. Помимо испытаний боевого самолета Иран опробовал новые авиабомбы с лазерным наведением, управляемые ракеты класса "воздух-земля". С 1992 года Иран производит собственные танки, бронетранспортеры, ракеты, торпеды. Тегеран экспортирует вооружение более чем в 50 стран на сумму, превышающую 100 млн долл. в год.

источник: газета "Время новостей"
07.09.06

72 ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35 НЕ ПОЯВЯТСЯ НА СВЕТ

ВВС США приняли решение сократить масштабы закупки истребителей F-35 Lightning II из числа предусмотренных программой закупок на период с 2008 по 2013 гг., сообщает F-16.net со ссылкой на Inside The Air force. Причиной стал существенный - на \$19 млрд - рост стоимости программы закупок самолета на протяжении 2005 г. На сегодняшний день программа оценивается в \$276 млрд., и это, очевидно, не предел. Самолетов класса JSF (Joint Strike Fighter, единый ударный истребитель) будет построено на 1 авиакрыло - 72 машины - меньше.

На минувшей неделе ВМС США и корпус морской пехоты, на вооружение которых также должны поступить многоцелевые машины F-35, предложили сдвинуть сроки реализации программы на 1 год, однако военно-воздушные силы не могут ждать -

средний возраст истребителей ВВС США уже достиг 24 лет, и тянуть с их заменой больше нельзя.

В общей сложности ВВС, ВМФ и корпус морской пехоты планируют приобрести около 2500 истребителей F-35 различных модификаций, а 8 союзников США - еще 770 машин. Вместе с тем, в рядах последних растет разочарование быстрым ростом стоимости самолета, нежеланием американских "партнеров" делиться технологиями и неадекватными для них характеристиками перспективной боевой машины. Все чаще в качестве альтернативы F-35, еще не поднимавшемуся в воздух, рассматривается шведский истребитель JAS39 Gripen.

источник: сайт "CNews"
12.09.06

КОМПАНИЯ "ЛОКХИД-МАРТИН" ПРИСТУПИЛА К ПРОЕКТИРОВАНИЮ НЕОБЫЧАЙНО ТИХОГО СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЕТА БИЗНЕС-КЛАССА

Компания "Локхид-Мартин" приступила к проектированию необычайно тихого сверхзвукового самолета бизнес-класса, способного пролетать от Нью-Йорка до Лос-Анджелеса за 2 часа 15 минут, не беспокоя при этом людей на земле. 12-местный самолет должен развивать полторы скорости звука. Дальность полета новой машины составит 7 с половиной тысяч километров. Благодаря специальному профи-

лю носа и необычному рулю высоты в виде перевернутой буквы V звуковой удар от самолета будет на 20 децибел ниже, чем от "Конкорда". Самолет планируется ввести в эксплуатацию к 2012 г., а стоить он будет примерно 80 млн долл.

источник: радиостанция "Голос России"
12.09.06

ПОЛЬСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ F-16 БУДУТ ОСНАЩЕНЫ НОВЫМИ БОРТОВЫМИ КОНТЕЙНЕРАМИ С РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ АППАРАТУРОЙ

Польские истребители F-16 получат новые бортовые контейнеры с разведывательной аппаратурой. Во время выкатки первого истребителя F-16 компании "Локхид Мартин" 15 сентября на нем был установлен подвесной контейнер отделения разведывательных систем фирмы "Гудрич".

Как сообщил представитель фирмы "Гудрич", в соответствии с контрактом стоимостью 74 млн дол, подписанным в октябре 2004 г., ВВС Польши заказали семь бортовых контейнеров DB-110 с двухдиапазонной электронной и инфракрасной аппаратурой для перспективной аэрофотосъемки дальних объектов типа LOROP (long-range oblique photography), а также две наземные станции обработки данных, в том числе одну мобильную. В настоящее время завершаются наземные испытания бортового контейнера, после чего он будет испытан в полете.

На высоте 9 тысяч метров DB-110 может получать изображения объектов, находящихся на дальности свыше 90 км. Это оборудование будет применяться для обеспечения сил НАТО, в том числе для оценки результатов бомбометания и своевременной выдачи данных целеуказания.

Контейнер может быть также оснащен РЛС с синтезированной апертурой SAR (synthetic-aperture radar), приобретение которой в настоящее время

рассматривается командованием ВВС Польши.

Для польских контейнеров компания L-3 Communication Systems-West поставляет модульные бортовые терминалы широкополосной линии передачи данных AT-2740 и терминалы для наземных автомобильных станций, работающие в диапазоне X- или Ku, а также скоростные цифровые твердотельные записывающие устройства RM-3000.

ВВС Греции недавно также подписали письмо о намерениях на приобретение двух контейнеров компании "Гудрич" и опцион еще на две системы этого типа, а также на наземную станцию. Это оборудование предполагается применять на истребителях F-16C/D блок 52 плюс, заказанных греческими ВВС.

Польша заказала 48 истребителей F-16C/D блок 52M плюс на сумму 3,52 млрд дол, которые будут поставлены ей Соединенными Штатами в рамках программы оказания военной помощи зарубежным странам. В настоящее время изготовлены 6 истребителей: четыре F-16C и два F-16D. Один из них находится на базе ВВС Эдвардс для интеграции бортового оборудования и летных испытаний. Первые четыре машины ВВС Польши плучат 9 ноября этого года.

*источник: АРМС-ТАСС
29.09.06*

ПОЛЬША ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЬ ВЕРТОЛЕТЫ "БЛЭК ХОУК"

Компания "Сикорский" подписала с польским авиапредприятием "PZL-Мелец" меморандум о взаимопонимании (МОВ) по созданию в Польше сборочного центра вертолетов "Интернэшнл Блэк Хоук" и основных агрегатов к ним. Об этом сообщило Министерство государственной казны Польши.

Как предусматривается меморандумом, "Сикорский" будет инвестировать средства в "PZL-Мелец", обеспечивая развитие завода и закупку оснастки для сборки вертолетов и производства агрегатов. Финансовые подробности МОВ не раскрываются. Завершить работы по формированию совместной компании планируется до конца 2006 г., начало поставок агрегатов предусматривается в 2008 г., а вертолетов "Интернэшнл Блэк Хоук" - в 2010 г. В июле 2006 г. компания "Сикорский" объявила о планах по разработке вари-

анта вертолета "Интернэшнл Блэк Хоук" для международных заказчиков, который будет строиться и поставляться за пределами США. Это решение позволит "Сикорскому" сосредоточиться на расширении поставок вертолетов вооруженным силам США, одновременно обеспечивая необходимые характеристики и экономическую конкурентоспособность конструкций для поставки "Интернэшнл Блэк Хоук" на мировой рынок. "PZL-Мелец" полностью принадлежит Агентству промышленного развития Польши (АРП), представляющему собой правительственную холдинговую компанию в министерстве государственной казны. Штат предприятия составляет 1500 человек

*источник: АРМС-ТАСС
27.09.06*

ВЕНЕСУЭЛА ЗАКУПАЕТ РОССИЙСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ ОБОРОНЫ СТРАНЫ

Венесуэла закупает российскую военную технику и вооружение исключительно в интересах обороны страны. Как сообщает ИТАР-ТАСС, об этом заявил президент южноамериканского государства Уго Чавес. Он выступил на закрытии венесуэльско-русской встречи деловых кругов, участие в которой приняли и представители "Рособоронэкспорта".

Президент Венесуэлы высоко оценил уровень военно-технических связей с Россией и отметил, что рассчитывает на прибытие в Венесуэлу первых боевых самолетов Су-30 уже в декабре 2006 г.

У.Чавес сообщил также, что в ближайшее время в городе Маракай начнется строительство завода по лицензионному производству автоматов Калашникова АК-103. "Когда отпадут империалистические

угрозы, мы перекуем мечи на орала, но сейчас надо строить завод по производству автоматов и закупать самолеты компании "Сухой", - заявил президент.

Вместе с тем, он указал на динамичное развитие торгово-экономического сотрудничества с Россией в "гражданских областях" и подчеркнул, что именно это направление является приоритетным для Венесуэлы.

В дополнение к подписанным в последние годы договорам о ВТС и контрактам на поставку военной авиационной техники и вооружений, венесуэльская сторона одобрила российский вариант соглашения о защите секретной информации и выразила готовность подписать этот документ в ближайшее время.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
28.09.06*

РАСХОДЫ ОБОРОННОГО БЮДЖЕТА США В 2007 ГОДУ СОСТАВЯТ \$436,6 МИЛЛИАРДА

Палата представителей конгресса США утвердила согласованные с сенатом расходы оборонного бюджета страны на 2007 г. в размере \$436,6 млрд., включая \$70 млрд. в качестве "дополнительных расходов" на ведение военной операции в Ираке и Афганистане. Как сообщили РИА Новости в секретариате палаты, законопроект поддержали 394 конгрессмена и 22 голосовали против.

После предстоящего утверждения в сенате законопроект поступит на подпись президенту США Джорджу Бушу. Утвержденные расходы на \$19 млрд. выше, чем оборонные расходы текущего года, но на \$4 млрд. ниже, чем запрашивал у конгресса на будущий год Буш.

В документе, в частности, утверждены расходы в размере \$80,9 млрд. на закупки новых вооружений и техники, включая приобретение двух самолетов F-35 Joint Strike Fighter, 20 самолетов F-22 и 38 вертолетов UH-60 Blackhawk, а также 12 транспортных самолетов C-17 и девяти самолетов C-130J.

В сумму расходов на закупку вооружений входят также \$10,6 млрд. на приобретение восьми военных кораблей, включая одну АПЛ класса "Вирджиния", двух эсминцев класса DDG-1000 Zumwalt и других военных судов. При этом в полном объеме выделены необходимые финансовые средства на программу Trident II D-5 LE по продлению срока эксплуатации баллистических ракет "Трайдент", на закупку крылатых ракет Tomahawk и противоракетных комплексов PAC-3 (Patriot).

Для разработки и испытаний новых систем вооружений в документе предусмотрены расходы в размере \$75,7 млрд., включая \$9,3 млрд. на систему противоракетной обороны (ПРО).

При этом в рамках работ по ПРО расходы на разработку "кинетического перехватчика" (Kinetic Energy Interceptor) сокращены на \$48 млн., а расходы на создание "радар космического базирования" (Space Radar) сокращены на \$80 млн. "в силу неясности программы". В тоже время на \$200 млн. увеличены рас-

ходы на испытания и обслуживание дополнительно числа ракет-перехватчиков ПРО наземного базирования (Ground-Based Missile Defense) и на \$85 млн. увеличены средства для системы ПРО морского базирования (AEGIS Ballistic Missile Defense).

Согласованный с сенатом и утвержденный конгрессменами законопроект предусматривает также \$137,8 млн. на финансирование совместной американо-израильской противоракетной программы Arrow. В рамках статьи о финансировании международной программы по "совместному сокращению угрозы" в России и других странах бывшего СССР по уничтожению и безопасному хранению ядерного, химического и иного ОМУ на 2007 г. предусмотрены расходы в размере \$372,1 млн., из которых \$15 млн. выделяются исключительно для "демонтажа и утилизации АПЛ, компонентов ядерных реакторов АПЛ, а также для усиления мер охраны по транспортировке и хранению ядерных боеголовок на Дальнем Востоке России".

Включенные в военный бюджет на 2007 г. "дополнительные" расходы на войну в Ираке и Афганистане, а также на "глобальную войну с терроризмом" предусматривают, в частности, выделение средств в размере \$1,7 млрд. для "Фонда финансирования сил безопасности Ирака" (Iraq Security Forces Fund) и \$1,5 млрд. для "Фонда финансирования сил безопасности Афганистана" (Afghanistan Security Forces Fund), через которые США финансируют подготовку национальных вооруженных сил этих стран.

Кроме этого, в рамках "дополнительных" ассигнований Пентагону выделены \$19,8 млрд. на возмещение "утраченных в ходе боевых действий" 20 вертолетов UH-60 Blackhawk (\$320 млн.), 17 вертолетов CH-47 Chinook (\$512 млн.) и 18 вертолетов AH-64 Apache (\$621 млн.). При этом еще \$69 млн. выделены на возмещение двух самолетов H-1.

источник: РИА "Новости"
27.09.06

ЗАМКОМАНДУЮЩЕГО ВВС ИРАНА СООБЩИЛ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ В СТРАНЕ РЕАКТИВНОГО САМОЛЕТА СО СРЕДСТВАМИ ПЕРЕХВАТА КРЫЛАТЫХ РАКЕТ ТИПА "ТОМАГАВК"

Замкомандующего ВВС Ирана сообщил о строительстве в стране реактивного самолета со средствами перехвата крылатых ракет типа "Томагавк". Бригадный генерал Касем Мухаммад Амини отметил, что один из доводов, на который особо упирают враги Ирана, - это применение крылатых ракет "Томагавк", однако Иран имеет в своем распоряжении средства

перехвата этих ракет, а также средства перехвата бомб с лазерным наведением. Замкомандующего ВВС также сообщил о новых проектах изготовления военной техники ("Голос Исламской Республики Иран")

источник: радиостанция "Голос России"
27.09.08

КОМПАНИЯ SAAB ПОЛУЧИЛА 5-ЛЕТНИЙ ЗАКАЗ СТОИМОСТЬЮ \$20 МЛН. ОТ РУМЫНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ CARPATAIR

Шведская оборонно-аэрокосмическая компания Saab AB сообщила 28 сентября о том, что она получила 5-летний заказ стоимостью \$20 млн. на поставку запасных частей к самолетам Saab 340 и Saab 2000, принадлежащим румынской авиакомпания Carpatair. Кроме этого Saab AB получила заказ стоимостью 125 млн. шведских крон от компании Field Aviation of

Canada на техническое обслуживание 8 самолетов Dash 8 шведской береговой охраны и на 5 лет продолжила заказ на поставку запчастей компании Air Baltic, располагающей 50 самолетами Fokker. Этот заказ принесет Saab еще 70 млн. шведских крон.

источник: сайт "K2Kapital"
28.09.06

ОБЗОР ПРЕССЫ

Россия не намерена пока влиять на судьбу европейского концерна EADS	55
Русские в EADS, или золото гномов	56
Война в полете	57
Сами с у"SaM"и	58
Поднимут в небо два крыла	60
Улетное поле	61
Служебные пассажиры	62
"ВСМПО" не справляется	63
В EADS нас не ждут	64
"Иркут" войдет в OAK по частям	65
Мировые рекорды Бе-200С	66
"Казацкий замах" истребителя	68
"Аэрофлот" сядет на два самолета	69
Иностранные крылья Родины	70
Европейский аэрокосмос идет в Россию	71
"Оборонпром" взялся за долги	72
СНТК согреет белорусов	73
Пожиратели вертолетов: преступление без наказания	74
Перед набором высоты	76
Летательный исход	77
Двигатель для A320NG	78
Крутое пике	79
Внесистемные активы	80
От "Салюта" - салют!	82
Бракованный Boeing	82
Плывущие в облаках	84

ОБЗОР ПРЕССЫ

за сентябрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

РОССИЯ НЕ НАМЕРЕНА ПОКА ВЛИЯТЬ НА СУДЬБУ ЕВРОПЕЙСКОГО КОНЦЕРНА ЕАДС

Президент России Владимир Путин заявил, что Россия не намерена пока влиять на судьбу Европейского аэрокосмического и оборонного концерна ЕАДС, но планирует создать совместную экспертную группу с коллегами из Франции и Германии по возможному расширению сотрудничества.

"Могу вас успокоить - приобретение одним из наших банков 5-процентного пакета акций ЕАДС - это не признак какого-то агрессивного поведения, это игра на рынке ценных бумаг, наш банк воспользовался благоприятной конъюнктурой", - сказал глава российского государства на пресс-конференции по итогам переговоров с президентом Франции Жаком Шираком и канцлером Германии Ангелой Меркель.

"Мы не собираемся использовать этот пакет, чтобы изменить ситуацию в руководстве компании", - заверил Путин. В то же время президент РФ не исключает более тесных контактов с европейскими коллегами. "- Мы готовы к сотрудничеству, но только если будет достигнута соответствующая договоренность с немецкими и французскими партнерами", - сказал российский лидер.

По его словам, перспективы такого расширения сотрудничества "будут понятны по итогам работы экспертной группы". "О создании такой экспертной группы мы договорились сегодня", - сообщил он.

По словам Путина, если Россия будет участвовать в производственной деятельности концерна ЕАДС, то передаст 5-процентный пакет акций от Внешторгбанка в образующуюся Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). "Мы говорим, что это пока игра на рынке (покупка 5 проц акций), если мы договоримся о нашем производственном присутствии там, о распределении полном, тогда мы можем передать этот пакет от банка в образующуюся компанию, вы знаете, мы создаем холдинг", - сказал глава российского государства журналистам.

Путин подчеркнул, что "при этом мы должны договориться о правилах игры, мы готовы этим правилам игры следовать, если договоримся. Если нет - будем просто принимать участие, а банк продолжит работу на рынке ценных бумаг", - заявил российский лидер. Путин сообщил, что реакция Ширака и Меркель на покупку Внешторгбанком 5 проц акций ЕАДС "была осторожным конструктивизмом". При этом Путин считает, что европейские партнеры "боятся неконструктивных действий (России), боятся, что мы можем накопить пакет и потом использовать этот пакет, чтобы разрушить внутри саму компанию".

"Мы не собираемся этого делать", - вновь подтвердил российский лидер. "Мы должны иметь в виду, что есть взаимная заинтересованность у европейской стороны и России в развитии кооперации, она уже идет, но нужно определить темпы развития этой кооперации", - считает Путин.

Он напомнил, что ЕАДС тоже "имеет определенный пакет в нашей корпорации "Иркут".

На минувшей неделе концерн ЕАДС подтвердил, что Внешторгбанк стал ее крупнейшим инвестором, не входящим в группу ключевых акционеров ЕАДС, аккумулировав 5,02% акций стоимостью 950 млн евро. Это вызвало резкую реакцию на Западе.

Как прокомментировал ранее ситуацию глава думского комитета по международным делам Константин Косачев, "если политические лидеры Европы в своих заявлениях говорят о равноправных отношениях с Россией, они должны дать некий импульс в адрес своих бизнес-элит об обеспечении равноправных условий для инвестиций в свою экономику". К сожалению, посетовал депутат, зачастую "мы наблюдаем игру в одни ворота".

Косачев не исключил, что "таким образом на Западе пытаются устранить сильного конкурента в лице развивающейся российской экономики".

Помощник президента РФ Сергей Приходько ранее отметил, что Россия "будет стремиться к приобретению блокирующего пакета акций европейского аэрокосмического концерна, если сочтет это экономически обоснованным и в случае соответствующего желания европейских партнеров". При этом он подчеркнул, что "сделка носит не политический, а экономический характер".

"Внешторгбанк не является главным переговорщиком, - сказал Приходько. - Государство захочет принять решение приобрести блокирующий пакет в случае, если будет возможна более глубокая степень взаимодействия с ЕАДС".

"Если мы сочтем сделку экономически обоснованной, отвечающей интересам России, российской авиации, мы будем готовы на более глубокое сотрудничество, - сказал он. - При приобретении блокирующего пакета российское государство сможет принимать решения в ЕАДС". "Мы будем настаивать на приобретении блокирующего пакета, никак не меньше", - заявил он.

Немецкой группе "ДаймлерКрайслер" принадлежат 22,5% акций ЕАДС, французскому государству - 15%, французской медийной группе "Лагардер" - 7,5%, испанскому государственному холдингу "Сери" - 5,47%.

источник: АРМС-ТАСС
24.09.06

РУССКИЕ В EADS, ИЛИ ЗОЛОТО ГНОМОВ

Так что же, значит Россия, покупая акции EADS, обналичивает золото гномов?

А если бы 5% акций EADS купил 'Боинг'? А потом Джордж Буш приехал рассказать нам о том, что США хотели бы приобрести контрольный пакет? Представляю, какой шум бы поднялся! Вмешательство во внутренние дела! Империализм! По сравнению с этим, реакция на покупку Россией акций крупнейшего холдинга, объединяющего компании Airbus, Eurocopter, Dassault и производителя ракет MBDA, кажется на удивление скромной. Может быть, союз с Россией принесет нам выгоду, о которой мы сейчас и не подозреваем? Вряд ли.

Выгоден ли этот альянс самой России? Вовсе нет. Наши российские друзья сейчас как раз занимаются реструктуризацией КБ Ил, МиГ, Сухой и Туполев и соединением их в один государственный холдинг под названием Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). Все эти компании пользуются определенной известностью, однако пока еще не дотягивают до мировых стандартов и обслуживают главным образом нужды военной промышленности. В России мало отраслей промышленности, которые она могла бы со временем вывести на мировой уровень, поэтому наведение порядка в авиационной промышленности крайне важно для ее экономики. Сейчас Россия накопила более 200 млрд. нефтедолларов. Почему же она вкладывает их в EADS, а не в ОАК? Ведь эти инвестиции могли бы стимулировать создание новых рабочих мест и принести долгосрочную прибыль, которая пошла бы на повышение уровня жизни российского народа, ведь когда-то эти предприятия принадлежали именно ему. Наконец, почему бы России не вложить деньги в систему здравоохранения, ведь сейчас средняя продолжительность жизни российских мужчин снизилась до 58 лет?

Однако российское государство предпочитает использовать прибыль от газа, продаваемого европейцам по весьма высокой цене, чтобы приобрести акции европейской авиационной компании. Эта авантюра напоминает историю с золотом гномов - золотом Гарри Поттера, которое он получил лишь на несколько часов, и его нужно было как можно скорее обменять на настоящие деньги. Ведь российская газовая промышленность нуждается в солидных инвестициях, без которых доходы от добычи газа через несколько лет могут существенно снизиться. Так что же, значит Россия, покупая акции EADS, обналичивает золото гномов?

Выгоден ли такой 'союз' Европе? Тоже нет, ведь в результате европейцы не получают ни технологий, ни стратегической выгоды, ни финансирования. С технологической точки зрения, качество и уровень комфорта российских гражданских самолетов значительно уступает западным производителям. Со стратегической точки зрения российский рынок намного меньше, чем, например, китайский, и развивается он медленнее. ОАК сейчас сотрудничает с EADS, но такие проекты появились недавно и значение их минимально. Они не могут оправдать крупной сделки с ОАК, ведь у России пока еще нет самолета, который можно было

бы продавать на мировом рынке гражданской авиации, нет имеющих коммерческую ценность моторов и авиаприборов. С военной точки зрения, могло бы иметь смысл сотрудничество в области военной авиации, но для этого необходимо политическое сближение высокого уровня. За последние 60 лет мы не достигли такого единства взглядов даже с нашим ближайшим соседом - Германией! И, наконец, с финансовой точки зрения, Европа может обеспечить инвестиции в свою авиационную промышленность и без нефтедолларов. А может быть, у этого союза есть некий неизвестный нам стратегический смысл? Опять-таки нет. Сближение с российским соседом, конечно, важная цель для Европейского Союза, но на это потребуются десятилетия. Ни один союз не может существовать без опоры на общие ценности. К сожалению, мы от этого еще далеки: Россия до сих пор выстраивает свои отношения с партнерами, основываясь на балансе сил и интересов, в том числе и в этой сделке. А ведь здесь Россия покусилась на основополагающие европейские ценности: на расшатываемый в последнее время франко-немецко-русский союз, на компанию EADS - символ европейской промышленности, на базовые принципы невмешательства государства в экономику. И это после того, как Европейская комиссия - а значит, европейские налогоплательщики, - потратили кучу денег на модернизацию российской военной промышленности после 1990 г. - похоже, это все было напрасно.

Ни один авиационный альянс невозможен без десятилетних традиций сотрудничества, без предварительного распределения основных программ, без стабильных межгосударственных отношений, близких, по существу, к конфедерации. Ни один союз не может основываться на национализации EADS, тем более государством, которое не является членом ЕС!

Государство, которое всячески выказывало свою готовность прийти на помощь компании Suez, чтобы спасти ее от вполне дружественной итальянской фирмы, которое было так внимательно к защите высших интересов Франции в компании 'Данон' - неужели это же самое государство будет спокойно наблюдать за тем, как одна из важнейших отраслей нашей промышленности перейдет под контроль страны, не входящей в ЕС? Неужели наши йогурты защищены лучше, чем самолеты? Конечно нет, такое смещение приоритетов невозможно, благодаря союзу акционеров EADS, в котором основные позиции принадлежат французам и немцам. И при всем при этом, сделка была, увы, хорошо спланирована. Русские, один из любимых видов спорта которых - шахматы, сыграют следующую партию в худший для нас момент, сделают все, чтобы разбить франко-немецкую солидарность, отдалить США и добиться решающего преимущества в нефтяной или авиационной промышленности. И тогда мы поймем, что газ - это очень дорогой источник энергии, что мы слишком долго тянули с реструктуризацией EADS, что мы не успели обезопасить ее капитал и что в 2006 г. мы еще слишком мало верили в единую Европу.

Жан-Луи КОНСТАНЦА, "Les Echos", Франция

*источник: ИноСМИ.Ru
27.09.06*

ВОЙНА В ПОЛЕТЕ

Сможет ли государство победить авиационный контрафакт.

Отечественные самолеты падают все чаще. Этот тезис пытаются оспорить многочисленные околостатусные эксперты - мол, это не аварий стало больше, а просто информация о трагедиях стала общедоступной. Впрочем, статистика - вещь жестокая: страны СНГ в первом полугодии 2006 г. заняли первое место среди регионов мира по количеству жертв, обогнав по этому показателю казавшуюся вечным лидером Африку.

Ответ властей на последние трагедии вполне в духе времени - показательные проверки с предъявлением виновных. Главным врагом названы контрафактные авиакомпоненты, используемые при ремонте техники. Остается только надеяться, что госорганы вопреки традиции не ограничатся показательными выступлениями, а попытаются довести дело до конца. Ведь использование контрафакта - действительно острая и значимая для России проблема, возникшая далеко не вчера. По самым скромным подсчетам, доля контрафактных изделий на рынке комплектующих авиационной техники в среднем составляет 7-10%.

Некоторые аналитики, услышав о переходе авиационной отрасли под крыло министра обороны Сергея Иванова, со знанием дела отметили: "Ну, сейчас начнется активная демонстрация работы - показательные проверки и так далее". Впрочем, вряд ли кто-то из них возразит против выбора сегмента для проверок - контрафакт действительно может быть одной из главных причин участившихся трагедий. Куда важнее вопрос, не закончится ли эта PR-кампания раньше времени, не принесет ли по-настоящему конструктивных результатов.

Генеральная прокуратура России, совместно с Минтрансом РФ проводящая проверку соблюдения мер безопасности на воздушном транспорте, уже делится очень правильными выводами. Вот вердикт ревизоров, обнародованный вчера: на отечественных самолетах широко используется контрафактное оборудование, представляющее непосредственную угрозу жизни и здоровью пассажиров. Пусть любой эксперт мог сказать эти слова и много лет назад - хорошо, что на высоком государственном уровне об этом заговорили хотя бы сейчас.

Прокуратура отапортовала и о первых результатах широкомасштабной ревизии. 22 августа на складе, расположенном на территории ФГУП ГосНИИ гражданской авиации (ГосНИИГА), обнаружены и изъяты контрафактные запчасти к самолетам, а также большое количество поддельных печатей и штампов авиаремонтных заводов, находящихся на территории России и Белоруссии. По предварительным данным, склад числился за арендатором - ЗАО "СБ-120 Шереметьево". 31 августа сотрудники ЛУВД аэропорта Шереметьево возбудили уголовное дело по ст. 159 УК РФ (мошенничество) в отношении инженера ЗАО "СБ-120 Шереметьево" Гамаюнова. По данным следствия, он пытался реализовать авиационные приборы с истекшими сроками эксплуатации. В технические паспорта блоков инженер вносил заведомо ложные сведения об их доработке. У задержанного изъяты 40 печатей и штам-

пов заводов-изготовителей, представительств заказчика, отделов технического контроля. Скорее всего, в ближайшее время в уголовном деле появится еще одна статья УК РФ - 238-я (производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности).

Все вышеописанное - лишь скромная иллюстрация общероссийской ситуации. По данным того же ГосНИИГА, на территории которого обнаружили контрафакт, доля контрафактных изделий на рынке комплектующих авиационной техники в среднем составляет 7-10%. Однако по некоторым типам агрегатов она достигает 25%. При этом реальных уголовных дел против изготовителей и потребителей контрафакта практически нет. В Московской региональной прокуратуре по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте "Газете" подтвердили, что в прошлом дела такого рода возбуждались очень редко.

Нужно оговориться: контрафакт - это не поддельные авиационные детали. Под контрафактными подразумеваются вполне законно выпущенные, но уже устаревшие или побывавшие в эксплуатации приборы, снабженные липовыми бумагами, по которым они проходят как новые.

"Технология проста, - рассказывает руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - На пути в утилизационный цех запчасть исчезает, в журнале утилизации появляется запись о том, что все необходимые работы были проведены. Через какое-то время списанная деталь с фальшивыми документами может быть предложена потенциальному покупателю". По мнению Пантелеева, в то время как руководство завода дорожит собственной репутацией, работники завода распродают списанные запчасти. Опрошенный на условиях анонимности источник "Газеты" в авиационном бизнесе в корне не согласен с экспертом: "Это не кладовщики продают, а руководство завода".

В Роспроме возможных виновников ситуации назвать отказались, но заявили, что "принцип здесь тот же самый, что и в автомобильной промышленности". Борьба с контрафактом трудно. Замруководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Евгений Лобачев уверен, что технически это почти невозможно. "Нельзя недооценивать продавцов контрафактной продукции, они готовы все сделать, чтобы заработать на этом деньги", - уверен господин Лобачев.

Выход из порочного круга эксперты и чиновники видят один - создание единой базы данных для всех видов авиационных комплектующих.

Евгений Лобачев поддерживает эту идею: "Мы давно уже об этом говорили. Если введут единую систему комплектующих, сразу всем станет легче".

В пресс-службе Роспрома подтвердили информацию о том, что такая система создается. Электронными метками, или электронными паспортами, будут снабжаться все новые суда и каждая деталь в отдельности. Разработчик электронных паспортов - ГосНИИ авиационных систем. Однако о примерных сроках их внедрения говорить пока рано, заявили в Роспроме.

КАКИМ ВАМ ВИДИТСЯ БУДУЩЕЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАПРОМА?

**Вадим Разумовский, заместитель генерально-
го директора компании "Сухой":**

"Несмотря на то что российский авиапром сейчас находится в очень сложной ситуации, у него большое будущее. Внутри отрасли сохранились серьезные и здоровые силы, некие своеобразные точки роста (конечно, я имею в виду свою компанию), которые в состоянии переломить ситуацию и сделать российский авиапром ключевым игроком в глобальной аэрокосмической отрасли!

Компании, которые занимаются диверсификацией своего продуктового ряда, созданием и совершенствованием системы послепродажного обслуживания, сохранившие творческий и конструкторский потенциал, вполне способны встать в один ряд с признанными лидерами отрасли в мировом масштабе. А для того чтобы конкурировать с Западом на рынке гражданской авиации, нам необходимо создавать совершенно новые продукты, и тогда мы сможем на равных бороться с ведущими мировыми производителями не только по известному соотношению "цена-качество", но и по всей системе взаимоотношений производителя с заказчиком, включая прежде всего систему послепродажного обслуживания".

**Мартин Шаккум, председатель комитета по
промышленности, строительству и наукоемким
технологиям Госдумы:**

"Оно обречено быть светлым! Сегодня у нас уже есть спрос, а в ближайшие пять-семь лет выбывает основная часть нашего авиапарка. Я думаю, что правительство выберет национально ориентированную стратегию и, безусловно, сделает ставку не на импорт подержанной авиационной техники, а на отечественную продукцию.

То количество самолетов, которое досталось нам от бывшего СССР, было несколько избыточным и не соответствовало платежеспособному спросу населения в условиях рыночной экономики. Но авиатехника слу-

жит долго, по 20-30 лет, и советские самолеты вырабатывали свой ресурс.

Теперь по планам основное выбытие этой техники приходится на 2006-2012 годы, особенно Ту-134 и Ту-154. Уже есть новые модели наших самолетов, есть варианты и схемы поддержки государства, скажем, лизинговые компании. Конечно, я не скажу, что будет полный запрет на импорт, некий баланс должен быть. А полностью закрывать рынок для западной техники - значит обрекать наш авиапром на вымирание. Крайности, как известно, опасны. Но и преимущества для отечественной авиатехники мы создавать должны!

Я знаю политику партии "Единая Россия" в этом отношении, знаю сегодняшние взгляды президента и председателя правительства, и именно на этом зиждется моя уверенность, что мы будем соблюдать разумный баланс. Да, будет небольшая часть импортной техники, особенно там, где осуществляются международные перевозки, а на внутренних линиях должны доминировать российские машины".

**Борис Алешин, руководитель Федерального
агентства по промышленности:**

"В российских авиакомпаниях будет смешанный парк, то есть будут эксплуатироваться машины отечественного и импортного производства разного класса. Почти не сомневаюсь, что будут широко эксплуатироваться региональные самолеты RRJ. Понемногу будут использоваться Ил-96 и Ту-204; в классе широкофюзеляжных и ближнемагистральных самолетов будет преобладать импортная техника, но это временно.

Мы будем наращивать свое участие в проектах и "Эйрбаса", и "Боинга", и на этом российский авиационный бизнес будет расти. По целому ряду проектов мы останемся системными интеграторами: транспортная, военно-транспортная и военная авиация".

*Александр СТРОГИН
Дэвис ПОЛАНДОВ
Евгений БЕЛЯКОВ
Александр САРГИН*

*источник: газета "Газета"
06.09.06*

САМИ С У"САМ"И

**Российско-французское совместное
предприятие "Пауэрджет" (PowerJet)
провело в Москве торжественное
мероприятие, посвященное
успешному завершению 9 июля 2006
г. на испытательном стенде Научно-
производственного объединения
(НПО) "Сатурн" в Рыбинске первого
этапа испытания двигателя SaM146.**

Для отечественного двигателестроения это знаковое событие, основа которого была заложена в начале нового века. Тогда НПО "Сатурн" выполняло контракт с французской фирмой "Снекма" (Snecma) на поставку деталей для двигателя CFM56. В 2001 г. две компании для расширения взаимовыгодного сотрудничества решили объединить свои усилия и создать двигатель

SaM146 для нового регионального самолета российского производства. Отметим, что по расчетам специалистов в течение следующих 20 лет потребности рынка в самолетах категории на 70-100 мест составят около 5.000 авиалайнеров.

В апреле 2003 г. двигатель SaM146 был избран компанией "Гражданские самолеты "Сухого" для регионального самолета SUPERJET 100. В июле 2004 г. "Снекма" и НПО "Сатурн" создали в равных долях совместное предприятие под названием "Пауэрджет" (PowerJet) для решения вопросов программы SaM146 по управлению разработкой, производством, маркетингом и продажами, а также послепродажной поддержки заказчика, технического обслуживания и ремонта. Совместное предприятие имеет два структурных подразделения, одно во Франции (PowerJet SA), а другое - в России (ЗАО "Пауэрджет").

В этой структуре "Снекма" отвечает за газогенератор, систему управления, привод агрегатов (вспомогательная коробка приводов, промежуточный редуктор), общую конструктивную интеграцию двигательной установки и летные испытания. НПО "Сатурн" отвечает за разработку и производство контура низкого давления, детали обвязки двигателя, маслоагрегаты, производственную сборку двигателя и наземные испытания. "Контрольные точки", обозначенные в планах по реализации проекта и названные общественности еще в самом начале работ, дают возможность оценить, насколько успешно идут фирмы к намеченной цели. В настоящее время независимые эксперты не спешат с выводами на далекую перспективу, но отмечают: взаимодействие партнеров напоминает работу хорошо отлаженного часового механизма.

30 ноября 2005 г. на стенде "Снекмы" в городе Вилларош (в районе Парижа) проведено первое испытание газогенератора двигателя SaM146, который успешно развил номинальную тягу.

8 апреля 2006 г. закончены испытания вентилятора. Подтверждены параметры по расходу воздуха, получен КПД, близкий к расчетному. Принят план улучшений, разработана новая конструкция лопатки.

9 июля 2006 г. первый опытный двигатель (FETT) успешно прошел испытания на стенде НПО "Сатурн" в Рыбинске.

Следующим знаковым рубежом станут летные испытания, начало которых запланировано на февраль 2007 г. Они пройдут на летающей испытательной лаборатории Ил-76. Будут проведены две серии испытаний: одна в Москве, другая - в г. Истр (Istres) на юге Франции, в одном из специализированных центров летных испытаний "Снекмы".

Всего для сертификационных испытаний будут использованы восемь двигателей SaM146, которые наработают 4.500 рабочих циклов в ускоренном режиме. Сертификация двигателя SaM146 запланирована на март 2008 г.

Это планы на ближайшее будущее. Однако прежде всего продукт должен найти своего покупателя. Их поиск СП "Пауэрджет" и компания "Гражданские самолеты "Сухого" ведут при совместном маркетинге через Консультационные советы авиакомпаний. Уже проведено пять заседаний совета. Совместно две российские фирмы также участвуют в акциях по продвижению товара на рынке. В декабре 2005 г. российская авиакомпания "Аэрофлот" сделала заказ компании "Гражданские самолеты "Сухого" на 30 самолетов SuperJet 100 (95 пассажиров) базовой конфигурации. Первые поставки самолетов SuperJet 100 "Аэрофлоту" намечены на ноябрь 2008 года. Еще на 10 самолетов подписала контракт Финансовая лизинговая компания в феврале 2006 г. Помимо этого проведен ряд встреч технических групп с участием специалистов авиакомпаний. Например, по кабине и авиационному радиоэлектронному оборудованию. В результате этой работы внесены сотни конструктивных изменений в спецификации самолета.

Не менее важна и другая характерная особенность в реализации проекта. "Пауэрджет" поставит полностью укомплектованную двигательную установку, включая двигатель и гондолу. Здесь надо напомнить, что фирмам, участвующим в проекте, пришлось делом доказывать жизнеспособность их долгосрочного сотрудничества. По крайней мере, рассчитывать на господдержку на начальном этапе не приходилось. Не

секрет, что и по сей день завистники пророчат SaM146 и SuperJet 100 различные беды, трудности. В какой-то мере они правы.

Акционеры СП "Пауэрджет" пользуются поддержкой французского и российского правительств, что свидетельствует об уверенности руководства стран в этом перспективном проекте. И все же без ложки дегтя здесь не обошлось. Во французском законодательстве сняты все юридические барьеры для серийного производства двигателей, а в российском их только предстоит убрать. Пора бы нам научиться работать в новом ритме, как известно, время - деньги.

Другой проблемой, которая не заставит себя долго ждать, если не принять мер, станут российские аэродромы. В настоящее время они не соответствуют международным требованиям по аэронавигационному обеспечению и не дадут в полной мере использовать возможности, заложенные в SuperJet 100. Если Россия хочет остаться в числе ведущих авиастроительных стран мира, то пора приводить в порядок аэродромы. Рост авиаперевозок и экономическое развитие страны уже сегодня требуют начать расширение аэродромной сети. Работы, что называется, непочатый край.

Почему еще у российско-французского проекта есть перспективы? Прежде всего двигатель SaM146 соответствует самым строгим стандартам по выбросам и шуму. Он имеет все преимущества, необходимые для выхода на рынок с высокой конкурентностью, жесткими требованиями заказчиков относительно низкой стоимости приобретения и эксплуатации при высокой надежности, ремонтпригодности и экологической безопасности. В двигателе внедрены передовые технологии, обеспечивающие экономичность коммерческой эксплуатации авиакомпаниями. За счет оптимизированной стоимости эксплуатации, легкости обслуживания в ходе полета по маршруту и меньшей стоимости ремонта, надежности двигателя общие финансовые расходы по SaM146 по сравнению с зарубежным двигателем - лидером этого класса CFM56 ниже на 20%.

В соответствии с новой концепцией SaM146 имеет тягу в пределах 14.000-17.500 фунтов. Авиакомпания могут просто регулировать уровень тяги с помощью системы управления FADEC и извлечь пользу из оптимизации управления двигателем. Поскольку на всем семействе самолетов RRJ установлен один тип двигателя, авиалинии получают преимущества в виде взаимозаменяемости и экономичности за счет роста масштаба производства.

Не менее важен широкий перечень специализированных услуг по поддержке и техническому обслуживанию. Двигатель SaM146 выигрывает за счет огромного опыта "Снекмы" в послепродажной поддержке на международном рынке. Техническое обслуживание и ремонт SaM146 будут осуществлять исключительно СП "Пауэрджет" через глобальную сеть "Снекма Сервисис" и НПО "Сатурн".

В заключение стоит отметить, что SaM146 представляет большие возможности для авиационного двигателестроения России как раз в тот момент, когда она готова вновь выйти на мировой рынок авиастроения.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
22.09.06

ПОДНИМУТ В НЕБО ДВА КРЫЛА

На повестке дня - широкое сотрудничество с Китаем в области гражданского самолетостроения.

Обе страны быстро усваивают уроки рыночной экономики, не забывая при этом о необходимости опираться на долгосрочное планирование. Именно поэтому и в России, и в КНР утверждены госпрограммы развития гражданского самолетостроения: в РФ - до 2015 г., в Китае - до 2020-го. Особое внимание уделено созданию конкурентоспособных на мировом рынке пассажирских авиалайнеров.

"Соединение знаний и опыта российского и китайского авиапромов с финансовой и промышленной мощью двух наших государств сделает возможным возникновение третьего по счету, наряду с концернами Boeing и Airbus, мирового производителя гражданской авиатехники", - заявил в интервью газете "Россия" заместитель генерального директора ОАО "Ильюшин" Владимир Беляков.

Российская и китайская программы ставят задачи развития воздушных судов основных классов, определяющих провозную мощность авиационного транспорта и конкурентоспособность авиастроительной промышленности. Их три: магистральные узкофюзеляжные самолеты (от 130 до 200 пассажиров), широкофюзеляжные (от 200 до 380) и сверхбольшие авиалайнеры - такие, как Boeing 747 и A380 (400-600 пассажиров). По прогнозу компании Boeing, машины именно этих классов составят 87% от числа всех купленных за период с 2006 по 2025 год.

В российской программе такими самолетами являются модернизированные Ту-204 и Ил-96, а также новое семейство ближне- и среднемагистральных МС-21. В китайской эта ниша определена пока только наименованием - "большой транспортный самолет".

МС-21 должен стать прорывом в мировом гражданском самолетостроении. В проекте объединились все три российские фирмы - разработчики пассажирских авиалайнеров: ОАО "ОКБ имени А. С. Яковлева", ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина", ОАО "АНТК имени А. Н. Туполева". В исследованиях по МС-21 принимают участие все ведущие научные организации, работающие на авиацию, - ЦАГИ, ГосСНИИАС, ГосНИИГА, ВИАМ. В частности, ЦАГИ уже подготовил проект крыла, позволяющего реализовать более чем 10-процентный выигрыш по аэродинамике в сравнении с характеристиками А320. Идет работа над идеологией новой цифровой электродистанционной системы управления.

На МС-21 установят электронные системы нового поколения, объединяющие в себе лучшие технологии, в том числе используемые российским ВПК. Конструкцию самолета выполняют из суперсовременных материалов, в том числе композитных. Проект предусматривает также более высокий уровень комфортности, чем у существующих самолетов, включая А320.

По прогнозам экспертов, МС-21 выйдет на рынок в 2012 г. Он заменит знаменитый Ту-154, составивший

эпоху в отечественном авиастроении и авиационном транспорте. Самолеты этой размерности - базовые для российских авиаперевозчиков. Это самый большой сегмент мирового рынка пассажирских авиалайнеров (61%). Ожидается, что МС-21 будет на 30% дешевле своих американских и европейских аналогов.

Россия предлагает китайской стороне реализовать проект МС-21 как совместную программу по всему жизненному циклу самолета. Это обеспечит РФ и КНР присутствие на рынке мировой гражданской авиационной техники в качестве полноправных участников. Китайские и российские специалисты разработают и осваивают передовые технологии в области производства гражданских самолетов, что не предусматривали раньше и вряд ли включают в себя в ближайшем будущем программы сотрудничества КНР с другими мировыми производителями авиалайнеров - Boeing и Airbus.

Американский и европейский концерны намеренно уходят от передачи своим зарубежным партнерам новых технологий, чтобы избежать появления в перспективе потенциальных конкурентов. Государства Азиатско-Тихоокеанского региона рассматриваются авиапроизводителями США и ЕС преимущественно в качестве рынка сбыта готовой продукции, а также как партнеры, которые принимают по лизингу отчасти выработавшие свой ресурс самолеты, использовавшиеся авиакомпаниями Европы и Соединенных Штатов.

По оценкам российских специалистов, при сохранении нынешних тенденций производство гражданских самолетов КНР окажется в ближайшем будущем в полной технологической и коммерческой зависимости от ЕС и США. Между тем Россия, помимо проекта МС-21, готова предложить китайской стороне сотрудничество и в других разработках. Под определение "большой транспортный самолет", к примеру, хорошо подходит широкофюзеляжный двухдвигательный авиалайнер - естественное продолжение семейства Ил-96 и новый широкофюзеляжный грузовой самолет, оптимизированный на полезную нагрузку в 80-90 тонн, который может занять эту пустующую нишу мирового самолетного рынка и составить важную часть семейства грузовых машин от Ил-112 (грузоподъемность 60 тонн) до Ан-124-100 (150 тонн).

Принимая во внимание успешное развитие программы кооперации стран-участников ШОС, Россия и Китай, опираясь на свои финансовые ресурсы (соответственно четвертое и первое места в мире по валютным запасам) и объединенные мощь и опыт собственной авиационной промышленности, вполне могут реализовать и проект сверхбольшого самолета на 550-650 пассажиров. Именно на рынок стран Юго-Восточной Азии рассчитан А-380. Значит, и за эту нишу надо бороться.

Олег ЛИТВИНОВ

источник: газета "Россия"
14.09.06

УЛЕТНОЕ ПОЛЕ

Прославленный Летно-исследовательский институт им. Громова оказался на грани банкротства.

В редакцию газеты "Труд" пришло письмо, которое подписали известные в авиации специалисты: доктор технических наук профессор Арсений Миронов, заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза Александр Щербakov и бывший генеральный директор ОКБ Туполева Валентин Климов. В нем - отчаяние людей, на чьих глазах разваливается уникальный научно-испытательный комплекс - Летно-исследовательский институт им. Громова, открывший дорогу в небо практически всем отечественным самолетам. Альтернативы которому в России не существует. "Труд" решил опубликовать выдержки из письма.

"Много лет специалисты ЛИИ проводили сложнейшие работы, без которых невозможно развитие отечественной авиации. Однако в последнее время институт стремительно теряет свои возможности. Ушли многие сотрудники, обладающие уникальными знаниями. На руководящие должности ставятся люди, по образованию и опыту работы весьма далекие от профиля института.

Прежний начальник ЛИИ Вячеслав Бакаев твердо отстаивал интересы предприятия. Но в конце 2004 года Федеральное агентство по промышленности (Роспром) без объяснения причин расторгло с ним контракт. На его должность был назначен отставной генерал Юрий Клишин. Бывший зам. главкома ВВС, человек в авиации, конечно, не новый. Но от науки далекий. Проработал в Жуковском чуть больше года. В период своей короткой руководящей деятельности отличился только дорогостоящей реконструкцией территории ЛИИ перед МАКС-2005 (Международный авиационно-космический салон. - Авт.), зато затеял кадровую чехарду и довел институт до полного банкротства. Сейчас и.о. начальника назначен бывший заместитель Клишина по финансово-экономическим вопросам Игорь Кузнецов. На заседании научно-технического совета он заявил, что не обладает знаниями не только в области летных испытаний, но и вообще в авиации. Он, оказывается, экономист-менеджер и знает лишь, как обеспечить материально-финансовую сторону работы коллектива. Но в последнее время сотрудники Л И И месяцами не получают зарплату. Зато управленческий аппарат разбух от менеджеров с большими окладами и непонятными функциями.

Нынешние руководители Роспрома постоянно снижают бюджетное финансирование самых перспективных научно-исследовательских работ по линии гражданской авиации, сведя их практически к нулю. За этим просматривается стремление чиновников прибрать к рукам дорогостоящее имущество института. Ведь ЛИИ - это 1500 гектаров площадей, единственная в Европе 5-километровая взлетно-посадочная полоса, богатейшая инфраструктура аэродрома, самолетный парк, в том числе летающие лаборатории с уникальным оборудованием. Роспром, похоже, настроен на ликвидацию комплекса, без которого невозможно дальнейшее развитие российской авиации. Откуда исходят решения о дальнейшей судьбе ЛИИ? Приказы об освобождении и назначении последних начальников института подписаны руководителем Федерального агентства по промыш-

ленности Борисом Алешиным. Как минимум с его ведома или по его указанию проводится и линия на свертывание научно-исследовательских работ".

Из официальных документов, представленных прежним начальником ЛИИ Вячеславом Бакаевым, "Труду" стало известно, что попытки обанкротить институт предпринимаются уже давно. Когда в 1998 г. Бакаеву предложили должность начальника, там накопился долг около 50 млн. долл. За два месяца до расторжения контракта с ним институт полностью и досрочно рассчитался с долгами. Причем без продажи имущества и без единого рубля привлеченных кредитов. И, кстати, в это же время коллектив института получил благодарность президента России "за большой вклад в обеспечение и проведение комплексных исследований и испытаний авиационной техники". Ко времени смены руководства института объем заработанных, но не израсходованных средств составлял более 300 млн. руб. Но вместо наращивания оборотов пошел спад. По данным самого Роспрома, всего за полгода вновь образовавшаяся задолженность составила более 330 млн.руб. Сейчас она, скорее всего, еще возросла. Точную цифру назвать сложно, поскольку руководство института тщательно скрывает его истинное финансовое положение. Свежий пример, наглядно характеризующий финансовую политику нынешнего руководства института. ОАО "Авиасалон", которое занимается устройством Международных авиакосмических салонов (МАКС), где ЛИИ владеет контрольным пакетом акций, берет кредит в 116 млн. руб. на строительство нового павильона. Как сказал "Труду" член совета директоров "Авиасалона" Игорь Новиков, руководство Роспрома сделку одобрило. Хотя в соответствии с нынешним законодательством она должным образом не оформлена. Тем не менее Кузнецов на это идет.

Мало того. Выяснилось, что прокуратура возбудила в отношении Юрия Клишина уголовное дело, однако ему позволили тихо уйти. Сейчас идут разговоры о том, чтобы ЛИИ акционировать. Поэтому вполне понятно стремление руководства Роспрома видеть на месте руководителя института своего человека. Между тем, по данным нашего источника в ЛИИ, там практически прекращены испытательные полеты. Ветшает аэродромно-техническая база. Гораздо меньше денег вкладывается в поддержание летной годности самолетов. Сворачивается тематика научно-исследовательских работ.

От редакции

Попытка получить хоть какие-то разъяснения о ситуации в ЛИИ от нынешнего руководства института не увенчалась успехом. На просьбу "Труда" встретиться с начальником входящей в структуру института Школы летчиков-испытателей Владимиром Кондратенко Игорь Кузнецов через свою помощницу ответил, что это преждевременно. "Позвоните через три-четыре месяца, у нас все образуется, тогда и поговорим", - ответили нам. Остается гадать: образуется что? Активы к тому времени будут распроданы?

Юрий ТРЕТЬЯКОВ

источник: газета "Труд"
15.09.06

СЛУЖЕБНЫЕ ПАССАЖИРЫ

Российские гидросамолеты устанавливают мировые рекорды, но не запускаются в серийное производство.

Несмотря на весьма громкое название мероприятия - шестая Международная выставка и научная конференция по гидроавиации "Гидроавиасалон", это авиашоу и по выставочным площадям, и по количеству участников не может претендовать на масштабность и тем более сравниться с шоу той же тематики в Фарнборо или Ле-Бурже. Более того, с годами, как замечают постоянные участники выставки, ее посещают все меньше вип-персон. А это плохой знак. Словом, о раскрутке и явном прогрессе салона говорить пока сложно.

Однако на этот раз внимание авиаспециалистов и журналистов было приковано именно к гидроавиасалону - кстати, единственному в мире. Причина интереса заключается как раз в тех рекордах, которые были установлены в последние дни.

Во-первых, самолет Бе-200ЧС установил рекорд скорости в полете по замкнутому пятисоткилометровому маршруту без груза (по международной классификации С-2i). Самолет пилотировали командир летчик-испытатель Николай Охотников, в кресле второго пилота сидел главком ВВС генерал армии Владимир Михайлов. Предварительный результат - 650 км в час.

На следующий день самолет установил рекорд скорости уже на тысячекилометровом маршруте без груза и с коммерческой нагрузкой 1000 и 2000 кг.

Наконец, рекорд скорости был установлен на том же маршруте и с тем же набором грузов, однако если при установлении первых четырех рекордов Бе-200 позиционировали как гидросамолет (взлетал с воды и садился на воду), то в последнем - как самолет-амфибию (взлетал с воды, а садился на сушу).

Все рекорды принадлежат самолету, только что вернувшемуся из Португалии, где на условиях лизинга экипаж тушил многочисленные пожары и очень порадовал достигнутыми результатами местных специалистов.

Конечно, организаторы несколько поспешили объявить об установлении рекорда. Как пояснила обозревателю "Времени новостей" комиссар Национальной авиационной комиссии России (структура Федеральной авиационной службы РФ) Татьяна Полозова, официально и документально рекорды будут утверждены не ранее чем через три месяца. И это будет не только внутренний национальный рекорд. После утверждения национальное досье, в котором будут содержаться доказательства установления рекорда, направят в Международную авиационную федерацию. Опираясь на объективные данные, россияне расскажут, в каких условиях совершен полет, укажут, в частности, перевозимый вес, точки старта, финиша и поворотов.

В соответствии со Спортивным кодексом все названные полеты называются попытками установления рекорда. Однако можно быть практически уверен-

ным, что Международная авиационная федерация досье подтвердит, что рекорды уже состоялись.

Секрет прост. Как пояснил обозревателю "Времени новостей" Ким Никитенко, начальник Летно-испытательного центра Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) им. Бериева, где произведен Бе-200, эта машина - единственная в мире в своем классе (взлетный вес - от 35 до 45 тонн), на ней уже установлены 34 мировых рекорда.

Вообще в традициях фирмы устанавливать рекорды. Показывая на стоящий рядом самолет-амфибию А-42 "Альбатрос", Ким Никитенко сообщил, что эта машина установила 146 мировых рекордов. К сожалению, его создание и совершенствование пришлось на начало 90-х годов прошлого века, и до логического конца работы не довели.

Однако сегодня появилась возможность вернуться к теме. Эту машину уже не называют "Альбатросом", но работы по ней идут. Какие именно, на ТАНТК умалчивают, обещая открыться после очередного рекорда.

Еще одно достижение гидроавиасалона в Геленджике вряд ли будет зафиксировано отечественными и международными организациями, но вполне может претендовать на занесение в Книгу рекордов Гиннеса. Около полусотни журналистов, российских и иностранных, пишущих и снимающих, прокатили на еще одном Бе-200, который демонстрировал скопившейся на набережной Геленджикской бухты публике лихие полеты, забор и сброс воды.

Обозреватель "Времени новостей" был среди "служебных пассажиров", как назвал журналистов командир корабля Евгений Серых. Название "служебные" применяется, так как права перевозки обычных пассажиров ни у фирмы-изготовителя, ни у МЧС, которому принадлежит Бе-200, нет.

Полет, безусловно, всех впечатлил: плещущая морская волна почти на уровне иллюминатора, лихие виражи, во время которых отдельным представителям прессы пришлось воспользоваться полиэтиленовыми пакетами, а операторы едва удерживали телекамеры. Главное же в этом полете - похожий на очередь крупнокалиберного пулемета стук волн о днище корабля, явственно отдающий дробью в пятках.

После посадки журналистам представили летчиков-испытателей фирмы им. Бериева. Жуковский клуб Героев в соответствии с приказом главкома ВМФ адмирала Владимира Масорина вручил ветеранам медали "Адмирал Ушаков". Награды призваны символизировать союз воды и неба. Каждый второй ветеран напоминал слегка ошалевшим от полета журналистам, что теперь им по традиции необходимо непременно искупаться и выпить стакан водки. Этим советом почти никто не воспользовался...

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
12.09.06*

"ВСМПО" НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ

"ВСМПО-Ависма" набрала столько контрактов у авиастроителей, что уже не справляется с ними. Как стало известно "Ведомостям", корпорация задерживает поставки некоторых деталей в адрес Airbus. Причина задержек - дефицит сырья, утверждают в "ВСМПО-Ависме". И хотя эта проблема возникла еще при прежних собственниках, решать ее придется "Рособоронэкспорту", недавно ставшему акционером корпорации.

"ВСМПО-Ависма" на 2-4 месяца задерживает поставки некоторых видов продукции Airbus, рассказал источник, близкий к европейскому концерну. По его словам, всего "ВСМПО-Ависма" отгружает Airbus 48 видов компонентов (на 2006 г. заказ составляет 2000 т, на 2007 г. - 3000 т), а задержки в поставках касаются лишь заготовок к элементам конструкции крыла (нервюры 4 и 10) и крепления двигателя (кронштейн пилона). Это всего лишь 2-3% всей отгружаемой Airbus продукции, сообщил представитель "ВСМПО-Ависмы". Но для Airbus, чье производство расплано на четыре года, это все равно болезненно, говорит источник, близкий к авиастроительной компании. "Ведь ежедневно Airbus собирает минимум один самолет, и любой сбой в поставках - сбой всей системы, - продолжает он. - Чтобы решить возникшую проблему, в середине декабря "ВСМПО-Ависму" собирается посетить высшее руководство Airbus".

Airbus закупает титан и у американской RTI International Metals, и у производителей из Китая и Японии, говорится на сайте корпорации. Если проблемы с поставками из России продолжатся, объем заказов российской компании может быть сокращен в пользу других поставщиков, констатирует собеседник "Ведомостей". В самой Airbus от комментариев отказались.

Причину перебоев с поставками стороны видят по-разному. Объем заказов у "ВСМПО-Ависмы" превышает мощности штамповочного производства, утверждает собеседник "Ведомостей", близкий к Airbus. В итоге титановая корпорация отдает приоритет тяжелым и дорогостоящим компонентам с целью

увеличения выручки, жертвуя интересами Airbus, считает он. Менеджер "ВСМПО-Ависмы" возражает, что перебои возникли из-за того, что на предприятии ведется реконструкция.

Директор по правовым вопросам и связям с общественностью "ВСМПО-Ависмы" Артем Кисличенко добавляет, что "ВСМПО-Ависма" испытывает недостаток в сырье для производства металла. Мощности "Ависмы" - 32 000 т титановой губки в год (один из видов сырья), и пока это предел, отмечает Кисличенко. Программа по увеличению мощности до 44 000 т губки в год уже разработана, но пока дефицит сырья "ВСМПО-Ависма" пытается закрывать закупкой титанового скрапа, добавляет он.

Импортный скрап "ВСМПО-Ависме" покупать не выгодно - на него установлена экспортная пошлина в 15%, объясняет Кисличенко. А в России цена на скрап выросла с \$8-10 за 1 кг в январе до \$18-20. Покупать его по такой цене "ВСМПО-Ависма" не хочет и ведет переговоры с поставщиками о закупках по более разумным ценам, добавляет Кисличенко. О проблемах с поставками Boeing он не слышал, а в самом Boeing от комментариев отказались. Кисличенко же подчеркивает, что такая проблема у "ВСМПО-Ависмы" возникла в первый раз и корпорация делает все возможное, чтобы вовремя выполнять свои обязательства перед клиентами.

"ВСМПО-Ависма" и впрямь вовремя не позаботилась о расширении своего сырьевого производства, соглашается вице-президент "Траста" Александр Якубов. При прежних собственниках для финансирования этого проекта компания готовила IPO, но потом Брешт и Тетюхин переключились на войну с "Реновой", а затем на горизонте замаячила и сделка с "Рособоронэкспортом", отмечает он. Теперь у корпорации и без IPO есть необходимые для расширения производства губки \$100-150 млн, считает Якубов, вопрос в том, собираются ли этим проектом заниматься новые собственники. Представитель "Рособоронэкспорта" отказался комментировать ситуацию.

Юлия ФЕДОРИНОВА
Елена МАЗНЕВА

источник: газета "Ведомости"
22.09.06



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

В EADS НАС НЕ ЖДУТ

Руководители европейского авиакосмического концерна выступили против прихода российских структур в его капитал.

Руководство европейского авиакосмического холдинга EADS не намерено допускать российских акционеров к управлению группой. Такое совместное заявление сделали в Париже сопредседатели совета директоров EADS Манфред Бишофф и Арно Лагардер.

Для того чтобы противиться приходу России к руководству EADS, у администрации холдинга есть как минимум две причины: одна - внутриевропейского характера и одна трансатлантическая. Основной актив EADS - самолетостроительный концерн Airbus - сейчас добивается государственных субсидий на развитие своего нового лайнера A350. Доказать их необходимость европейским правительствам будет гораздо легче, если управление EADS будет по-прежнему сосредоточено в рамках Европейского союза.

Вторая причина - это сотрудничество с США, в том числе в военной сфере. EADS, очевидно, опасается, что на приход русских американцы могут ответить сокращением контрактов.

Разговоры о возможном изменении такого порядка возникли после того, как российский государственный Внешторгбанк (ВТБ) на прошлой неделе официально уведомил о приобретении 5, 02% акций EADS. Затем, уже в начале этой недели, помощник президента России Сергей Приходько сказал, что Россия не исключает возможности приобретения блокирующего пакета EADS.

"Если мы сочтем экономически обоснованным, отвечающим нашим интересам, а именно интересам российской авиационной промышленности, более близкую степень взаимодействия с EADS, то тогда роль (российского. - Ред.) государства должна быть такой, чтобы оно могло принимать решения, а решения принимаются, когда есть по крайней мере блокирующий пакет", - подчеркнул г-н Приходько.

Он, правда, уточнил, что нынешняя покупка акций для ВТБ "носит прежде всего экономический характер". Но одновременно появились предположения, что президент России может обсудить вхождение нашей страны в EADS в Париже, куда он прибудет с официальным визитом 22 сентября.

По официальной информации, в ходе визита Владимир Путин и Жак Ширак проведут переговоры и обсудят взаимоотношения двух стран, а по завершении визита 23 сентября в пригороде Парижа пройдет трехсторонняя российско-французско-германская встреча на высшем уровне.

Именно то обстоятельство, что встреча будет трехсторонней, и заставляет делать предположение о том, что речь на ней пойдет об участии России в EADS. Ведь согласно уставу европейского авиакосмического концерна, участвовать в формировании совета директоров этого холдинга, контролирующего важнейшие в Западной Европе самолето- и верто-

летостроительные компании, могут не все акционеры, а лишь две группы, представляющие Францию и Германию. Германия представлена в EADS концерном DaimlerChrysler AG, а Франция - правительством этой страны и фирмой Lagardere SCA.

Два равноправных председателя совета директоров также выдвигаются от этих групп акционеров. В совокупности "контролирующие акционеры" EADS владеют сейчас 57, 96% акций концерна. Правда, из этого количества 7, 5% акций, пока принадлежащие компании Lagardere, должны быть до конца года проданы на фондовом рынке ради увеличения свободного обращения этих бумаг. Остальные совладельцы, в том числе испанская госкомпания SEPI (5, 48% акций EADS), отстранены от участия в оперативном управлении делами холдинга.

Не существует юридических препятствий для того, чтобы какое-либо российское предприятие (равно, как и любое другое) скупило бы блокпакет акций EADS на свободном рынке. Однако, как следует из вчерашнего заявления гг. Бишоффа и Лагардера, получить этим путем доступ к управлению холдингом не получится. Они сообщили, что EADS ведет "переговоры высокого уровня" о сотрудничестве с российскими авиастроительными предприятиями, и всячески приветствовали укрепление кооперации с нашей страной.

Однако одновременно они подчеркнули, что вхождение ВТБ в состав акционеров EADS не усилит российского влияния в холдинге. Гг. Бишофф и Лагардер заявили, что инвесторы, покупающие бумаги EADS на свободном рынке, "не могут обойти" уставные положения, которыми закреплена особая роль DaimlerChrysler, Lagardere и правительства Франции среди акционеров холдинга.

Они также сказали: "Действующие правила и структуры корпоративного управления доказали свою эффективность для всех акционеров. Не в интересах фирмы изменять корпоративное управление или расширять группу стратегических акционеров".

Впрочем, глава немецкого МИДа Гернот Эрлер на днях заявил в эфире "Эха Москвы", что ФРГ благоприятно относится к возможному приобретению Россией крупного пакета акций EADS.

"Участие российского капитала приведет к тесному переплетению экономических интересов России и Германии... EADS нужны средства для дальнейшего развития, и покупку акций Россией нельзя рассматривать как интервенцию российского государства в европейский бизнес".

При этом, уточнил он, EADS будет следить, чтобы российские структуры "не завладели" концерном, а "были лишь миноритарными акционерами" - для российского бизнеса в немецких предприятиях, по словам г-на Эрлера, установлены "границы участия".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
15.09.06

"ИРКУТ" ВОЙДЕТ В ОАК ПО ЧАСТЯМ

Стало известно, что Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) будет зарегистрирована до конца сентября. По данным Ъ, в уставный капитал компании внесут только один частный актив – 44% акций НПК "Иркут". За это владельцы бумаг получат 25% акций ОАК. Исходя из рыночной капитализации НПК, стоимость госдоли в ОАК, основу которой составит АХК "Сухой", оценивается в \$1,452 млрд. Аналитики считают эту цену заниженной. А источники Ъ в правительстве не исключают, что в результате между участниками ОАК может возникнуть конфликт, который сдвинет сроки регистрации компании.

Глава "Роспрома" Борис Алешин сообщил, что ОАК будет зарегистрирована до конца сентября. По данным Ъ, это должно произойти 30 сентября. Господин Алешин уточнил, что "все оставшиеся вопросы" предстоит снять на очередном заседании комиссии по созданию ОАК 25 сентября.

Устав ОАК был готов еще в июле и уже прошел все этапы согласования. Однако до регистрации осталось определить размер уставного капитала корпорации - исходя из стоимости предприятий, которые на первом этапе будут в нее включены.

После регистрации ОАК ее уставный капитал будет поделен на две доли - государства и частных акционеров - и оплачен акциями компаний-участников. Оплата должна быть проведена в течение двух недель.

Официально будущий состав участников ОАК не раскрывается. Однако источники Ъ в аппарате правительства сообщили, что учредителями корпорации на первом этапе станут Росимущество и частные акционеры НПК "Иркут".

Чтобы на первом этапе обеспечить соотношение государственной и частной доли в 75% и 25% соответственно, ОАК передадут 44% акций "Иркута" (бумаги гендиректора РСК "МиГ" Алексея Федорова, его заместителя Сергея Цивилева, главы НП ОАК Валерия Безверхнего и президента НПК Олега Демченко), а также 100% АХК "Сухой" (со всеми дочерними компаниями, в том числе с 12% акций "Иркута"), 15% акций "Авиаэкспорта", 38% акций "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), по 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре авиаобъединения и Новосибирского авиаобъединения, 86% акций МАК "Ильюшин", 38% акций завода "Сокол", 90,8% акций ОАО "Туполев", 58% акций "Финансовой лизинговой компании" (ФЛК), принадлежащих государству.

Свои 10% акций "Иркута" в ОАК пока не будет вносить европейский концерн EADS - это станет возможным только после внесения изменений в закон "О государственном регулировании развития авиа-

ции", который сейчас запрещает участие иностранных компаний в госпредприятиях оборонной сферы. Остальные акции "Иркута", частные доли в ИФК, ФЛК и "Соколе", а также бумаги других потенциальных участников ОАК будут вноситься в ее капитал на втором этапе.

Оценка предприятий была заказана Deloitte&Touche, которая на днях передала отчет об этом в Росимущество.

Все компании, проходившие оценку, отказались рассказать о ее итогах. Исходя из доли "Иркута" и котировок его акций, общая капитализация ОАК на первом этапе составит \$1,936 млрд, на госактивы придется \$1,452 млрд. По данным источников Ъ в авиапроме, оценка Deloitte&Touche не удовлетворила целый ряд предприятий.

Прежде всего это касается "Сухого", оценка которого, по мнению руководства предприятия, оказалась сильно заниженной. А дочернее предприятие АХК, "Гражданские самолеты Сухого", вообще, оценено в "ноль" - как "ничего не производящее на текущий момент".

Источник Ъ в правительстве добавляет, что бумаги лизинговых компаний "оценены ниже номинала". Отраслевые аналитики согласны с этими выводами.

"Оценка госдоли ОАК в \$1,5 млрд занижена, считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Дмитрий Васильев. Основные активы государства - АХК "Сухой", завод "Сокол" и "Ильюшин Финанс Ко" - исходя из объемов их портфелей заказов должны стоить больше".

Начальник отдела ведения проектов МДМ-банка Виктор Моисеев отмечает, что оценка входящих в ОАК предприятий сложна.

"Мощности самолетостроительных компаний сильно недозагружены, порядок цифр в "грубом" приближении прослеживается на уровне портфелей заказов предприятий, - поясняет аналитик. - На долю "Иркута" и "МиГа" на начало 2006 года приходилось порядка 75% заказов отечественной самолетостроительной промышленности, это можно рассматривать в качестве ориентира".

Собеседник Ъ в аппарате правительства не исключает, что 25 сентября вопрос величины уставного капитала ОАК согласовать не удастся. Поэтому не исключено, что регистрация ОАК будет отложена. Источник Ъ полагает, что на согласование только стоимости ОАК уйдет не менее двух месяцев.

*Константин ЛАНТРАТОВ
Иван САФРОНОВ
Александра ГРИЦКОВА*

*источник: газета "Коммерсантъ"
21.09.06*

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ БЕ-200ЧС

У российской гидроавиации открывается второе дыхание.

Проходившая в период с 6 по 10 сентября Международная выставка гидроавиации "Геленджик-2006" стала уже шестой по счету и привлекла на этот раз еще большее внимание российских и зарубежных специалистов. На салоне была представлена широкая гамма образцов авиационной техники, авиационных двигателей, агрегатов и систем, средств наземного обслуживания, ракетных комплексов, средств связи и навигационного оборудования, средств спасения на воде и экологического мониторинга, технологического оборудования и материалов. Следует отметить, что в этом году диапазон выставленной участниками авиасалона продукции был несколько расширен и уже захватывал смежные и даже не очень области науки и промышленности. Так, весьма содержательную экспозицию представило на этот раз известное таганрогское предприятие по выпуску гидроакустического оборудования для военно-морского и гражданского флотов ОАО "Завод "Прибой".

Как заявил на церемонии открытия мероприятия заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности и заместитель председателя оргкомитета выставки Александр Рыбас, "и те, кто приехал сюда отдохнуть, и те, кто приехал на выставку поработать, обязательно получают удовольствие от новых встреч, от новых знаний, от новых деловых знакомств и от новых перспективных возможностей в области бизнеса, в сфере продвижения своей продукции и заключения новых контрактов". Александр Леонидович оказался прав, что называется, на все сто - удовлетворение от минувшего мероприятия получили все категории его участников, посетителей и гостей.

В общей сложности, по данным организаторов мероприятия, в работе выставки приняли участие 135 компаний и организаций. Помимо российских участников, на "Гидроавиасалон-2006" приехали представители различных компаний из Бельгии, Болгарии, Германии, Греции, Израиля, Индии, Нидерландов, Португалии, США, Франции, Украины, Швейцарии и Чехии. Общая площадь выставочных павильонов составила 4500 кв. м, причем в этом году уже присутствовали и новый павильон, и новые - капитальные кирпичные - шале. Генеральным спонсором выставки выступило ФГУП "Рособоронэкспорт", оказавшее как административную, так и адресную финансовую помощь организаторам и участникам гидроавиасалона.

В полете и на статической стоянке демонстрировались 20 летательных аппаратов различных типов, в том числе противолодочный самолет-амфибия А-42ПЭ, многоцелевой самолет-амфибия Бе-200ЧС, легкий самолет-амфибия Бе-103, малый экраноплан "Акваглайд" и др. Состоялись показательные выступления российской групп высшего пилотажа "Стрижи" и "Русские витязи". Кроме того, в павильоне и в полете были продемонстрированы летающие модели перспективных бериевских самолетов-амфибий Бе-101 и Бе-112, вызывавшие особенный восторг у юных посетителей авиашоу. Не была забыта и научная составляющая выставки, которая даже могла свободно претендовать на отдельное важное мероприятие: с 7 по 9 сентября в

отеле "Надежда" прошла VI Международная научная конференция по гидроавиации, в работе которой приняли участие более 130 представителей от 48 предприятий и организаций. Для участия в конференции прибыли делегации из Израиля, США, Украины и Чехии. Работа проводилась в шести секциях, на которых был заслушан 91 доклад. По результатам конференции ее участниками принят ряд решений, направленных на дальнейшее развитие отечественной и международной гидроавиации в целом.

РЕКОРД ПО РЕКОРДАМ

Нельзя не начать репортаж с выставки с того весьма приличного набора рекордов, которые были на ней установлены. Самолет-амфибия Бе-200ЧС в течение трех дней установил восемь мировых рекордов, отправляясь в зачетные полеты, словно на обычную рутинную работу. И хотя все полученные результаты пока что считаются "предварительными", а официальное их утверждение по уставу ФАИ состоится только через три месяца, такой букет рекордов даже подсознательно вызывает уважение у любого так или иначе причастного к авиации человека.

Чем же отличилась "двухсотка" на этот раз? 6 сентября на самолете Бе-200ЧС (RF-21512) в классе С-2i (гидросамолеты - взлет и посадка на воду) был установлен мировой рекорд по скорости полета по замкнутому маршруту протяженностью 500 км (без груза). Рекорд этот тем более важен и интересен, что его установил экипаж, в состав которого входил не только летчик-испытатель ТАНТК имени Г.М. Бериева Николай Кулешов, но и сам главнокомандующий ВВС Владимир Михайлов, исполнявший обязанности второго пилота.

На следующий день, 7 сентября, на этой же машине были установлены сразу три мировых рекорда - максимальная скорость по замкнутому маршруту 1000 км без груза и с коммерческой нагрузкой 1000 кг и 2000 кг.

И, наконец, 9 сентября в двух полетах на этой же "двухсотке" были установлены следующие мировые рекорды в классе С-3 (самолеты-амфибии):

- максимальная скорость полета по замкнутому маршруту протяженностью 500 км без груза,
- максимальная скорость полета по замкнутому маршруту протяженностью 1000 км без груза,
- максимальная скорость полета по замкнутому маршруту протяженностью 1000 км с коммерческой нагрузкой 1000 кг и 2000 кг.

НОВИНКА ОТ "ВЕГИ"

Предприятия и организации, которые входят в состав ОАО "Концерн "Вега", уже достаточно хорошо известны как в нашей стране, так и за рубежом. Среди них и такие, которые испытывают со стороны специалистов наиболее повышенный интерес. И это понятно, когда узнаешь поближе о разрабатываемой или производимой ими продукции.

Например, московский НИИ "Кулон", более известный благодаря таким образцам продукции военного назначения, как комплекс "Строй-П" с дистанционно-пилотируемым летательным аппаратом "Пчела" или

цифровой радиолокатор третьего поколения "Ронсар", в последнее время начал активное продвижение на рынок так называемого базового комплекса разведки БКР-3. Этот комплекс предназначен в первую очередь для экспорта в страны, вооруженные силы которых имеют самолеты марки "Су" советского или российского производства. Благодаря особенностям своего построения (выполнен в виде подвесного контейнера) и входящей в его состав аппаратуры (общий ее вес составляет около 1440 кг), БКР-3 может оперативно и без особых подготовительных мероприятий устанавливаться на самолетах этого семейства, предоставляя возможность отказаться от приобретения и эксплуатации специализированных самолетов-разведчиков (кроме высотных). Данный комплекс имеет в своем составе аппаратуру наблюдения, работающую в различных диапазонах и на различных физических принципах:

- РЛС бокового обзора "Гика-Э",
- многоспектральная ИК камера "Радуга-Э",
- ТВ камера "Антракт-ТВ-Э",
- панорамные фотоаппараты для средних и больших высот АП-403-Э и АП-404-Э,
- кадровый аэрофотоаппарат перспективной съемки АК-108 ФМ-Э.

Причем все средства наблюдения, за исключением фотоаппаратов, обеспечивают возможность автоматизированной цифровой обработки, передачи и представления информации в реальном времени с использованием стандартных каналов, а комплексное дешифрование позволяет достичь высокой вероятности обнаружения и распознавания объектов. Скажем, точность определения координат по навигационным данным составляет от 50 до 100 м, а по трем опорным точкам - от 10 до 50 м. Наземный же пункт, предназначенный для приема донесений и видеoinформации по широкополосной радиолинии, выполнения ее автоматизированной обработки и дешифрования, способен выполнять обработку полученных данных в экспресс-режиме за 1-2 минуты.

"БЕРИЕВСКИЙ МОНСТР"

В последнее время развитию авиации в нашей стране уделяется повышенное внимание. Даже сам президент Владимир Путин принял в этом посильное участие (по словам Виктора Кобзева, генерального директора ТАНТК имени Г. М. Бериева, именно благодаря его усилиям удалось "продвинуть" самолет Бе-200ЧС в Европу). Кстати, один из двух выставившихся Бе-200ЧС непосредственно перед выставкой как раз вернулся из Португалии, где он находился в опытной эксплуатации МВД этой страны - тушил многочисленные пожары.

Впрочем, Бе-200ЧС и больший по размерам противолодочный А-40 (теперь его принято называть А-42ПЭ) - это еще цветочки. "Ягодка" же была представлена на стенде таганрогской компании в виде модели сверхтяжелого транспортного гидросамолета Бе-2500, который предполагается оснастить шестью двигателями НК-116. Описывать это чудо конструкторской мысли бесполезно - цифры скажут сами за себя: длина - 115,5 м, размах крыла - 125,51 м, максимальный взлетный вес - 2500 т, максимальная полезная нагрузка - 1000 т, максимальная крейсерская скорость полета на высоте 10 км - 770 км/час, дальность полета - 16 тыс. км.

Словом, гигант он и есть гигант: российские специалисты еще раз доказали, что не оскудел отечествен-

ный научный потенциал, даже несмотря на то что многие успели либо перейти из государственного сектора в коммерцию, либо же и вовсе покинули пределы нашей пока все же необъятной Родины. Находящийся пока только на бумаге Бе-2500 по своему внешнему облику во многом напоминает большие экранопланы конструкции Алексева, особенно, легендарного "Каспийского монстра", до сих пор вызывающего состояние полного ступора у западных гениев конструкторской мысли и военных. Но "бериевский монстр" - это все же самолет-амфибия, способный не только парить над самой гладью моря, но и подниматься ввысь, как и подобает настоящему полноценному самолету. Именно с помощью таких самолетов-гигантов, по утверждению Виктора Кобзева, в недалеком будущем будут стремительно развиваться трансокеанские грузо-пассажирские маршруты гидроавиации в мире.

Впрочем, несмотря на данный проект и присутствие на выставке (на статической стоянке и в полете) менее гигантского противолодочного самолета А-42Э, их "меньшой" собрат Бе-200ЧС вновь пользовался повышенной популярностью: как у простой публики, с восторгом наблюдавшей за его пируэтами и особенно за показательными сбросами воды над акваторией геленджикской бухты, так и у специалистов и военных. Кульминационными моментами этого интереса со стороны аккредитованных на выставке журналистов стал ознакомительный полет на самолете-амфибии (это уже тема отдельного разговора), а со стороны военных - такой же ознакомительный полет на Бе-200ЧС высокопоставленной делегации ВВС и ВМС Индии. Причем индийский летчик даже сел за штурвал и сам пилотировал "двухсотку". Машиной он остался даже очень доволен, отметив легкость в управляемости и послушность даже при выполнении самых сложных маневров.

ПОЯВИТСЯ И ПАССАЖИРСКАЯ АМФИБИЯ

Подводя итог впечатлениям, полученным от "Гидроавиасалона-2006" (лишь малую толику из них удалось втиснуть в узкие рамки данного материала), можно сделать один весьма любопытный вывод. Без сомнения, у нас, в России, есть сильная составляющая военной гидроавиации, хотя количественный состав последней в российских Вооруженных Силах за последние годы и значительно сократился. Однако в этой области есть весьма хорошие, можно даже сказать уникальные, наработки, частично даже воплощенные в железо. Зато гражданской составляющей отечественной гидроавиации, как метко подметил и сам глава ТАНТК имени Г.М. Бериева Виктор Кобзев, у нас фактически нет. Поэтому пока в этой сфере все надежды разработчики и эксплуатанты могут, к сожалению, связывать лишь с развитием сети коммерческих маршрутов Бе-103 и доработкой пассажирского варианта Бе-200, рассчитанного на перевозку до 68 пассажиров. Появление последнего запланировано на 2008 г. К концу же этого года, по словам Виктора Кобзева, ожидается завершение сертификации Бе-200ЧС для выполнения пассажирских перевозок - пока только 44 человек.

Владимир ЩЕРБАКОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
20.09.06*

"КАЗАЦКИЙ ЗАМАХ" ИСТРЕБИТЕЛЯ

Корпорация "МиГ" укрепила свой имидж на международном уровне.

В авиации все время происходит что-то новое. Такая это уж сфера развития науки и техники, в которой застой действительно смерти подобен. Современный истребитель способен делать в воздухе такие чудеса, которые просто трудно описать словами, не то что классифицировать с точки зрения классических фигур высшего пилотажа. МиГ-29ОВТ, публично дебютировавший в небе во время авиасалона МАКС-2005, до сих пор поражает воображение всех, кто видел этот самолет в полете. На прошедшем в июле этого года в Англии авиасалоне Farnborough PCK "МиГ" предприняла интересный ход: посетителям салона было предложено придумать собственные названия для некоторых воздушных эволюций уникальной машины, принимавшей участие в программе демонстрационных полетов.

Главным призом была назначена поездка в Москву с полетом на МиГ-29. И фирма сдержала слово: на прошлой неделе победитель конкурса действительно поднялся в воздух на одном из самых известных российских самолетов. Такая возможность выпала на долю заместителя главного редактора журнала Aerospace International Тима Робинсона. Он предложил свое название для фигуры, обозначавшейся как "бумеранг".

Во время выполнения этого элемента пилотажа самолет, вращаясь вокруг трех осей одновременно, двигается по восходящей траектории, переходит на нисходящую и выходит из маневра в направлении, обратном вводу. Конечно, чтобы понять, как это выглядит на самом деле, надо увидеть МиГ-29ОВТ в воздухе, любые описания будут лишь бледным и недостоверным отражением действительности. Тим предложил "окрестить" этот маневр словосочетанием Cossack powerslide, которое в PCK "МиГ" перевели как "Казацкий захват". Слово Cossack давно и широко известно в Европе и твердо ассоциируется с Россией. Надо сказать, что во время Первой мировой войны немцы называли "воздушным казаком Вердена" русского летчика-истребителя Виктора Федорова, волею судеб оказавшегося во Франции и сражавшегося в составе ВВС Франции.

Может быть, перевод не совсем точно отражает замысел английского журналиста. Powerslide - неологизм, пришедший в английский язык из мира автогонок, где этим термином обозначают прием скоростного прохождения поворотов. Дословно - силовое скольжение. Но точный перевод убил бы тот налет романтизма, который Тим Робинсон привнес в свое название для "бумеранга".

Однако вернемся от лингвистических изысканий к самолетам. Победитель конкурса Тим Робинсон прибыл в Москву по приглашению PCK "МиГ" 10 сентября, а уже 12-го английский журналист поднялся в небо на "старке" МиГ-29УБ с аэродрома ЛИИ им. Громова. Его инструктором в первом полете в кабине современного истребителя стал шеф-пилот корпорации "МиГ" Герой России Павел Власов. Пожалуй, лучшего наставника человеку, ранее ни разу не сидевшему в кабине сверхзвукового самолета, трудно было бы и пожелать. Ведь именно Власов заставляет МиГ-29ОВТ делать в воздухе то, что уже второй год так восхищает зрителей

демонстрационных программ авиасалонов по всему миру. И именно Павел Власов в небе над Farnborough закрутил свой уникальный самолет в фигуре, которая с легкой руки Тима Робинсона теперь будет называться Cossack powerslide.

Тим приехал в Жуковский в полдень. Около часа заняла подготовка к полету. Самое главное - планирование полетного задания. Павел Власов говорит: "Тим, вы сами будете определять, насколько переносимы перегрузки, и решать, что вы будете делать в воздухе. Моя ответственность - безопасность полета. Вы будете сами управлять самолетом, я лишь буду помогать вам". Власов предложил такую программу: взлет, подъем на высоту 11 тысяч метров, преодоление звукового барьера, проход в зону пилютирования, выполнение фигур высшего пилотажа: колокол, полупетля, петля - и проход над аэродромом на высоте около 200 метров. "Чтобы Тим мог насладиться красотами подмосковной природы", - шутит Власов. Полет должен занять 35-40 минут.

Дальше - примерка и подгонка противоперегрузочного костюма, шлема и кислородной маски. И вот, наконец, международный экипаж у самолета. Короткий инструктаж по органам управления прямо в кабине МиГ-29УБ, и Павел Власов дает команду на взлет. Самолет уходит в безоблачное (будто бы по заказу) подмосковное небо.

Для оставшихся на земле, особенно для жены Тима Робинсона - Шерон, время тянется медленно. А для самого автора оригинальной идеи полчаса в кабине "спарки" пролетело на одном дыхании. МиГ-29УБ садится и заруливает на стоянку. Павел Власов открывает фонарь. Вместе с Тимом они встают со своих мест - большой палец вверх: все ОК! Для Власова перегрузки в 2-3 g - явление привычное, но для неподготовленного человека, впервые оказавшегося в кабине сверхзвукового самолета, такие ощущения могут доставить дискомфорт. Тим несколько бледен, однако держится молодцом. Шеф-пилот фирмы "МиГ" вручает новоиспеченному летчику-истребителю сертификат о полете и памятные сувениры. Вот и все.

А теперь оставим очастливленного английского журналиста и энтузиаста авиации и спустимся с неба на землю. Что же произошло в небе над Жуковским 12 сентября? Ответ прост - это беспрецедентная для России и блестяще проведенная PR-акция, которая наверняка еще долго будет работать на имидж PCK "МиГ" за рубежом. Акция будет иметь продолжение и на трех других авиасалонах мирового уровня: AERO India 2007 г. в Бангалоре, Le Bourget 2007 во Франции и на российском МАКС-2007. Ведь пока есть только одно звучное и понятное англоговорящим иностранцам название для новых фигур высшего пилотажа МиГ-29ОВТ - Cossack powerslide.

Самолет вращается вокруг трех осей одновременно, при этом двигаясь вначале по восходящей траектории с переходом на нисходящую и выводом в направлении, обратном вводу, - теперь это называется "Казацкий захват".

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
20.09.06*

"АЭРОФЛОТ" СЯДЕТ НА ДВА САМОЛЕТА

Государство планирует убить сразу двух зайцев, пополнив парк самолетов и решив по ходу дела международные проблемы. Вместо того чтобы выбрать из двух поставщиков – Boeing и Airbus – одного, "Аэрофлот" объявил, что разделит заказ поровну. Эксперты называют это решение политическим.

Итоги тендера на закупку дальнемагистральных самолетов ОАО "Аэрофлот" планировалось подвести еще в марте. Основными претендентами на получение заказа были европейский концерн Airbus с самолетом A350 и американская авиастроительная компания Boeing с B787 Dreamliner.

Окончательное решение оказалось соломоновым. Глава компании "Аэрофлот" Валерий Окулов на Байкальском экономическом форуме сообщил, что поставщиками будут обе компании. В 2010-2012 годах планируется приобрести 22 самолета Boeing, а в последующие четыре года – 22 лайнера Airbus.

"Мы предложили Boeing и Airbus приступить к подготовке конкурсной документации, – заявил Окулов. – Речь не о том, что мы выбрали Boeing, мы намерены приобрести и Boeing, и Airbus".

Оформление трехмиллиардного контракта с Boeing сейчас находится в окончательной стадии, с Airbus переговоры продолжаются. Пресс-служба "Аэрофлота" объясняет это задержкой предоставления необходимых документов от европейской компании.

Окончательное утверждение сделки с Boeing должно произойти на совете директоров "Аэрофлота". Однако точная дата пока неизвестна; по словам Окулова, в компании ждут, пока правительство подготовит соответствующую директиву.

Договоренность о поставках "Боингов", кстати, могла сорваться – предварительные сроки окончательного решения ограничивались 15 сентября. Положение спасла Национальная резервная корпорация (НРК). Ранее сообщалось, что НРК, миноритарный акционер "Аэрофлота", зафиксировала слоты на поставку "Боингов" российской авиакомпании.

"Если контракт с Boeing сорвется, то "Аэрофлот" понесет колоссальные убытки, мы не хотим этого допустить, поэтому решили зарезервировать эти самолеты на предложенных условиях", – заявил владелец НРК Александр Лебедев "Интерфаксу". "Поставочные позиции, которые были за "Аэрофлотом", наши акционеры сохранили", – подтвердил Окулов.

Первые результаты решения "Аэрофлота", однако, проявятся гораздо раньше 2010 года: в предстоящие выходные во Франции планируется встреча Владимира Путина с президентом Жаком Шираком и германским канцлером Ангелой Меркель, посвященная будущему европейской авиации.

Как отмечает "Интерфакс", ряд наблюдателей утверждает, что контракт на поставку дальнемагистральных самолетов "Аэрофлоту" является размен-

ной монетой в переговорах России с США и ЕС и по другим вопросам – в частности, о присоединении к ВТО. Зарубежные эксперты пребывают в уверенности, что решение имеет политическую подоплеку. С этим согласна Ольга Шкред, аналитик ИК "Финанш Бридж".

"Оферта, предложенная Boeing, гораздо выгоднее в финансовом плане, – поясняет она. – Но компания американская, и отдавать ей весь заказ не представляется логичным".

Аналитики говорят, что первоначально "Аэрофлот" планировал закупку лайнеров полностью у американцев. Решение поделить контракт между концернами Boeing и Airbus связывают, в частности, с вводом США санкций в отношении российских компаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой", которым американцы инкриминировали поставки оружия Тегерану.

В то же время аналитик Rye, Man & Gor Sec Олег Судаков считает, что разделение заказа было предопределено изначально.

"Просто договор с Boeing удобнее: поставка самолетов назначена на более ранние сроки, сами самолеты меньше, то есть дешевле. Плюс были сделаны дополнительные скидки, – говорит Судаков.

– Самолеты Airbus более вместительны, но поставки их будут значительно позже. Тем более что модель A350 сейчас продолжает модернизироваться, поэтому конкретное соглашение о поставках сейчас не может быть заключено".

"Airbus поставил руководство "Аэрофлота" перед угрозой опоздания обновить самолетный парк в течение запланированного времени, – продолжает Ольга Шкред.

– И все-таки совсем отказаться от Airbus не представляется возможным в связи с нынешними отношениями между Россией и Европой".

Недавно Россия в лице полностью государственного Внешторгбанка стала владельцем 5,02% акций аэрокосмического концерна EADS. Теперь же с заказом на \$3 млрд Россия становится одним из крупнейших заказчиков Airbus. Аналитики не исключают, что заказ делается сознательно, с расчетом на то, что это поспособствует увеличению российского пакета в EADS и позволит влиять на решения концерна.

В первую очередь это касается привлечения европейского концерна к участию в российской Объединенной авиастроительной корпорации, которой для достижения конкурентоспособности необходимы специалисты европейской индустрии.

Оксана НОВОЖЕНИНА

источник: сайт "Газета.Ru"
21.09.06

ИНОСТРАННЫЕ КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Минпромэнерго предлагает открыть дорогу иностранным инвесторам в отечественную авиационную отрасль путем отмены действующего запрета на владение иностранными инвесторами более чем 25% акций российских авиастроительных компаний, а также запрета на владение более чем 49% акций в капитале авиакомпаний.

По замыслу чиновников сделки на приобретение активов в этих отраслях должны регулироваться законом "О порядке осуществления иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности", который будет рассмотрен правительством уже в октябре.

В распоряжении "Бизнеса" оказался проект закона "О порядке осуществления иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности", который подготовило и внесло в правительство Минпромэнерго. Долгожданный закон призван установить разрешительный порядок приобретения иностранными инвесторами долей в отечественных предприятиях стратегического значения.

В новом законопроекте прямого запрета иностранцам на приобретение акций или долей уставного капитала нет. "Иностранные инвесторы имеют право свободного инвестирования в основной капитал и совершения сделок для установления контроля", - записано в законопроекте. Однако если иностранный инвестор собирается купить более 50% предприятия, он должен получить разрешение специального уполномоченного органа. Этот орган, прежде чем принять решение, проверит организацию на соответствие ряду требований, в том числе наличие права на использование сведений, отнесенных к гостайне, а также на операции с товарами и технологиями, регулируемые законодательством об экспортном контроле. После этого сделка одобряется в безусловном порядке либо с наложением на заявителя ряда требований и обязанностей.

"Нужны ясные и четкие критерии, по которым чиновники будут принимать решение о согласии или отказе, иначе совершенно разные сделки будут подпадать под запрет на установление контроля со стороны иностранных инвесторов", - считает адвокат коллегии адвокатов "Юков, Хренов и партнеры" Денис Новак. Впрочем, решение об отказе в сделке заявитель может обжаловать в суде.

Однако настоящей сенсацией стало предложение внести поправки в закон "О госрегулировании развития авиации" и в Воздушный кодекс. Наряду с принятием закона об ограничении доступа иностранных инвесторов в отечественные стратегические отрасли чиновники Минпромэнерго предлагают распространить его действие на предприятия авиационной отрасли. Сейчас участие иностранных инвестиций в уставном капитале ограничено 25% для авиастроительных

организаций. Воздушным кодексом введен ограничительный порог 49% для авиакомпаний.

В пояснительной записке к законопроекту говорится, что новые правила вызваны необходимостью допуска иностранных инвесторов в размере большем, чем существующий минимальный порог, для реализации ряда проектов, в том числе производства самолетов Sukhoi SuperJet (SSJ), двигателей SaM 146 к SSJ, а также военной авиационной техники в рамках совместных проектов с Индией.

Аналитики и участники рынка положительно оценивают новые нормы, предложенные в законопроекте. По мнению гендиректора Infomost Бориса Рыбака, предыдущий закон препятствовал созданию совместных предприятий. Примером тому может служить совместный проект Eurosorter и завода им. Миля по созданию многоцелевого вертолета Ми-38. "Проект был закрыт, потому что у французов было 30% акций, что незаконно и при этом недостаточно для иностранного инвестора", - напоминает Борис Рыбак.

Теперь иностранные инвесторы получают возможность вводить своих представителей в совет директоров и действительно влиять на деятельность компаний. При этом никакой опасности в допуске иностранцев к контрольным пакетам аналитик не видит. "При желании и в рамках действующего законодательства можно получить контроль", - говорит Рыбак.

По его словам, если государственные органы и сами компании будут грамотно себя вести, ничего опасного для рынка это нововведение не несет.

Что касается перевозчиков, по словам Бориса Рыбака, у нас нет совместных предприятий в этой области. "Этот вопрос носит чисто теоретический характер, потому что до сих пор никто такого желания не изъявлял", - говорит Борис Рыбак.

Между тем участники рынка отмечают, что некоторые зарубежные авиакомпании, например немецкая Lufthansa, хотели бы выполнять внутрироссийские перевозки. Открытие свободного доступа иностранных инвесторов в российскую авиацию позволит им без особых проблем покупать отечественные авиакомпании или создавать здесь дочерние. "Если будет открыт внутренний рынок для иностранных авиакомпаний, немногие российские перевозчики выдержат конкуренцию с ними", - говорит аналитик Rye, Man & Gor Securities Олег Судаков. - Та же Lufthansa может купить любую "убитую" авиакомпанию, закупить парк и начать летать. Ничего хорошего нашим авиакомпаниям это не сулит". Сами перевозчики, опрошенные "Бизнесом", не готовы комментировать возможную экспансию иностранных авиакомпаний.

Но очевидно, что укомплектованные еще советскими самолетами российские авиакомпании не смогут полноценно конкурировать с "обрусевшими" иностранными перевозчиками.

Арина ШАРИПОВА
Анна БАЖИНА
Ирина РУСАНОВА

источник: газета "Бизнес"
19.09.06

ЕВРОПЕЙСКИЙ АЭРОКОСМОС ИДЕТ В РОССИЮ

Согласно заявлению, которое сделал в середине сентября глава комитета Государственной Думы по международным делам Константин Косачев, на предстоящей встрече глав России, Германии и Франции будет обсуждаться вопрос покупки российским Внешторбанком акций европейского концерна EADS.

Безусловно, это событие - достойный повод для отдельной беседы лидеров крупнейших держав континента. С одной стороны. С другой - расширение российско-европейских контактов в области аэрокосмической деятельности - продолжение объективного процесса нашего времени. В самом деле, рабочие характеристики нашего будущего партнера весьма достойны.

EADS - EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) - крупнейшая в Европе корпорация аэрокосмической промышленности. Производит авиалайнеры Airbus, вертолеты, военные самолеты и ракеты, космическую технику. Владеет 80% акций Airbus (оставшиеся 20% принадлежат британской BAE Systems).

Выручка в 2005 г. составила 34,2 млрд евро, чистая прибыль - 1,68 млрд евро. 30,3% акций EADS принадлежат французской SOGEGADE, 22,5% - немецкому концерну DaimlerChrysler, 15% - французскому правительству, 7,5% - французской медийной компании Lagardere, 5,6% - испанской SEPI. 3,55% ценных бумаг принадлежат сотрудникам EADS.

С политико-экономической точки зрения, где главным звеном является все же техническое состояние, российско-европейское сотрудничество нашло полное международное признание на прошедшей в середине года берлинской научно-технической выставке ИЛА-2006. На этом форуме России был присвоен официальный статус страны - партнера.

При чем, выбор этот отнюдь не случаен. Как признается глава союза немецкой аэрокосмической промышленности (BDLI) Томас Эндерс, такое решение - "признание несомненных успехов, которых Россия добилась в космосе, а также надежности и стабильности нашего многолетнего сотрудничества".

Глава BDLI напоминает, в частности, о поставках российскими предприятиями комплектующих для самолетов концерна Airbus (включая новейший суперлайнер A-380), вывод на орбиту российскими ракетами различных немецких и европейских спутников, совместные научно-космические проекты. Наглядное подтверждение высокого статуса России на выставке - ее павильон, который стал по величине вторым после германского.

Если говорить непосредственно об авиации, то сегодня отмечается усиление европейского вектора международной кооперации российских авиакомпаний. В этой связи стоит вспомнить о предложении руководителей Airbus реализовать масштабную совместную программу общей стоимостью более 25 млрд. долл.

Президент EADS Густав Хумберт еще три года назад заявил, что "российская авиапромышленность может стать частью большой семьи Airbus". России было предложено принять участие в конструкторских и производственных программах создания нового европейского самолета A-350 на условиях разделения рисков. Доля России в этом проекте - от 3 до 5%. При этом ожидается, что российские специалисты будут участвовать не только в производстве отдельных комплектующих, но и в их разработке, а также в послепродажном обслуживании самолетов. А после того, как проект A-350 окупится, участвующие в нем компании будут получать прибыль в соответствии со своими взносами.

Что касается непосредственно космонавтики, то в последние несколько лет между Россией и Европой достигнут значительный прогресс в этой области. Полным ходом идет создание стартового комплекса для российских РН "Союз-2" в Куру (Французская Гвиана). В качестве еще одного примера плодотворного взаимодействия Европейского космического агентства (ЕКА) и России можно привести проект "Волга". Сейчас в проекте участвуют семь организаций, из них три российские.

В частности, Центр Келдыша разрабатывает для этой программы ракетный двигатель многоразового использования, который может открыть новую эру в освоении космоса. Общая стоимость проекта "Волга" оценивается в миллиард евро - львиную долю затрат взяло на себя ЕКА.

Европа и Россия договорились и о совместной разработке "перспективной пилотируемой транспортной системы", взяв за основу российские предложения по улучшенному "Союзу" и кораблю нового поколения "Клиперу". Модернизация корабля "Союз" (а также и грузового "Прогресса") связана с необходимостью перехода на современную элементную базу и дальнейшее совершенствование цифрового бортового комплекса управления. Это позволит значительно улучшить потребительские свойства "Союза". Он будет летать не только к Международной космической станции (МКС), но и к Луне, то есть при возвращении входить в земную атмосферу со второй космической скоростью.

Модернизацию "Союза" предполагается завершить к 2010 г. Европа поддержала российские предложения о запусках модернизированного "Союза" не только с Байконура, но и из Куру.

ЕКА, развивая собственную программу грузового транспортного корабля ATV, понимает, что без России в обозримом будущем ему вряд ли удастся обеспечить более-менее пристойное участие европейцев в космосе. Для ATV российскими специалистами создаются и поставляются такие ключевые бортовые комплектующие, как системы стыковки, дозаправки, комплексы управления ими.

Российской стороной выполняется работа и по интеграции корабля в состав российского сегмента МКС. Европа стремится к сотрудничеству с Россией в космической деятельности и потому, что бороться с такими могущественным конкурентом, как Нацио-

нальное космическое агентство США, европейцам очень сложно. Зато, объединившись с Россией, имеющей богатейший опыт космических исследований и разработок, ЕКА значительно расширяет и свои возможности. Для России же, с одной стороны, важно закрепить лидерство в мировых программах пилотируемой космонавтики. С другой стороны, участие в ней Европы позволит использовать финансовые, промышленные и интеллектуальные ресурсы стран-партнеров.

Все вышесказанное говорит о том, что предстоящая одна из крупнейших в истории аэрокосмическая российско-европейская сделка - знаковое, но предопределенное временем событие.

Андрей КИСЛЯКОВ

источник: РИА "Новости"
22.09.06

"ОБОРОНПРОМ" ВЗЯЛСЯ ЗА ДОЛГИ

Оборонпром продолжает консолидацию вертолетных предприятий. Как рассказал РБК daily генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров, в холдинг до конца года войдет ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс"". На протяжении длительного времени руководство холдинга старалось не включать в свои структуры это убыточное предприятие.

"Сейчас согласован окончательный облик всего вертолетного холдинга и утвержден перечень предприятий, которые будут входить в него", - сказал РБК daily Денис Мантуров. По его словам, в окончательную структуру самого предприятия было включено ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс"": "Принято окончательное решение, что этот завод войдет в "Оборонпром", - сообщил г-н Мантуров. - Сейчас вносятся корректировки в планы, которые будут утверждены до конца года". По словам Дениса Мантурова, указ, в соответствии с которым акции Арсеньевского предприятия будут переданы "Оборонпрому", будет подготовлен и подписан до конца 2006 года.

Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" - не самый привлекательный актив вертолетостроительной отрасли. "Горячего желания брать на себя ответственность за будущее предприятия у нас нет: оно находится на Дальнем Востоке, производство ниже точки рентабельности, речь идет о реанимации завода, - говорил еще в прошлом году Денис Мантуров. - Не стоит думать, что у "Оборонпрома" не хватает производственных площадей. Тем более что сейчас оно специализируется на производстве не вертолетов, а морских ракет". Как говорил гендиректор "Оборонпрома" в прошлом году, если будет принято политическое решение, то компания будет этим заниматься. Скорее всего, такое политическое решение созрело.

"Оборонпром" может по-разному распорядиться этим предприятием, - сказал РБК daily директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. - Во-первых, продекларировать всем о решении проблем производства Дальнего Востока. Во-вторых, попытаться реально загрузить предприятие. Правда, в таком случае заказы могут быть отобраны у других предприятий холдинга". Источник в авиационной отрасли отмечает, что производство может загрузить

контракт с Китаем о поставке вертолетов Ми-28, сделанных не в Ростове, а в Арсеньеве.

Как говорят в "Оборонпроме", до конца года будет подписан указ президента, по которому 100% акций Кумертауского авиационного производственного предприятия и 49% акций "Камова" (находятся в управлении РСК "МиГ") будут переданы в "Оборонпром". Если документы по включению 50% плюс одна акция Арсеньевского предприятия будут подготовлены к этому сроку, то в президентский указ включат и дальневосточное предприятие, сообщили в компании. Итогом консолидации вертолетной отрасли станет передача заводов управляющей компании "Вертолеты России".

После этого "Оборонпром" может заняться консолидацией и других отраслей. По словам Дениса Мантурова, в ближайшее время "Оборонпромом" будет представлен план консолидации авиадвигателестроительной отрасли России. Напомним, что слухи о том, что "Оборонпром" может консолидировать двигателестроение, появились в начале августа. "До сих пор никаких документов холдингом по этому вопросу не представлялось", - подчеркнул Денис Мантуров.

ОАО "ОПК "Оборонпром"" - промышленно-инвестиционная группа, образованная в 2004 году. В соответствии с зарегистрированным ФСФР России отчетом о дополнительной эмиссии акций, проведенной в конце 2005 года ОПК "Оборонпром", акционерами корпорации являются Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%) и ОАО "Роствертол" (2,79%). ОПК "Оборонпром" контролирует более 75% акций ОАО "Оборонительные системы", владеет 100% акций ЗАО "Оборонпромлизинг" и 51% Оборонпром Middle East Joint Venture (занимается сборкой вертолетов Ка-226 в Иордании).

В состав корпорации уже входят ОАО "Московский вертолетный завод" (36%), ОАО "Камов-холдинг", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" (68%), ОАО "Казанский вертолетный завод" (29,92%), ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед"" (50,5%), ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие".

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
27.09.06

СНТК СОГРЕЕТ БЕЛОРУСОВ

Самарское предприятие ОАО "СНТК им. Кузнецова" выиграло тендер на поставку газотурбинных двигателей и турбогенераторов для реконструкции Лидской ТЭЦ (Республика Беларусь) на сумму \$6 млн. Соответствующий контракт будет подписан в ближайшее время. В этих конкурсных торгах СНТК обошло своего главного конкурента - ОАО "Моторостроитель", оборудование которого не устроило потенциального покупателя. Наблюдатели полагают, что победа СНТК в белорусском тендере свидетельствует о том, что противостояние между двумя компаниями еще более обострится.

Самарское предприятие ОАО "СНТК им. Кузнецова" выиграло тендер на поставку комплекса оборудования для ТЭЦ в городе Лида Гродненской области Республики Беларусь. Сумма контракта - около \$6 млн. Как рассказал "Ъ" главный конструктор СНТК Дмитрий Федорченко, "в рамках контракта мы должны будем поставить белорусам энергообразующее оборудование: газотурбинные двигатели и турбогенераторы. Часть заказа будет поставлена в этом году, оставшаяся - до июня 2007 года".

СНТК им. Н. Д. Кузнецова (Самарский научно-технический комплекс им. Николая Кузнецова, бывшее НПО "Труд") создан в 1946 г. На СНТК разработаны двигатели марки НК для стратегической и гражданской авиации, ракетные двигатели, двигатели для газоперекачивающих установок и электростанций на базе авиадвигателей. Государство владеет 60% акций СНТК, остальные акции разделены между юридическими и физическими лицами. По данным компании, ее оборот в 2004 г. составил 476 млн руб. Совокупный размер кредитной задолженности - 850 млн. Планируемый объем выпуска продукции на 2006 г. - 969 млн руб.

В первом туре этого конкурса принимали участие восемь предприятий. Одно из них - прямой конкурент СНТК - ОАО "Моторостроитель". Однако во второй тур ОАО не вышло, и в нем белорусы выбирали между европейским концерном Siemens и СНТК им. Кузнецова. Мощность ТЭЦ, которую оснастит самарское предприятие, - 25 МВт, она входит в Республиканское унитарное предприятие "Гродноэнерго" концерна "Белэнерго". Реконструкция и ремонт систем теплообеспечения Лидской ТЭЦ (построена в 1955г. - "Ъ") начались в прошлом году, и, в соответствии с законодательством, поставщик оборудования выбирается посредством тендерных торгов.

В минпроме Самарской области сообщили, что интересы обеих компаний в Беларуси были частично пролоббированы договором о сотрудничестве, который заключен между Самарской областью и республикой. По мнению заместителя министра промышленности и энергетики Самарской области Владимира Первакова, "при выборе такого оборудования

не только цена становится решающим фактором. Немаловажно и то, что СНТК является не просто производителем, но и разработчиком, а это позволяет при необходимости вносить изменения в проект, ориентируясь на требования заказчика".

По мнению наблюдателей, итоги белорусского тендера еще более обостряют и без того непростые отношения между СНТК и "Моторостроителем". Напомним, что последний отказался участвовать в холдинге "Двигатели НК", где СНТК должен был стать головным предприятием. Более того, последние годы оба завода, ранее работавшие в тесной кооперации, конфликтуют между собой и разорвали практически все экономические связи друг с другом. На фоне победы СНТК в белорусском тендере его возросшая конкурентоспособность наверняка вызовет беспокойство руководства "Моторостроителя", несмотря на то что производственные мощности этого завода как поточного производителя эффективнее.

ОАО "Моторостроитель" производит авиационные, ракетные и газотурбинные двигатели, товары народного потребления, комплектующие для автомобилей. В общем объеме производства доля государственного заказа занимает 47%. В 2005 г. было реализовано продукции на общую сумму в 2,6 млрд руб. Объем экспорта около 500 млн руб.

Крупнейшими акционерами ОАО являются Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом - 38%, гендиректор предприятия Игорь Шитарев - 17%, ЗАО "ГП "Каскол" - 13%.

На "Моторостроителе" победу своего конкурента прокомментировать отказались, заметив лишь, что это не последний тендер на реконструкцию Лидской ТЭЦ и "мы свое еще возьмем". В свою очередь, на СНТК заявили, что контракт может помочь предприятию рассчитаться с существующими долгами и выйти из кризиса. Напомним, что летом этого года инициировать банкротство предприятия пытался один из его основных кредиторов - Всероссийский банк развития регионов (ВБРР). 29 августа между ОАО "СНТК им. Кузнецова" и банком было заключено соглашение, в рамках которого СНТК пообещал погасить задолженность перед ВБРР в размере 166 млн руб. Однако в банке особо подчеркнули, что "прекращение действий банка, направленных на банкротство СНТК имени Кузнецова, поставлено в зависимость от реальных действий СНТК по погашению задолженности по кредиту". Кроме того, как уже сообщал "Ъ", аналогичные переговоры о реструктуризации задолженности генеральный директор СНТК Сергей Тресвятский ведет с "Импэксбанком", долг перед которым - 68 млн руб. Источник "Ъ" на СНТК не исключает, что заграничный контракт оптимизирует переговоры.

Валерия ВОРОНЦОВА

источник:
газета "Коммерсантъ-Самара"
11.09.06

ПОЖИРАТЕЛИ ВЕРТОЛЕТОВ: ПРЕСТУПЛЕНИЕ БЕЗ НАКАЗАНИЯ

В международный розыск объявлен директор Уральского завода гражданской авиации Анатолий Падеров.

За этим самодовольным шестидесятилетним господином много разнообразных грехов. Но пока он обвиняется только в контрабанде. Игнорируя указ президента РФ от 2 сентября 2003 года, Падеров через уральскую таможенную напрямую продавал в страны дальнего зарубежья вертолетные двигатели, являющиеся продукцией военного назначения, складывал в иностранных банках деньги от продажи за бугор двигателей, присланных на захваченный им во время "приватизации" завод для ремонта.

Газета "Россия" почти год назад публиковала документальный сериал о разнообразных инцидентах с выработавшими свой ресурс деталями, которые ставились по воле директора на ремонтируемых двигателях. Догадываясь, что все неминуемо окончится его арестом, Падеров спрятался в Германии. Хоть он и влил немалые суммы в экономику страны пребывания, там ему придется вести себя скромнее. Никто не позволит бесплатно захватить громадный участок уникального леса, выстроить себе многоэтажный дворец, окружив его полями, где пасутся пятнистые олени, тем более не позволят безнаказанно заниматься убийственным бизнесом. Чего доброго, даже выдадут России, для которой он не "инвестор", а всего лишь вор. Могут - если, разумеется, среди российских прокуроров отыщется специалист, способный сформулировать обвинение в понятных немцам категориях.

Падеров, правда, за свою долгую жизнь пока таких не встречал. Он давно уверовал, что феодализм есть высшая стадия развития капитализма. А прокурору достаточно дать денег на покупку мебели в новую квартиру, и тот, не дрогнув, признает виновными в очередной авиакатастрофе работяг-ремонтников, дефектовщиков, контролеров, выполнявших приказ феодала-директора.

Раз уж московские начальники из штанов выпрыгивают, изображая "борьбу с контрафактом", ладно, так и быть, кинем волкам на съедение тех, кто еще не доеден собственным директором, отобравшим у коллектива акции предприятия и не очень-то балующим заработной платой.

Готовясь к уже неизбежному побегу, Падеров, окончательно обнаглев, в январе этого года в письме в "Рособоронэкспорт" по поводу трех вертолетов Ми-17, едва не разбившихся в Колумбии после "ремонта" двигателей на Урале, утверждал, что в использовании деталей, бывших в употреблении, не видит никакого греха и что за рубли никто работать качественно не будет. Никто из прочитавших его объяснение высоких чинов даже не стал с ним спорить. Может быть, они тоже работают не за рубли?!

В ноябре прошлого года на совещании в ГосНИИ гражданской авиации ведущие специалисты по безопасности полетов констатировали, что два погибших вместе с летчиками в Малайзии на лесоповале верто-

лета Ка-32 разбились именно из-за секунд-хенда, установленного на двигателях во время уральского "ремонта". Тогда Падеров, не жалея сил, пытался предотвратить утечку нежелательной информации. А когда она все же случилась, провел у себя на заводе заседание руководства Ассоциации производителей авиационных двигателей, в которой отвечал за... безопасность полетов. Демонстрируя гостям рожденные на Урале новейшие технологии, он напрашивался на аплодисменты.

Если верить сайту Уральского завода гражданской авиации, инженеры этого предприятия очень сильно помогли американской армии. Благодаря созданной в Екатеринбурге передовой технологии нанесения на рабочие лопасти авиадвигателей противорозонозных покрытий более невозможны конфузы, случавшиеся во время операций "Щит в пустыне" и "Буря в пустыне". Тогда двигатели десантных вертолетов то и дело оставались в самый неподходящий момент, забитые песком, грязью или выбросами заводских труб. И если теперь вооруженным до зубов американцам вздумается в очередной раз "защитить права человека" где-нибудь еще, например на Урале, капризная техника не помешает им выполнить "гуманитарную миссию". Испытания уральской технологии дали блестящие результаты на базе ВМС США в Киркленде и в университете штата Цинциннати.

Кстати, на УЗГА ремонтировали и Ту-154. Когда вся страна горела о питерцах, целыми семьями погибших в самолете, рухнувшем под Донецком, и о летчиках, работающих на пределе человеческих возможностей, по московскому телеканалу показали сюжет, из которого следовало, что самолет с детьми из Питера вовсе не сгорел. По словам многих очевидцев, он падал вниз камнем с заглохшими двигателями. Уточнить эту информацию сейчас, увы, негде - с первых чисел сентября в ГосНИИГА не дозвониться.

В конце августа милиционеры аэропорта "Шереметьево" задержали инженера В. Гамаюнова, по некоторым сведениям пытавшегося сбить покупателям авиационные приборы, срок службы которых давно истек. Технические паспорта на товар утверждали, будто он "свежайший".

Станным образом при задержанном оказались еще и сорок печатей и штампов с официальными данными заводов-изготовителей. Хотя крайне сомнительно, чтобы человек, отправившийся всего лишь передать товар покупателю, тащил с собой целую канцелярию. Пресс-служба Минтранса с загадочной поспешностью объявила, будто у ООО "СБ-120 Шереметьево", арендовавшего помещение у ГосНИИГА, изъят целый ангар узлов и деталей неизвестного происхождения.

И с чего бы такая торопливость в информировании общественности?!

Когда в конце прошлого года комиссия Международного авиационного комитета и Минтранса констатировала, что полторы тысячи "отремонтированных" на УЗГА вертолетов нужно срочно вернуть на завод с авиাপредприятий и отремонтировать заново, Минтранс почему-то абсолютно не спешил с обнародованием

неприятной, не украшающей репутацию ведомства информации. Более того, некоторых членов комиссии заставили "пожалеть" принадлежащий Падерову завод и не требовать от него "слишком многого". Мол, если его заставить работать по общим для всех нормам, он, несчастный, разорится и "трудовой коллектив" останется без куска хлеба. Когда директор обворовывал этот коллектив, про "кусочек хлеба" в Минтрансе не вспоминали.

Генеральный директор запорожского завода "Мотор Сич" В. Богуслаев регулярно присылал руководителям Минтранса России выловленные его инженерами то в одной, то в другой стране подделанные уральцами документы на запчасти, якобы произведенные в Запорожье. Он пытался взывать к разуму чиновников: "Особое беспокойство вызывают процесс изготовления запчастей на ремонтных предприятиях ГА и замена поставщиков заготовок для особо ответственных деталей. "Ремонтируют" один двигатель из трех разобранных, выбрасывают формуляры двигателей и выписывают дубликаты, скрывая реальную изношенность отдельных деталей и двигателя в целом. Сегодняшняя самостоятельность руководителей авиаремонтных заводов и их покровителей (!) приведет к непредсказуемым последствиям. Опомнитесь!". Никто не опомнился.

Вот и теперь ни слова не сообщается о судьбе учредителей таинственной фирмы, арендовавшей площадь у ГосНИИГА, жителей подмосковного города Лобни Алексея Геннадиевича Сурикова и Александра Анатольевича Яковлева. Помимо уже получившей печальную известность фирмы "СБ-120 Шереметьево", они учредили еще одно ООО "авиационной направленности" - НПП АТЦ, лихо заключавшее договора на ремонт разнообразного авиационного оборудования.

Дела у ребят из Лобни шли неплохо. Если верить их рекламным объявлениям, они резвились на рынке запчастей шесть лет. И уже давно пересели с убогих автомобилей отечественной выпечки на "Тойоту Авенсис", "Лексус ЭрИкс-300" и "Тойоту Ленд Крузер". А в то, что одинокому "инженеру", решившему торговать секонд-хендом под самым носом у шереметьевских ментов, кто-либо позволил бы взять с собой дополнительные улики, верится с трудом. Перед отправкой "на дело" он наверняка был проинструктирован, что почти ничем не рискует. Даже если вдруг заметут, преступнику-одиночке суд даст много меньше, чем преступной группе, действующей по предварительному сговору и в корыстных целях.

Вряд ли кто-либо всерьез рассчитывает доказать причастность к инциденту ведущих специалистов по безопасности полетов, собранных под крышей ГосНИИГА. Зато теперь после шумихи на газетных страницах и телеэкране и разрекламированной министерской "проверки" ведущая экспертная организация страны основательно скомпрометирована. Еще долго там никто не осмелится посягать на бизнес крутых воротил от авиации, для которых жизни пилотов и пассажиров практически ничего не стоят.

Вроде бы нам обещано компетентными органами масштабное расследование. Но складывается впечатление, что люди, делающие большой бизнес на контрафактных деталях, прилагают бешеные усилия, чтобы быстро и резко ограничить поле работы следователей. История с беглым директором показывает - они хорошо знают свое дело. Падеров спрятался в Гер-

мании. Его первый заместитель Владимир Яхлаков вроде бы предпочел греться на Арабском Востоке, где в одном из благословенных эмиратов у него припасено уютное гнездышко.

Раскопав очередные мерзости авиационно-технической мафии, мы традиционно пересылаем результаты "раскопок" в Генеральную прокуратуру. Та с завидным постоянством поручает прокурорам в Екатеринбург проверить информацию газеты об использовании левых деталей при ремонте вертолетов и самолетов. А те все не торопятся выполнять директиву Москвы. Видимо, они никогда не летают на самолетах отечественного производства и за себя не боятся.

Чиновники из Международного авиационного комитета, получив требование питерского авиазавода имени Климова лишить уральских вредителей лицензии на ремонт авиадвигателей, тоже не торопятся. Может быть, они, как и прокуроры, передвигаются по миру только на "Боингах"?!

На что же надеяться людям простым, в "Боинги" не вхожим?! По-прежнему то в одной стране мира, то в другой двигатели, "отремонтированные" на Урале, перегреваются, тянут лишь в малую часть объявленной мощности, постоянно вибрируют, их насосы текут.

И уральские прокуроры, подобно моторам, "отремонтированным" на УЗГА, тянут лишь в малую часть объявленной мощности. Может быть, они боятся посягнуть на мощные прибыли торговцев контрафактными деталями? Ни пилотов, ни пассажиров никто и не думает предупреждать про "тухлятину", установленную при "ремонте".

Все попытки как-то оправдать эти фокусы, что, мол, ремонтники действительно "пошаливали" до принятия федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности", а теперь чисты аки голуби, напоминают заокеанскую "борьбу за девственность до брака", при которой широко практикуется оральная и анальная секс.

Поначалу уголовное дело о левых деталях, обнаруженных в "Шереметьево", вел отдел милиции аэропорта. Но вдруг его резко забрала себе Генеральная прокуратура. Если вдруг открылось, что контрафакт ставили и на самолеты, которыми летают руководители государства, весьма вероятно, что злодеям типа Падерова предъявят обвинение в терроризме. И тогда беглецу уже не спрятаться ни в Германии, ни на Аляске. Глядишь, и нам с вами не так страшно станет летать!

... Еще в начале года господа из МАКа сулили, что не позднее марта вся документация отечественных экспертов, разбиравшихся с гибелью в Малайзии вертолетов Ка-32, отправится в эту страну и станет частью окончательного решения правительственной комиссии о причинах катастрофы. Я дозвонился в МИД куратору Малайзии в управлении, ведающем отношениями со странами Юго-Восточной Азии. Он ни о чем подобном не слышал и не читал. "Если б в Куала-Лумпур что-то передали, нас бы известили!".

Михаил КАЗАКОВ

источник: газета "Россия"
28.09.06

ПЕРЕД НАБОРОМ ВЫСОТЫ

Государственный летно-испытательный центр (ГЛИЦ) ВВС имени В. Чкалова, расположенный в Ахтубинске Астраханской области, для Военно-воздушных сил России – святая святых. Здесь учили летать и воевать легендарные "МиГ" и "Су", боевые вертолеты Ми-8, Ми-24, транспортный Ми-26, самолеты дальней авиации семейства Туpoleва, военно-транспортные "Ил" и "Ан". ГЛИЦ располагает уникальной испытательной базой, полигоном, где отрабатываются все вопросы боевого применения авиационных комплексов. Именно здесь выносятся заключение: пойдет ли истребитель, штурмовик, бомбардировщик, вертолет в войска или нет.

Сегодня в Ахтубинске на выездном заседании Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности решается судьба самого ГЛИЦа. Сенаторы и депутаты, представители Администрации Президента РФ, Правительства, Совета безопасности, Минобороны и других силовых ведомств, научно-исследовательских организаций, ученые и заслуженные летчики-испытатели примут участие в обсуждении проблем правового и социального обеспечения в сфере научно-исследовательской и испытательной деятельности. Ожидается, что отдельным пунктом решения выездного заседания станет предложение о придании ГЛИЦу статуса национального летно-испытательного научного центра РФ с финансированием его деятельности за счет средств, предусмотренных отдельной (защищенной) строкой в федеральном бюджете.

Председатель Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Озеров заявил "Красной звезде", что в настоящее время отлаженной государственной системы поддержки и развития авиационного испытательного комплекса не существует.

Напомним, что его основа формировалась в 1950-1980-е годы (в период проведения испытаний самолетов 3-го и 4-го поколений). Развитие осуществлялось в строгом соответствии с постановлениями правительства Советского Союза, а финансирование - в соответствии с решаемыми задачами.

Трудности последних лет в экономике страны не могли не сказаться и на авиационной отрасли. Резкое сокращение финансирования с начала 1990-х годов привело к ухудшению технического состояния испытательного комплекса, его моральному старению и физическому износу.

При этом ГЛИЦ продолжает выполнять поставленные перед ним задачи. В настоящее время в Ахтубинске завершается программа летных испытаний новейшего истребителя-бомбардировщика Су-34, который поступает на вооружение ВВС России. Планируется, что в течение трех лет Новосибирское

авиационно-производственное объединение (НАПО) им. Чкалова, входящее в холдинг "Сухой", поставит Минобороны России 18 самолетов этого типа (два в 2006 году, шесть - в 2007-м, десять - в 2008-м). В дальнейшем на НАПО планируется выпустить по 8-10 Су-34 в год.

Вскоре в Ахтубинске начнутся летные испытания двух первых многофункциональных истребителей Су-30МКМ, которые будут поставлены в Малайзию. Ранее в ГЛИЦ испытывались самолеты Су-30МКИ для индийских ВВС.

Проще говоря, ГЛИЦ был и остается главной летно-испытательной базой страны. При этом, отмечают в Совете Федерации, в настоящее время оптимальная система материально-технического и финансового обеспечения испытаний и исследований по-прежнему не сформирована. Финансирование осуществляется по схеме снабжения войск, подчас без учета решаемых задач Государственным летно-испытательным центром в сфере испытаний и исследований авиационной техники и вооружения.

К сожалению, у ГЛИЦа сегодня достаточно типичных для авиации проблем. Ощущается серьезная нехватка высококвалифицированных специалистов-испытателей. Остро стоит проблема социальной защиты военнослужащих и членов их семей. Небольшое денежное содержание специалистов центра. Крайне сложное положение по обеспечению жильем. Маленькие пенсии специалистов-испытателей. Отсутствие медико-психологической реабилитационной базы.

Без решения данных проблем будет крайне сложно выполнить задачу общенационального масштаба - модернизацию армии, считают в Совете Федерации и напоминают строки из послания Президента РФ Владимира Путина Федеральному собранию: "Боееспособные, технически оснащенные и современные Вооруженные Силы нужны нам для надежной защиты государства. Мы должны обезопасить нашу страну от любых форм военно-политического давления и потенциальной военной агрессии. Главный критерий - армия должна быть готова к отражению современных конфликтов, угроз "завтрашнего дня", а не к войнам образца "прошлого века".

Решения, которые будут приняты сегодня в Ахтубинске, во многом должны способствовать реализации этой задачи. В Совете Федерации считают, что давно назрела необходимость разработки проекта федерального закона "О системе испытаний авиационной техники военного назначения", подготовки федеральной целевой программы, посвященной развитию экспериментально-испытательной базы авиационной техники и вооружения ВС РФ на период с 2008 по 2015 год.

Наиль ГАФУТУЛИН

источник: газета "Красная звезда"
27.09.06

ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ ИСХОД

Председатель Верховной рады Александр Мороз посетил Киевский государственный авиазавод "Авиант" и АНТК им. Антонова. Во время экскурсии руководители предприятий неоднократно жаловались спикеру на нехватку средств на содержание цехов и изготовление летательных аппаратов. Сопровождавший председателя ВР глава Минтранса Николай Рудьковский уверял, что в бюджете на 2007 г. правительство учло потребности авиастроительной отрасли, правда, как выяснилось, средств хватит только для строительства двух самолетов.

Председатель Верховной рады Александр Мороз вошел в гудящий зал статических испытаний АНТК им. Антонова в сопровождении целой свиты чиновников. О работе предприятия спикеру бойко рассказывал главный конструктор завода Дмитрий Кива. Господин Мороз молча осматривал цех и лишь изредка задавал уточняющие вопросы. Немного отстав от председателя ВР, шел глава Минтранса Николай Рудьковский, внимательно осматривавший предприятие, которое с недавних пор перешло в его ведение. Как рассказали Ъ работники АНТК "Антонова", в качестве министра господин Рудьковский на их предприятии появился впервые.

- Это вот Ан-38, он интересен тем, что он с американскими двигателями, - рассказывал Дмитрий Кива. - Мы его сертифицировали в соответствии с американскими стандартами, и теперь он сможет летать.

- И что, ваши результаты и выводы принимаются во всем мире? - недоверчиво спросил Александр Мороз.

- Да, а как же! Так было, например, с "Русланом" - мы добились их использования в США без ограничений! - хвастал господин Кива.

Первый раз о деньгах заговорили, когда директор "Авианта" Олег Шевченко попытался намекнуть спикеру, что сертификация интегральной конструкции Ан-148 может быть проведена уже в этом году, если на это будут выделены "некоторые средства". Разговор тут же оборвал Николай Рудьковский. "Ну, давайте мы об этом с Александром Александровичем поговорим потом", - вмешался глава Минтранса и поторопил спикера к осмотру другого цеха окончательной сборки, где находятся самолеты "Мрия".

Стоя у гигантского корпуса недостроенного самолета, Дмитрий Кива решил на этот раз обратиться к господину Рудьковскому.

- А вот и "Мрия", Николай Николаевич, о которой мы говорили, видите, самолет все еще не достроен.

- А что мешает? - спросил министр у конструктора.

- Чтобы достроить, нужно около 90 миллионов долларов, - громко вмешался в разговор директор Олег Шевченко. - Но с учетом всех затрат на испытания, мы считали, - около 120 миллионов.

Господин Рудьковский натужно улыбнулся, но был вынужден пообещать, что средства на достройку и изготовление самолета будут найдены к 2008 году. В следующем павильоне жаловаться на нехватку средств стал уже генеральный директор корпорации "Антонов" Анатолий Мялица, который, пользуясь временным отсутствием Николая Рудьковского, решил сразу взять спикера в оборот.

- Александр Александрович, этот цех - гордость страны, он строился еще во времена СССР, мы должны его обязательно сберечь! А у нас нет на это средств, у нас затраты - на землю, отопление...

- А сейчас еще дорожает газ, - в очередной раз подхватил Олег Шевченко. - И мы уже имеем с этим проблемы! С весны только в теплотрассы нужно было вложить миллион!

- Давайте, может, потом, тут журналисты... - попытался оборвать обоих подоспевший Николай Рудьковский. Но руководителей удержать было уже невозможно.

- Александр Александрович, содержание павильонов - это большие деньги! - не унимался господин Шевченко. - Это огромная махина! Пока мы, конечно же, держимся, но, ей Богу, дальше будет тяжело!

- Давайте лучше о хорошем! - не выдержал глава Минтранса. - Сейчас уже едем на хорошее!

В следующем павильоне вниманию спикера предложили Ан-148 - самолет, продвижение которого на внешние рынки досталось господину Рудьковскому от бывшего состава правительства.

- А мне только вот недавно рассказывали, что у двигателя SAAB расход топлива в несколько раз меньше, чем у "Мотор Сич", который стоит на Ан-148, это верно или нет? - неожиданно проявил осведомленность спикер.

- Нет, Александр Александрович, - это же хороший двигатель! - занервничал глава Минтранса. - А ну-ка скажите, какой у него летный час?

Авиаконструктор поддержал министра.

- Этот двигатель по своим параметрам лучше всех мировых аналогов, - уверял Дмитрий Кива. - И потом, у нас же рынок! Если мы не будем работать на современном уровне, то, как бы я ни уговаривал Николая Николаевича купить у меня самолет, он его не купит!

Господин Рудьковский довольно закивал головой, а уже через несколько минут рассказывал журналистам, что Ан-148 нужно и можно выпускать "сотнями и тысячами". Заметим, что за последние пять лет завод изготовил всего два Ан-148. При этом министр сообщил, что в бюджете на 2007 г. потребности авиастроительной отрасли учтены. Правда позже он заметил, что в 2007 г. правительство предусмотрело средства для производства всего двух самолетов.

Мустафа НАЙЕМ

источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
27.09.06

ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ A320NG

Французские и российские исследователи отработывают элементы авиадвигателя следующего поколения.

Французская моторостроительная фирма Snecma, входящая в группу компаний Safran, и российский Государственный научный центр "Центральный институт авиационного моторостроения имени П.И. Баранова" (ЦИАМ) достигли соглашения по испытаниям в РФ элементов перспективной силовой установки для пассажирских и грузовых самолетов будущего. Соответствующая программа носит название VITAL.

"Вместе с ЦИАМ мы работаем над новыми технологиями вентиляторов, которые могут затем найти применение в перспективных силовых установках магистральных самолетов", - рассказал корреспонденту "ВПК" руководитель отделения двигателей для гражданской авиации Жан-Пьер Кожан (Jean-Pierre Cojan). Он сообщил о завершении теоретической части исследований по "новой аэродинамической формуле вентилятора".

Испытания в ЦИАМ должны опытным путем подтвердить результаты теоретических исследований. Главным образом это касается новой "формулы" вентилятора для перспективных двухконтурных турбореактивных двигателей. Snecma рассматривает различные "продвинутые" конфигурации, которые должны - при сохранении аэродинамической эффективности - существенно понизить уровень шума. Она предполагает наличие двух ступеней. Они, установленные на одной оси в "кольце" воздухозаборника, вращаются в противоположных направлениях.

"При проведении этих исследований мы получаем помощь от ЦИАМ, используем его передовые технологии и установки для проведения испытаний, - продолжает собеседник "ВПК". - Наши партнеры имеют оборудование для проведения испытаний, аналогов которому нет в мире".

Модель перспективного двигателя на основе технологий VITAL демонстрировалась на авиасалоне "МАКС-2005". Она напоминала очертания российского мотора НК-93. К настоящему времени Snecma определилась с размером экспериментального вентилятора, который поступит на испытания в ЦИАМ.

"На первом этапе мы испытаем только вентилятор, причем уменьшенный в размерах по сравнению с тем, что может впоследствии быть установлен на реальном двигателе, - подчеркнул Жан-Пьер Кожан. - На этом этапе главное - удостовериться в правильности выбранного пути". По его словам, вентилятор, создаваемый в рамках программы VITAL, из-за своих конструктивных особенностей не может быть установлен на существующей модели мотора.

"Двигатель должен изначально разрабатываться под такой вентилятор", - детализирует руководитель отделения двигателей для гражданской авиа-

ции. Скорее всего, такой двигатель сможет найти первое применение на перспективных ближне-среднемагистральных самолетах (БСМС), проекты которых разрабатываются в США, Европе и России. Со временем они заменят выпускаемые сегодня Boeing 737NG, Airbus A320 и Ту-204. В нашем отечестве тема известна под обозначением МС-21, которую ведет "триумvirат" - ОКБ им. А.С. Яковлева, С.В. Ильюшина и А.Н. Туполева.

Уже больше года ведутся консультации с EADS/Airbus о возможности объединения усилий по БСМС. В высказываниях высокопоставленных чиновников, в частности руководителя Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина, данная тема иногда проходит как "A320NG" (суффикс "NG" - Next Generation, по аналогии с Boeing 737NG). Недавнее приобретение 5% пакета EADS "Внешторгбанком" (ВТБ) увеличивает шансы "проекта A320NG".

Ключевым вопросом создания новой машины является силовая установка. "У нас уже накоплены критическая масса новых технологий, позволяющая запустить проект полностью нового мотора. Однако мы не сделаем этого без команды от самолетостроительных фирм. Они должны сказать нам, когда им понадобится такой двигатель - в 2012, 2014 или 2016 году? Дело в том, что от выбора года зависит уровень технологий и стоимости нашего продукта", - полагает Жан-Пьер Кожан.

Пока же ни Airbus, ни Boeing не торопятся с принятием решения. Собеседник "ВПК" объясняет это состоянием рынка пассажирских самолетов для линий малой и средней протяженности. "Обе серийные модели - и A320, и 737NG - к настоящему времени превысили первоначальные планы по количеству продаж. И спрос на них продолжает расти. В ближайшие пару-тройку лет и европейский, и американский производители готовы побить прежние рекорды по количеству годовых поставок", - уверен Жан-Пьер Кожан.

Темп производства A320 и 737NG превысит пятьдесят машин в месяц. Пока Airbus и Boeing почивают на лаврах успеха и не помышляют о выводе на рынок продукта нового поколения в данном сегменте, у России есть шанс опередить их с конкурентоспособным предложением по МС-21. В этой связи совместная работа отечественных моторостроителей с именитым французским производителем позволяет России развивать технологическую базу для прорыва в области силовых установок для перспективных пассажирских самолетов.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
27.09.06*

КРУТОЕ ПИКЕ

Украина продает участника модернизации отечественных МиГ-29.

Фонд госимущества Украины с целью приватизации завершил оценку своей доли в столичном ЗАО "Фазотрон-Украина". Государственные 49% акций компании оценены в 1,9 млн грн. Когда состоится продажа ценных бумаг, в ФГИУ пока еще не знают, но очевидно, что там окончательно решили распрощаться с госдолей в предприятии, которое должно было стать одним из основных участников широкомасштабной программы модернизации украинских МиГ-29.

Необходимость такой модернизации была одной из основных причин создания в 1998 г. при участии московской корпорации "Фазотрон-НИИР" украинско-российского СП ЗАО "Фазотрон-Украина". Инициатива исходила от украинской стороны и объяснялась заинтересованностью нашей страны в поставках москвичами бортовых радиолокационных систем для отечественной военной авиации.

Но до начала 2006 г. Украина так и не определилась ни со сроками, ни с объемами проекта. Поэтому сделанное весной нынешнего года заявление министра обороны Анатолия Гриценко о том, что государство объявит тендер на модернизацию военной авионики, наблюдатели расценили как серьезную предпосылку для его реализации.

В этом ракурсе обнародованная на прошлой неделе сумма оценки доли ФГИУ в "Фазотрон-Украина" с последующей продажей выглядит несколько странно. Не исключено, что Фонд, заботящийся о поступлениях в госбюджет, попросту не стал вдаваться в специфику деятельности предприятия.

Но, возможно, причина кроется в том, что установка на украинских самолетах новых бортовых радиолокационных систем с участием "Фазотрон-Украина" всегда вызывала больше вопросов, чем ответов.

Материнская корпорация "Фазотрон-НИИР" не раз заявляла о готовности передать нам производство бортовой станции "Жук-МЕ". Однако последняя является всего лишь экспортным вариантом радара "Жук-М" и уступает ему по ряду тактико-технических характеристик, что явно не отвечает интересам Украины.

"К тому же "передача производства" предполагала лишь крупноузловую сборку радаров без передачи документации и ключевых технологий", - говорит Сергей Згурец из Центра исследований армии, конверсии и разоружения.

Одним словом, каковы бы ни были причины решения ФГИУ, можно утверждать, что государство не особо рассчитывает на участие компании в программе модернизации Военно-воздушных сил. Первоочередным правом на выкуп 49% акций ЗАО обладает "Фазотрон-НИИР", который таким образом сможет сконцентрировать все 100% акций

предприятия. Но воспользуется ли он этой возможностью, неизвестно. Как сообщил "ДС" генеральный директор "Фазотрон-Украина" Сергей Гуменный, россияне дали принципиальное согласие на выкуп госпакета, после чего ФГИУ начал готовить компанию к приватизации и оценивать свою долю.

"Но тогда речь шла о сумме, равной уставному фонду СП, а это где-то около 300 тыс. грн. Сейчас Фонд госимущества оценил свой пакет в 1,9 млн грн., и российские соучредители с этой цифрой пока еще официально не ознакомлены", - отметил он, добавив, что новая цена их может отпугнуть.

Сергей Згурец также допускает, что оборонщики из РФ могут пренебречь правом выкупа госпакета.

"Не стоит забывать, что это СП создавалось по нашей инициативе. Россияне свои задачи по модернизации БРЛС третьего и созданию БРЛС четвертого поколения решают самостоятельно. Поставки "Фазотрон-Украина" (около 40% продукции отправляется в РФ. - "ДС") материнской компании не являются критичными. Поэтому я не вижу особого интереса для российской стороны заниматься нашим заводом", - считает он.

Впрочем, по информации "ДС", первый заместитель генерального директора ЗАО Игорь Михайленко вскоре отправится в Москву, чтобы убедить "Фазотрон-НИИР" приобрести долю ФГИУ.

Это должно снять риск появления среди акционеров компании сторонних бизнес-структур, которые могут оказаться весьма далекими от радиолокационной электроники. А г-н Згурец считает, что если "Фазотрон-НИИР" все же решит выкупить долю Украины в СП, то последнему это может принести пользу.

В качестве примера он привел харьковский "Хартрон", производящий системы управления трансмиссией кораблей, который после приобретения россиянами стал развиваться более динамично.

Аналогичного мнения придерживается и г-н Гуменный, допускающий, что в случае концентрации корпорацией "Фазотрон-НИИР" 100% акций СП кооперация с материнской компанией может существенно возрасти. А это сейчас для предприятия намного актуальнее, нежели ожидание момента, когда Украина все-таки решит, что ей делать со своими самолетами.

Алексей ГРИБАНОВСКИЙ

*источник: газета "Деловая столица"
25.09.06*

ВНЕСИСТЕМНЫЕ АКТИВЫ

Пермским моторостроителям фатально не везет с собственниками.

В конце августа АФК "Система" сообщила об окончании оформления покупки 81,25% акций ЗАО "Салес" у ООО "Техноинвест", 100%-но дочернего общества ЗАО "Внешторгбанк. Розничные услуги", которое, в свою очередь, является "дочкой" Внешторгбанка. Приобретенный актив войдет в концерн "РТИ Системы", бизнес-подразделение АФК "Система", управляющее высокотехнологичными проектами в области радиотехники, аэрокосмических систем управления и силового машиностроения.

ОАО "Концерн "Радиотехнические и информационные системы", основным акционером которого является АФК "Система", объединяет ведущие российские предприятия, имеющие большой научный и производственный потенциал и опыт реализации уникальных по сложности проектов в сфере высоких технологий. ОАО "Концерн "РТИ Системы" было создано в 2000 году.

В настоящее время в его состав входят ОАО "Радиотехнический институт им. Академика А. Л. Минца" (РТИ), ОАО "Научно-производственный комплекс "Научно-исследовательский институт дальней радиосвязи", ОАО "Саранский телевизионный завод", ОАО "Ярославский радиозавод", ОАО "УралЭлектро", ОАО "ДМЗ-Камов", ОАО "МТУ Сатурн", ОАО ОКБ "Планета" и ряд других предприятий. Отраслевая специализация концерна - радиостроение, аэрокосмические системы управления, силовое машиностроение. В области загоризонтной радиолокации концерн является одним из мировых лидеров. В области мощной надгоризонтной радиолокации концерн является ведущим российским разработчиком, многие разработки концерна не имеют аналогов в мире.

ЗАО "Салес" отныне контролирует по 100% минус одна акция в уставных капиталах ЗАО "ПМ-Недвижимость", ЗАО "Рэмос-ПМ", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "Железнодорожник-ПМ", 98,6% акций ОАО "Энергетик-ПМ", 34,65% акций ЗАО "Каскад-ПМ", 71,64% акций ОАО "Пермский моторный завод", 49% акций ЗАО "Металлист-ПМ", 99% акций ООО "Недвижимость-ПМ".

В официальном сообщении ничего не говорится о том, что "Салес" имеет (имело?) акции ОАО "Редуктор-ПМ" и ОАО "Протон-ПМ". Если с последним все понятно (заканчивается оформление продажи его акций ФГУП "ГКНПЦ им. Хруничева"), то куда делись 80,838% "редукторских" акций - большой вопрос.

ЗАО "Салес" не имеет акций ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Пермские моторы" и ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК), которое все общества пермской площадки моторостроителей (кроме ОАО "Протон-ПМ") наняли управлять вместо генеральных директоров сроком на три года.

Есть у ЗАО "Салес" на балансе 71,64% акций ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ). Достались они ему сомнительным образом. Так, 21,15% акций ПМЗ, оцененные и внесенные советом директоров ОАО "Пермские моторы" в уставный капитал ЗАО "Реформа-ПМ" с нарушением законодательства РФ и договоров с РФФИ, является ничтожной сделкой, независимо от признания ее таковой судом и является недействительной с момента ее совершения (ст. 168 Гражданского кодекса РФ). Создание ЗАО "Реформа-ПМ" и ЗАО "Пермские моторы", куда попали акции ПМЗ, проведено с рядом нарушений законодательства РФ. У ЗАО "Салес" на балансе числятся 918 750 акций ПМЗ (12,25% уставного капитала), до настоящего времени не оплаченные компанией "Авиапром", и 339 тыс. акций ПМЗ (4,52% уставного капитала), до настоящего времени не оплаченные компанией "Пром-Авиа-Консалтинг" и в обоих случаях не возвращенные на баланс их собственника - ОАО "Пермские моторы", несмотря на решения арбитражных судов ряда инстанций. Итого: из более чем 70% акций ПМЗ, находящихся на балансе ЗАО "Салес", почти 40% являются спорными.

Соответствующие материалы по этим и другим нарушениям законодательства, перечисленным выше, были направлены мной в июле 2006 года в прокуратуру Пермского края и сейчас находятся на проверке в УВД Перми. Три недели спустя подобное заявление в прокуратуру Свердловского района направил депутат Законодательного собрания Пермской области Виктор Кобелев. Следователи отдела по борьбе с экономическими преступлениями до настоящего времени не получили от управляющего директора ОАО "Пермские моторы" Николая Ивкина копий документов, подтверждающих оплату или возврат указанных акций. Может, пора уже обратиться с подобным вопросом к генеральному директору УК ПМК Александру Иноземцеву?

Не получены и из ЗАО "Салес" копии документов, необходимые для определения ущерба акционерам и государству, но в УВД Перми не возбуждают уголовное дело по причине... "невозможности определить ущерб государству". Образовался замкнутый круг - одни не дают документов без уголовного дела, другие не возбуждают его.

НП "Гута" продолжило после "Интерроса" вывод активов с балансов ОАО "Пермские моторы" и других обществ. Внешторгбанк оставил всех участников вывода активов на своих должностях и под своим "крылом". Продолжают трудиться Юрий Решетников, Николай Ивкин, Михаил Дическул, Валерий Жеглов и другие.

После заключения моторостроителями договора с УК ПМК во главе с Александром Иноземцевым о передаче управления обществами в это ЗАО, дела в обществах стали ухудшаться, объем выручки и прибыли уменьшается на фоне увеличения получения денежных средств в УК ПМК со 126 млн руб. в

2004 году до 252 млн руб. в 2005 году и роста средней зарплаты в УК ПМК до 43,2 тыс. руб. в месяц (при средней зарплате в обществах от 8 тыс. до 14 тыс. руб.). Это стало возможно в связи с тем, что сумму вознаграждения УК ПМК ежеквартально утверждают советы директоров обществ, члены совета из числа сотрудников УК ПМК голосуют тоже - себе же не откажешь.

Александр Иноземцев и возглавляемая им компания не смогли, да и не могли изначально выполнить основную задачу - объединить предприятия моторостроения для достижения единственной цели - расширения бизнеса. Они не умеют работать с самостоятельными организациями на договорных условиях, поэтому хотят объединить их в единое целое и "диктаторски" управлять. И сегодня любое общество, выполнив договорные обязательства полностью, идет "на поклон" к руководящим работникам УК ПМК и ПМЗ и выплачивает заработанные средства.

Что ожидаем от нового собственника моторостроительных активов?

Во-первых, резкого - в разы! - увеличения объема заказов за счет двигателя ВК-2500 для вертолетов. Иноземцев же и компания не допускают этого по ряду причин, в том числе личных.

Во-вторых, расширения бизнеса за счет сотрудничества с рыбинскими моторостроителями.

В-третьих, возвращения деятельности обществ в правовое поле. Сегодня они работают с нарушением законодательства РФ и собственных уставов.

В-четвертых, восстановления корпоративного управления обществами через советы директоров, сегодня это подменяется наличием УК ПМК.

В-пятых, отказа от услуг УК ПМК - непродления договора с нею в конце 2006 - начале 2007 годов или резкого сокращения заместителей генерального директора, директоров по направлениям (сейчас их 16, до перестройки было семь, но изготавливали тогда по 400 двигателей в год!) и сотрудников УК ПМК с изъятием у нее функций корпоративного управления и других не свойственных исполнительному органу функций. Дождемся ли?

Уставный капитал ОАО "Авиадвигатель" составляет 182 млн руб. и разделен на 82 млн акций номинальной стоимостью 3,5 руб. Его акционерами являются Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом (45,039% акций), Aviam Holding Company L. L. C. (13,8%), "Консолидейдет Марин Энтерпрайзес Корпорейшн" (9,14%), ООО "ФХ Русиком" (9,71%), ЗАО "Паули" (10%), ООО "Пратт Энд Уитни Пауэр Системз СиАйЭс" (2%), General aviation AG (Саво Куинжич, 2,037%), НПО "Сатурн" (0,3092%), физические лица (278 человек, 7,96481%). Таким образом, иностранные акционеры имеют суммарно 27,31% акций "Авиадвигателя", что является нарушением законодательства РФ.

В совет директоров "Авиадвигателя" (11 человек) избрано четыре американских представителя всего лишь 24,94% акций, а государство избрало только пять представителей, имея более 45% акций.

Выручка предприятия в 2005 году составила 870 млн руб. (в 2003 году - 959 млн руб.). Средняя зарплата - чуть более 10 тыс. руб.

Уставный капитал ОАО "Редуктор-ПМ" составляет 68 млн руб. и разделен на 6800 акций номиналь-

ной стоимостью 10 тыс. руб. каждая. Его акционерами являются: ОАО "Банк внешней торговли" (номинальный держатель, 80,838%), ООО "ИК "Витус" (номинальный держатель, 7,35%), ООО "Транскон" (10%), физические лица (четыре человека, 1,812%).

Выручка в 2005 году - 1003 млн руб. Средняя зарплата - 14 тыс. руб.

Уставный капитал ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" составляет 10 тыс. руб. и разделен на 10 тыс. акций номинальной стоимостью 1 руб. каждая.

Компания была создана в октябре 2003 года ОАО "Юниверс-он-Лайн" и Семеновым Станиславом Евгеньевичем (г. Москва). Затем акции у них были выкуплены. Его акционерами являются: ОАО "Пермский моторный завод" (25,01% УК), ОАО "Авиадвигатель" (14,99%), ОАО "Редуктор-ПМ" (10%), ОАО "Протон-ПМ" (9,99%), ЗАО "Инструментальный завод-ПМ" (5%), ЗАО "Металлист-ПМ" (5%), ОАО "Энергетик-ПМ" (2,5%), ЗАО "Мотор-сервис" (2,5%), Бессонов Михаил Алексеевич (Москва, 25,01%). Выручка в 2005 году - 145 млн руб. Средняя зарплата - 43,2 тыс. руб.

Уставный капитал ОАО "Протон-ПМ" составляет 294 034 284 руб. и разделен на 294 034 284 акции номинальной стоимостью 1 руб. каждая. Его акционерами являются: ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (номинальный держатель, 48,45%), ООО "ИК "Велес Капитал" (номинальный держатель, 10,16%), PER Holding Company (12%), ООО "Гута-инвест" (16,73%), ОАО "Альфа-банк" (номинальный держатель, 9,51%), физические лица (2325 человек, 3,15%).

Выручка в 2005 году - 1,919 млрд руб. Средняя зарплата - 11,4 тыс. руб.

Уставный капитал ОАО "Пермские моторы" составляет 593 722 575 руб. и разделен на 395 815 050 акций номинальной стоимостью 1,5 руб. каждая. Его акционерами являются ОАО "Пермский моторный завод" (37,27%), Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом (14,25%), ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (номинальный держатель, 10,8%), ФГУП "ГКНПЦ им. Хруничева" (5,19%), ОАО "Газпром" (2,9%), другие 105 юридических лиц (6,79%), физические лица (свыше 37 тыс. человек, 22,8%). Выручка в 2005 году - 105 млн руб.

Уставный капитал ОАО "Пермский моторный завод" составляет 750 млн руб. и разделен на 7,5 млн акций номинальной стоимостью 100 руб. каждая. Его акционерами являются ЗАО "Салес" (71,64%), Aviam Holding Company L. L. C. (24,01%), ООО "Пратт Энд Уитни Пауэр Системз СиАйЭс" (1%), ООО "Квинстрит" (3,15%). Таким образом, иностранные акционеры имеют суммарно 25,01% акций, что является нарушением законодательства РФ. Выручка в 2005 году - 6,574 млрд руб.

Владимир ДИТЯТЕВ, бывший заместитель генерального директора ОАО "Пермские моторы" по корпоративному управлению

*источник: газета "Новый Компаньон"
28.09.06*

ОТ "САЛЮТА" – САЛЮТ!

История ФГУП "ММПП "Салют" неразрывно связана с историей российской авиации. Это одно из старейших в России предприятий по разработке, производству и модернизации авиационных двигателей для военных и гражданских самолетов, газотурбинных установок для различных отраслей промышленности. В прошлом году объемы экспортных поставок предприятия в области военно-технического сотрудничества превысили 270 млн. долл.

- Это во многом благодаря поддержке мэра Юрия Михайловича Лужкова, - говорит генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Юрий Елисеев. - Он всегда оказывал поддержку предприятиям оборонно-промышленного комплекса, и приоритетом пользовались предприятия с высокотехнологичным производством и квалифицированными специалистами. При участии мэра правительство Москвы предприняло ряд мер по финансовой поддержке предприятий ОПК, в том числе и нашего, что помогло нам в нелегкие времена сохранить производственные мощности и способность к их дальнейшему развитию. Начиная с 2004 года "Салют" активно включается в промышленные программы, которые реализуют власти города. Модернизируя тепловые станции, создавая сеть автономных генерирующих устройств, правительство Москвы рассчитывает улучшить энергоснабжение столицы, и высокотехнологические разработки "Салюта" помогают в решении этой задачи. В частности, после очередного визита на наше предприятие Юрий Михайлович выразил большую заинтересованность в ускорении внедрения в

жизнь проекта парогововой установки ПГУ-60С на базе авиационного двигателя АЛ-21. Электричество и тепло, получаемые с этой установки, обходятся намного дешевле, чем центральное отопление. К тому же она имеет высокие экологические характеристики, так что ее использование особо привлекательно для столицы. В связи со сложностью и важностью проекта по строительству, отладке и пуску парогововой установки на ТЭЦ-28 правительство Москвы взяло на себя оплату процентов по кредиту, взятому на реализацию данного проекта. Юрий Лужков поставил перед городскими структурами важнейшую задачу: восстановить систему подготовки кадров для московской промышленности. Так была разработана совместная программа правительства Москвы и ФГУП "ММПП "Салют" по созданию в столице нескольких центров ускоренной подготовки специалистов для московских предприятий. Юрий Михайлович Лужков несмотря на то, что хозяйство Москвы - огромное, забот и проблем множество, при всей своей занятости всегда находил время, чтобы помочь решить те проблемы, что возникали на нашем предприятии. Например, когда была попытка вывести "Салют" за пределы Москвы, он отреагировал незамедлительно, и его мгновенная реакция и твердая позиция в сущности определили судьбу нашего предприятия - оно осталось на территории Москвы, и я абсолютно уверен в том, что сохранит свой московский статус и в будущем.

Сегодня, в юбилей Юрия Михайловича, мне хочется ему сказать, что его надежды "Салют" оправдал: оказанная им помощь, как говорится, в коня корм - все пошло заводу на пользу, он прочно стоит на ногах и развивается, оставаясь надежным щитом оборонки.

Татьяна ПОРТЯНИХИНА

источник: газета "Тверская 13"
21.09.06

БРАКОВАННЫЙ BOEING

Бракованные детали использовались регулярно и с ведома руководства авиастроительной корпорации.

В США разгорается скандал вокруг компании Boeing, спровоцированный расследованием американского корреспондента британской телекомпании Sky News. Результаты расследования показали, что в 1994-2002 гг. авиакомпания сознательно оснащала самолеты Boeing 737NG и Boeing 737-200 бракованными деталями. В Boeing отрицают обвинения, заявляя, что в компании существует многоступенчатый контроль качества самолетов. Заметим, что речь идет о самолете, который Книга рекордов Гиннеса регистрирует как самый многотиражный коммерческий реактивный самолет в истории авиастроения. Каждые 4,6 секунды самолет этого типа совершает взлет или посадку. В любую секунду в небе находится порядка 1250 лайнеров Boeing 737. С 1965 г. продано 5009 самолетов Boeing 737, которые эксплуатирует 541 авиакомпания. В зависимости от вместимости и комплектации каталожная стоимость самолета варьируется от 47 до 80 млн. долл.

ЧЕСТНЫЕ АУДИТОРЫ

Информация о проблемах Boeing 737 была получена от двух внутренних аудиторов этой компании - Тейлор Смит и Дженнин Приюитт, ныне уволенных руководством авиастроительного гиганта. Смит и Приюитт поведали Sky News о том, что в ходе плановых инспекций ими был обнаружен факт поставки заводу компании в Уичито компонентов, не соответствующих требуемым стандартам. Бракованные части поступали от компании Disompin - одного из субподрядчиков авиапроизводителя, базирующегося в Калифорнии.

По сведениям источников, бракованные детали использовались регулярно и с ведома руководства авиастроительной корпорации. При этом авиакомпания, купившие "опасные" самолеты, ничего не знали об ошибках производителя. Официального заявления Boeing пока не последовало, однако в руководстве компании заявили, что обвинения безосновательны, поскольку все детали самолетов "тщательно проверяются системой контроля". Подобные "сенсационные расследования" возникают раз в 5-10 лет, но пока все они

оказывались инсинуациями. Между тем именно пять лет назад суд признал Boeing виновной в использовании дефектных деталей при производстве вертолетов CH-47 Chinook.

Корпорация была вынуждена выплатить компенсации в размере 54 млн. долл. Под шумок скандала американская семья Вивас, выжившая в результате августовской катастрофы Boeing 737-200 в Перу, подала иск против авиакорпорации, обвиняя ее в ошибке проектирования. Как сообщил адвокат семьи Мануэль фон Риббек, иск был подан в окружной суд Чикаго. "Есть серия дефектов в проектировании и производстве этого самолета, что делает компанию ответственной, даже если не это стало причиной катастрофы", - сказал фон Риббек. Он добавил, что в иске также будет упомянута авиакомпания United Airlines, которая проводила обучение экипажа. Напомним, что Boeing 737-200 разбился 23 августа. В результате авиакатастрофы погибло 40 человек.

РУЧНАЯ ДОРАБОТКА

Выяснилось, к примеру, что сборщики самолета сталкивались с серьезными проблемами, когда получали от субконтракторов дополнительные дюралюминиевые листы, предназначенные для усиления обшивки проемов входного люка фюзеляжа. Эти листы по своим габаритам не полностью соответствовали размерам проема входного люка, и, чтобы вмонтировать их в фюзеляж, рабочие производили подгонку резкой и сверлением вручную, так как посадочные отверстия этих деталей не совпадали с ответными частями на фюзеляже.

Осуществлялась эта процедура под глубоким покровом тайны, потому как производственные инструкции категорически исключают в подобных сборочных операциях ручные доводки и манипуляции, неукоснительно требуя использования высокоточных компьютеризированных инструментов.

По словам юриста Билла Скепника, представляющего интересы двух бывших аудиторов, даже стрингеры, составляющие продольный набор фюзеляжа, делались вручную и доводились до нужной кондиции с помощью рихтовочного молотка.

Дженнин Приюитт рассказала, что специалисты завода подходили к ней и откровенно говорили: "У нас проблемы, и они существуют с самого первого дня. Это необходимо исправлять!" Тейлор Смит призналась, что была откровенно шокирована, услышав от рабочих, что они не владеют в достаточной степени технологией производства ряда заказанных им деталей.

ЭКСПЕРТИЗА ПОКАЖЕТ

Насколько серьезны эти обвинения, покажет независимая экспертиза. То, что она состоится, - нет никаких сомнений. Как сообщают американские СМИ, еще в мае этого года Джеймс Эйлес, Дженнин Приюитт и Тейлор Смит подали иск от имени правительства США в федеральный суд.

Иск основан на действующем в Соединенных Штатах законе о распространении ложных сведений, который юридически запрещает американским компаниям дезинформировать правительство с целью получить выгодный государственный заказ: ведь гражданские лайнеры используют в своих целях как ВВС, так и ВМФ США в качестве передвижных госпиталей и на спецрей-

сах для перевозки высокопоставленных чиновников Пентагона. "Этот закон позволяет частным лицам подавать иски к корпорациям от имени правительства США", - пояснил прокурор штата Канзас Эрик Мелгрэн.

"Если претензии будут признаны справедливыми, истцы получат 30% общей суммы назначенных компенсационных выплат", - добавил он. Экспертам предстоит ответить на единственный вопрос: влияют ли увеличенные допуски, неизбежно возникающие при ручной подгонке деталей, на запас прочности фюзеляжа?

С одной стороны, построенные еще до войны с помощью молотка и пары крепких выражений самолеты типа DC-3 до сих пор успешно летают, и, как признают эксперты, их ресурс прочности по плану практически не ограничен. С другой же, в связи с совершенствованием расчетных методик современные самолеты строятся впритык по прочностным нормам.

При этом запас прочности не уменьшается - напротив, увеличивается знание, где эта "граница прочности" проходит, что позволяет более полно выработать ресурс летательного аппарата. Но нарушение технологии сборки спутывает все карты проектировщиков. "Ручная доводка" таких сложных самолетов, как Boeing 737, ведет, например, к нерасчетным колебаниям конструкции, которые расшатывают крепеж и теоретически могут послужить причиной разрушения фюзеляжа.

ХАОС В ДОКУМЕНТАЦИИ

Вообще проблема запутанной документации и хаоса, царящего в техописаниях в американской аэрокосмической отрасли, - большая тема. Как сообщил журналисту газеты ВЗГЛЯД на условиях анонимности представитель отделения Boeing Russia, "в их схемах ошибка на ошибке, причем схемы приняты и самолеты как-то летают. Как они летают и что там на самом деле, проектное бюро не в курсе, так как это типа не их забота". Подобный хаос неизбежно приводит как к нарушениям в технологии производства летательных аппаратов, так и к утрате самих технологий. Например, американские эксперты полагают, что технология производства многоразовых космических челноков практически утеряна. Так, при последней модернизации корабля Columbia попросту вырезались старые кабели и датчики и монтировалось новое оборудование по новым технологическим схемам.

Более половины документов на узлы и агрегаты корабля не существует в пригодном электронном виде (по крайней мере на ремонтном заводе), читать же бумажные в технической библиотеке уже 10 лет как некому: инженеры старой школы, участвовавшие в проектировании корабля в середине 70-х годов прошлого века, сидят на пенсии, а новое поколение к бумажной документации, мягко говоря, непривычно. Технология "шатлов" утрачена прежде всего из-за кадрового кризиса, равно как и большинство утерянных технологий в бывшем СССР. Нет носителей школы - нет технологических схем. Так что же говорить о самолете Boeing 737, первый полет которого состоялся в далеком 1965 году?

Геннадий НЕЧАЕВ

источник: газета "Взгляд"
26.09.06

ПЛЫВУЩИЕ В ОБЛАКАХ

Современные дирижабли могут развивать скорость до 200 километров в час и перевозить по воздуху железнодорожные вагоны.

Ровно в шесть часов вечера дирижабль "Полярный гусь" поднялся в небо. Это тепловой дирижабль. Он, как шар-монгольфьер, движется вверх благодаря теплоте воздуха от газовой горелки, но снабжен также рулем и небольшим пропеллером, что позволяет ему маневрировать. В отличие от неуправляемых монгольфьеров и традиционных газовых дирижаблей, такая конструкция появилась совсем недавно - лет 30 назад. Как и монгольфьер, она не требует ни газа, ни сложного заправочного оборудования и очень компактна - сложенная оболочка укладывается в гондолу, а та легко помещается в автоприцеп. Используются тепловые дирижабли в основном для воздушной рекламы.

АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД ВЫСОТЫ

Но в этот раз цель полета была совсем не рекламная. Облачившись в унты, теплую одежду и кислородную маску, пилот Станислав Федоров, он же президент Русского воздухоплавательного общества, готовился покорить девятикилометровый рубеж высоты. К сожалению, топлива хватило только на 8150 метров, но уже этим был установлен абсолютный рекорд для дирижаблей любых конструкций. Русский воздухоплаватель 17 августа побил и официальный английский рекорд недавних лет (6614 м), и неофициальный немецкий времен Первой мировой войны (7300 м).

Этот дирижабль был специально построен для высотных полетов и имеет оптимальную для них форму оболочки. Да и название "Полярный гусь" не случайно. Эти птицы летают очень высоко. Подчас радары засекают стаи полярных гусей на высоте больше десяти километров.

Рекорд поставили, однако, не ради самого рекорда. На большой высоте дирижабли могут приносить немалую пользу. "Полярный гусь" - только прототип вдвое большего воздушного судна, которое позволит выводить на орбиту сверхлегкие космические аппараты.

В первых 10 км атмосферы сосредоточено 75% ее массы. Поэтому если запускать ракеты с аэростатов с ее верхних слоев, потери энергии от аэродинамического сопротивления уменьшаются в разы. Сама идея аэростатного старта не нова. В 1950-х годах американцы уже проводили подобные опыты. Но тогдашние космические аппараты были слишком тяжелы, а теперь, после революции в электронике, идея обрела новую жизнь.

Сейчас за границей разрабатывают пусковые системы на основе одноразовых газовых шаров. Но наши соотечественники пошли иным путем. Русское воздухоплавательное общество и ИФК "Метрополь"

при поддержке ВВС, Роскосмоса и РОСТО (ДОСААФ) начали реализацию программы "Высокий старт". Запускать ракеты будут с двухместных тепловых дирижаблей. Участие людей сделает пуск более надежным. А чтобы не повредить оболочку, ракеты будут уходить в небо под углом.

В космической области есть и другие способы использования аэростатов. "В будущем в верхних слоях атмосферы можно установить аэростатные платформы, - говорит Сергей Бендин, представитель ЗАО "Авгурь - Аэростатные Системы", компании-изготовителя "Полярного гуся". - Эти платформы будут базами для снабжения космических станций. Людей, припасы и оборудование смогут доставлять с земли обычным авиатранспортом. На станцию их будут возить многоразовые спускаемые модули, которые не придется зря сжигать в атмосфере".

Пожалуй, в глазах многих воздухоплавание - лишь первая несовершенная попытка человека подняться в воздух. После громких катастроф 1920-1930-х годов доверие к дирижаблям сильно упало. А развивающаяся авиация обещала массу преимуществ, и прежде всего в военном отношении. При этом раздавались голоса красных командиров о том, что нефти у нас много, и нечего ее экономить. Посему волевым решением партии и правительства дирижаблестроение отложили до лучших времен. Впрочем, в 1930-х годах по этому пути пошли все европейские страны. Воздухоплавание худо-бедно развивалось только в США.

ДИРИЖАБЛЬ ЦИОЛКОВСКОГО

"Не все знают, что Константин Эдуардович Циолковский был отцом не только ракетостроения, но и дирижаблестроения, - рассказал нам Сергей Бендин. - Так вот, его недостроенный дирижабль использовали довольно оригинально. Железными дугами каркаса украсили свод станции метро "Маяковская".

Воздухоплавание такой участи не заслужило. Совершенно необязательно между ним и авиацией делать выбор. Для одних задач лучше одно, для других - другое. Ведь воздухоплавание - это самое настоящее плавание. Дирижабль поддерживает в воздухе архимедова сила. Подъем и снижение больших затрат энергии не требуют. Она расходуется только на горизонтальное движение. Поэтому перевозить грузы на дирижаблях существенно дешевле, чем на самолетах и вертолетах. Конечно, воздушные корабли проигрывают авиации по скорости, но скорость не всегда важна. 200 км/ч, до которых разгоняются современные дирижабли, вполне достаточно для большинства перевозок. А летая с такой скоростью по прямой, воздушное судно оставляет далеко позади любой наземный транспорт. В нашей стране, во многие уголки которой большую часть года не добраться иначе как по воздуху, недорогие и грузоподъемные дирижабли могли бы стать решением многих проблем. Например, можно возить газ с месторождений,

как это делали еще в годы Великой Отечественной. Создание больших грузовых дирижаблей не за горами. Как сообщил г-н Бендин, у компании "Авгурь" уже есть проект воздушного судна, способного одновременно перевозить три железнодорожных вагона. Только инвесторов пока нет.

ТОЛЬКО НАД МКАД

Во Вторую мировую огромную роль сыграли привязные аэростаты заграждения. Оказывается, подобные конструкции могут пригодиться и в войне современной. Например, английские аэростаты Helikites. Закрепленные на высоте 600 метров, они незаметны для радаров. А свисающие с них сверхпрочные полиэтиленовые тросы способны вывести из строя вертолетный винт. Облететь эти "воздушные мины" можно только сверху, а там уже хорошо действуют современные средства ПВО.

Радары ПВО тоже можно размещать на летательных аппаратах легче воздуха. Да и любые другие средства обнаружения и связи. Аэростаты могут поддерживать связь между группировками войск. А в мирное время их ниша посередине между вышками-ретрансляторами и спутниками.

Ну и, конечно, дирижабль, способный проводить в воздухе долгие часы, незаменим в патрулировании. А с неба можно не только выискивать вражеские подводные лодки, но и отслеживать лесные пожары, миграции животных, ледовую обстановку и даже утечки тока с ЛЭП. Кстати, для этой цели РАО "ЕЭС" уже закупило два дирижабля.

Три привязных аэростата Аи-27 "Рысь" и два дирижабля Аи-12М приобрело правительство Москвы. С их помощью собирались отслеживать дорожные пробки. Но небо в столице принадлежит военным. И до принятия нового воздушного кодекса дирижабли смогут летать только над МКАД, да и то не выше 150 м.

В общем, до широкомасштабного хозяйственного применения дирижаблей России еще далеко. Но зато в воздухоплавательном спорте наши соотечественники упорно занимают призовые места. Для управляемых и неуправляемых летательных аппаратов условия разные. На соревновании газовых дирижаблей все участники стартуют из одной точки и летят по нескольку суток в разные стороны. Побеждает тот, кто пролетит без посадки дальше.

Пилоты монгольфьеров борются за первенство по-другому. "Тут идет соревнование на точность, - рассказывает воздухоплаватель Александр Виноградов. - Надо пройти по порядку несколько контрольных точек. У шара нет ни руля, ни двигателей, поэтому надо точно рассчитать курс, использовать ветер. На разной высоте ветер разный. Чтобы определить, куда он дует, выпускают навигационные шарики - обыкновенные воздушные шары. За их полетом внимательно следят с помощью теодолита".

На днях под Дмитровом прошел воздухоплавательный чемпионат на кубок губернатора Подмосковья. Возможно, там же через год пройдет чемпионат мира.

"Вообще-то воздухоплавание - это просто очень красиво", - завершает свой рассказ Александр.

Никита АРОНОВ
Петр КАССИН

источник: газета "Московские Новости"
08.09.06

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **95**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

"ТОРГОВЛЯ ОРУЖИЕМ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ НАХОДИТСЯ НА СПАДЕ"

Интервью Чжана Ихуна, канадского эксперта по проблемам обороны и безопасности в Восточной Азии, главного редактора журнала "Канва дифенс ривью".

"С Китаем у нас достигнут такой уровень отношений, которого, наверно, никогда не было вообще", - заявил Владимир Путин во время встречи с западными политологами в этом месяце. По мнению президента, в этих отношениях "нет двойного дна", они "носят прагматический и добрососедский характер" и "могут продолжаться достаточно долго". Путин напомнил и о совместном интересе к военнотехническому сотрудничеству. Какое российское оружие потребуется китайским военным? Об этом "Времени новостей" рассказал Чжан Ихун, канадский эксперт по проблемам обороны и безопасности в Восточной Азии, главный редактор журнала "Канва дифенс ривью".

- Осенью 2005 года Россия заключила с Китаем контракт на продажу 38 транспортных самолетов Ил-76 и заправщиков Ил-78 почти на миллиард долларов. С тех пор не было ни одной новой крупной сделки. В чем причина?

- Торговля оружием между Россией и Китаем действительно находится на спаде. Главная причина в том, что Китай купил много техники и ему нужно время на ее "переваривание". В 2004 году завершилась поставка сотни истребителей Су-30, с прошлого года начались поставки подлодок класса "Кило", идет передача заказанных эсминцев "Современный". Завершается поставка техники по прежним крупным заказам, и теперь ВВС и ВМФ должны к ней адаптироваться. Пока не освоят, нового покупать не будут - это нормально.

Сейчас идет процесс согласования направлений будущего сотрудничества с Россией - предстоит определить, какое новое оружие подходит Китаю. Полагаю, что новый подъем начнется в будущем году. Одна из проблем - как интегрировать новые системы вооружений, наладить их обслуживание. Например, китайские ВВС довольны российскими Су-30, но их тревожит, что стоимость ремонта чересчур велика, а запчасти из России слишком дороги.

- Были сообщения, что Китай прекращает лицензионное производство истребителей "Цзянь-11" (Су-27) на Шэньянском авиазаводе, поскольку эта машина якобы уже не отвечает требованиям военных...

- Это производство не остановлено. По данным нашего аналитического центра КАНВА, в прошлом

году там собрали более десятка машин. Они им нужны, это определено. Другое дело, что эти машины нужно совершенствовать. Уже есть модификации "Цзянь-ПА" и "Цзянь-ПБ", там полностью изменилась кабина пилота и оборудование выполнено по западным стандартам.

Кроме того, в 1992-1996 годах Китай получил из России большие партии истребителей Су-27СК, срок окончания эксплуатации которых истекает. Их надо модернизировать, и это одно из возможных направлений сотрудничества.

Другое дело, что китайская сторона надеется получить на новом этапе сотрудничества большее количество российских технологий. Но тут ограничения есть и будут, как и у любой страны. Несерьезно полагать, что Россия передаст Китаю технологии разрабатываемого ныне истребителя пятого поколения, как и Китай не отдаст технологии своего нового истребителя "Цзянь-10" Пакистану, заинтересованному в китайских вооружениях.

Промышленная база китайского ВПК совершенствуется медленно. Истребитель "Цзянь-10" делали 18 лет, а двигатели к нему все равно приходится покупать у России. На дворе XXI век, а Китаю приходится покупать базовые технологии истребителя Су-27, разработанного в СССР в 1980-е годы. У китайских ВВС немало и внутренних проблем.

- О каких проблемах идет речь?

- Нехватка квалифицированных летчиков. Горючее есть, самолеты есть - летать некому. В Китае развивается рыночная экономика, повсюду создаются авиакомпании, которые переманивают из армии летный состав. Пилот Су-27 в чине подполковника получает более 10 тыс. юаней (1, 25 тыс. долл.) в месяц плюс летные выплаты.

Китайские авиакомпании могут с ходу предложить 40-50 тыс. юаней (5-6 тыс. долл.), они даже на Тайване пилотов нанимают. Летчик на прямое обращение часто отвечает отказом, поэтому рекрутеры обрабатывают их жен, чтобы те сами уговаривали мужей переходить в гражданскую авиацию. Женщины будут его пилить каждый день, а потом летчик уйдет в авиакомпанию, и через него будут переманивать его недавних сослуживцев.

- Неужели командование не ограничивает уход со службы квалифицированных летчиков?

- Конечно, ограничивает, но способы обойти ограничения всегда есть. Заболел - и точка. Все более заметное в китайском обществе расслоение между богатыми и бедными появилось и в армии. В подразделениях, летающих на Су-27 и Су-30, жилища летно-

го состава очень красивые. Причина одна - надо удерживать людей. Летаешь на новых самолетах - у тебя просторное жилье и хорошие условия. Большинство же летает на устаревших китайских вариантах МиГ-21 или даже МиГ-19, у них и жилье плохое, и оклады низкие.

За счет летных выплат разрыв лишь увеличивает, поскольку в частях, оснащенных современной техникой, летают больше. Хороших летчиков немного, аварийность в ВВС растет. Это одна из причин, по которой Китай не торопится закупать в России новые боевые самолеты.

- Что происходит с недостроенным советским авианосцем "Варяг", который в 1998 году Китай купил у Украины за 20 млн. долл. якобы для переоборудования в плавучее казино?

- Корабль стоит на верфи в Даляне, его перекрасили в защитную окраску китайского ВМФ, надписи "Варяг" на борту больше нет. На борту появилось освещение, это означает, что уже восстановлена система энергоснабжения. Судя по всему, корабль будет использован в военных целях для обучения.

- В том числе с использованием самолетов?

- Конечно! Это возможность получить опыт использования авианосца, провести подготовку специалистов. Достройка "Варяга" до полноценного боевого корабля очень трудна, он вряд ли встанет в строй. Это советское изделие, построенное по требованиям ВМФ СССР.

Многие системы вооружения более не производятся, они не соответствуют китайским запросам. Да если и соответствуют, вряд ли Россия их продаст. Китаю нужны всесторонние испытания этого корабля, чтобы набрать опыт, обобщить его и спроектировать собственный авианосец, похожий на "Варяг".

- Какие самолеты потребуются для китайского авианосца? Есть ли вероятность закупки в России палубных истребителей Су-33, применяющихся на авианосце "Кузнецов" - российском "двойнике" "Варяга"?

- Есть два пути.

Первый - это создание палубного истребителя на основе "Цзянь-10". Кстати, у него такой же двигатель, как и у Су-33, - АЛ-31Ф.

Второй вариант - на основании освоенных технологий истребителя "Цзянь-11" (Су-27) самостоятельно спроектировать китайский вариант Су-33. Так что вовсе не обязательно самолеты для китайского авианосца будут закупать в России. В Китае давно занимают проблемами палубной авиации, например технологиями складывающегося крыла, - это нужно для уменьшения габарита самолета, чтобы его можно было поместить в ангар на авианосце.

Эксперименты со складывающимся крылом проводились на истребителе-бомбардировщике морской авиации "Цзяньхун-7", хотя сама эта машина непригодна для использования на авианосце. Вместе с тем Китай будет пытаться получить технологии для палубного истребителя в российских ОКБ Сухого и Микояна.

- И когда же будет построен китайский авианосец?

- Все зависит от политического решения, с деньгами проблем нет. Велика вероятность его постройки в 12-ю пятилетку, то есть в 2010-2016 годах. У Китая менталитет большой державы, в области военного

планирования он смотрит вперед на 20-30, а то и на 50 лет. Все идет по этапам, в Китае строят все более крупные корабли основных классов. Раньше строили фрегаты водоизмещением 2 тыс. тонн, теперь 3 тыс. тонн. Потом будут продвигаться к эсминцам водоизмещением 6-7 тыс. тонн.

Для эффективного применения авианосцев нужны мощные силы флота, нужны самолеты электронной разведки, и тут Китай шаг за шагом накапливает технический потенциал.

- В начале июня китайские власти сообщили о катастрофе военно-транспортного самолета, на борту которого погибли 40 человек. По неофициальным сведениям, это был опытный экземпляр АВАКСа, создание которого в КНР идет не слишком успешно...

- Работы по созданию самолета раннего радиолокационного обнаружения шли в Китае с 80-х годов крайне низкими темпами.

Во второй половине 90-х из-за роста напряженности вокруг Тайваня военные потребовали предоставить такой самолет побыстрее. Тогда решили покупать самолет в России и ставить на него израильский радар - это был проект А-50И.

Но из-за давления США на Израиль сделка сорвалась. Для китайской культуры это весьма оскорбительно, и тогдашний китайский лидер Цзянь Цзэминь был очень зол. В 2000 году Цзянь стукнул кулаком по столу и потребовал сделать китайский АВАКС любой ценой, не заботясь о затратах.

За это время в Китае сделали АВАКСы двух типов. Это "Кунцзин-2000" на платформе российского Ил-76 и "Кунцзин-200" на платформе "Юнь-8", то есть самолета Ан-12 китайского производства. Летом во время испытаний разбился второй экземпляр "Кунцзин-200". Одна из причин катастрофы - нехватка опыта и знаний.

Однако стоит обратить внимание, что на борту самолета было 40 человек. Это пренебрежение правилами безопасности, принятыми в других странах мира: в ходе испытаний на борту не должно быть больше 10-20 человек.

- Зачем Китаю сразу два типа АВАКСа, это же лишние расходы?

- "Кунцзин-2000" очень дорог, платформу для него покупают в России, радар в Китае делают сами. Это многофункциональная машина, настоящий АВАКС, способный не только обнаруживать цели, но и вести управление военными действиями. Китайские ВВС пошли по пути сочетания сложного и простого, для чего и сделали более дешевый самолет дальнего радиолокационного обнаружения "Кунцзин-200". Он выполняет вспомогательную роль, обнаруживая цели и передавая информацию о них на борт "Кунцзин-2000", расширяя "поле зрения" настоящего АВАКСа.

Александр ЛОМАНОВ

*источник: газета "Время новостей"
25.09.06*

ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ: "3 МИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ - ЭТО ПОРЯДКА 20 СОВРЕМЕННЫХ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ"

**В эфире радиостанции СИТИ-FM
руководитель аналитической
службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев
рассказал о покупке "Аэрофлотом"
новых самолетов.**

- Как вы считаете, какие самолеты будут покупаться?
- Очевидно, что "Аэрофлот" заинтересован в том, чтобы приобрести самолеты иностранного производства, и сделанные заявления о том, что будут приобретены и Boeing, и Airbus, и о том, что сейчас приобретаются в среднемагистральные самолеты Airbus A320, эти заявления будут воплощаться в жизнь. Что касается самолетов Ил-96, а также возможности поделить те самые 3 миллиарда долларов, о которых идет речь, то вполне очевидно, что если эти средства получит отечественная авиационная промышленность, то будет возможность оперативно построить самолеты на российских заводах. Так, чтобы авиакомпании не ждали годами в очереди и смогли без проблем купить именно новые отечественные машины.
- При этом возникает еще одна ситуация: правительство собирается отменить запрет на вхождение иностранных компаний в состав российских авиакомпаний, в состав российских авиапроизводителей.
- Этот вполне очевидный шаг движения навстречу мировому рынку можно только приветствовать, единственное, хотелось бы, чтобы соблюдался баланс интересов. Если та или иная иностранная компания получает серьезную долю в отечественных компаниях, не должно быть препятствий для обратного вхождения. Чтобы российский капитал мог быть и в западных компаниях.
- Но, допустив на российский авиапроизводящий рынок иностранные компании, не потеряем ли мы полностью своих производителей?
- Если это позволит загрузить предприятия, если это позволит эффективно с экономической точки зрения им работать, то почему бы и нет. Другое дело, что в ряде направлений, в первую очередь, в области военной авиации, Россия обязана сохранить свои ключевые компетенции. Если речь идет о взаимовы-

годном сотрудничестве, где Россия получит реальные деньги и реальный доступ к рынку, то это нужно только лишь приветствовать.

- 3 миллиарда долларов - это достаточно серьезная сумма. Как вы считаете, государство все-таки пойдет на этот шаг или это под большим вопросом?
- С одной стороны, да, это большая сумма, с другой - мы знаем, что 3 миллиарда долларов - это порядка 20 современных дальнемагистральных самолетов. Я считаю, что это вполне оправданно, потратить такие средства, чтобы закупить современные самолеты, чтобы обеспечить конкурентоспособность российских авиакомпаний и безопасность полетов российских граждан.
- Кому в итоге достанутся деньги?
- Я считаю, что довольно-таки разумным вариантом было бы предоставить эти деньги в виде льготных кредитов отечественному производителю.
- Но кто получит преференции?
- После того как будет создана объединенная авиастроительная корпорация, уже не будет места для споров, будет ли это "Ил" или "Ту". Будет принято единственно верное решение о том, сколько и каких самолетов на эти деньги можно было бы построить. Кроме того, существуют и заявки отечественных перевозчиков, которые в первую очередь могли бы удовлетворить авиапром, используя бюджетные средства.
- 3 миллиарда долларов - это около 20 лайнеров. Какую необходимость сейчас реально испытывает российский авиапром? Сколько российской гражданской авиации нужно самолетов?
- Это 20 новейших западных самолетов или гораздо большее количество самолетов отечественного производства. Но по существующим оценкам дефицит уже в ближайшие годы будет составлять не менее 200 магистральных самолетов.

*источник: радиостанция "СИТИ -FM"
25.09.06*



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать и распечатать материалы нужного Вам номера Бюллетеня в Интернет: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

"СОЗДАТЬ САМОЛЕТ-НЕВИДИМКУ НЕВОЗМОЖНО В ПРИНЦИПЕ"

На вопросы о ситуации в отрасли военной радиолокации отвечает генеральный конструктор Всероссийского НИИ радиотехники (ВНИИРТ), член-корреспондент Российской академии ракетно-артиллерийских наук, лауреат Ленинской премии Юрий Кузнецов.

- В 2002 году ваш ВНИИРТ вошел в состав концерна ПВО "Алмаз-Антей". Одни говорят, что слияние было естественным, другие - что разные фирмы локационного профиля силой объединяли по указанию сверху. Где истина?

- Реорганизация была правильной, что подтверждается результатами работы концерна. В таком масштабном деле может оставаться под вопросом состав предприятий, но его можно отрегулировать.

- Однако прошло уже четыре года...

- Концерн - это машина. Совершенствование его идет с пониманием накопившихся проблем. "Алмаз-Антей" вышел на первое место среди предприятий оборонно-промышленного комплекса по объему выручки за 2005 год.

- Ваш институт акционирован?

- Да, но у работников и руководства института нет ни одной акции. Около 75% их находится в руках концерна, примерно 25% - у государства. Такая же картина по всем другим предприятиям, которые до создания концерна были федеральными государственными. В частности, Новосибирский НИИ, в котором я работал до переезда в Москву, завод имени Коминтерна, который делает локаторы для известных в мире зенитных ракетных комплексов (ЗРК) С-300.

- У работников нет акций - это хорошо или плохо?

- Чтобы заинтересовать работников предприятия в итоге труда, их надо сделать собственниками. С другой стороны, мы разрабатываем и изготавливаем технику оборонного характера и в интересах государства не отдавать акции в свободную продажу. Правильно, что львиная доля акций принадлежит управляющей компании. "Алмаз-Антей" - единственная структура, делающая комплексы для войск ПВО, это опора государства. Продавать свободно его акции, естественно, нельзя. Но тогда зачем делать концерн открытым акционерным обществом? И этот вопрос относится не только к нашему предприятию. Зачем государству нужно акционировать оборонные предприятия по схеме открытого акционерного общества? Ведь в этом случае владелец акций может продать их любому покупателю, в том числе иностранному. Однако концерн, владелец львиной доли акций (фактически - государственная структура), руководствуется государственными интересами. Многие предприятия типа нашего концерна имеют правительственный мораторий на свободную продажу акций в течение нескольких лет. Этих мер достаточно для защиты интересов государства.

- Почему в концерн не вошло ОАО "Оборонительные системы", которое изготавливает популярный за рубежом и хорошо продаваемый ЗРК "Печора-2М"?

- Когда лет десять назад еще не было концерна и мы, разработчики и изготовители средств ПВО, были разрозненны, "Оборонительные системы" уже существовали. Кстати, ВНИИРТ организационно входил в это акционерное общество. Потом мы разошлись в интересах - "Оборонительные системы" сделали акцент на финансовую сторону деятельности и вели себя не всегда корректно. Они были контрактерами у тогдашнего "Росвооружения", через них продавалась первые системы С-300 в Китай. Поскольку внутренние контракты исчислялись в рублях, а зарубежные в долларах, дефолт 1998 года пошел "Оборонительным системам" на пользу. Между ними и промышленными предприятиями появилось недопонимание.

"Оборонительные системы" - управляющая компания, практически не имеющая своих производственных мощностей и научного потенциала. Идеология построения средств ПВО, включая модернизацию, - все это делают предприятия, которые входят в концерн. Необходимости в объединении концерна ПВО и "Оборонительных систем" нет. Но поскольку в свое время часть контрактов, включая международные, предприятия заключили с "Оборонительными системами", их не стали рушить. Но, конечно, в интересах государства в будущем собрать все в одни руки.

- Сколько в России производится радиолокационных станций?

- У нас выпускается несколько типов РЛС обнаружения - разного назначения, разных диапазонов, калибров - по дальности обнаружения. Они либо входят в состав ЗРК или используются автономно. Количество выпускаемых локаторов в год, скажем так, определяется объемом ассигнований. Но производственные мощности позволяют делать больше.

- Велик ли у вашего предприятия государственный оборонный заказ?

- Портфель заказов ВНИИРТ существенно превышает производственные возможности, и мы привлекаем серийную промышленность. Госзаказ для всей армии в этом году - примерно треть от общего объема нашей продукции. Но заказы все штучные, малыми сериями. Если бы заказывали хотя бы по десять локаторов в год... А когда заказали одну станцию, включать в это дело серийный завод нерационально.

- Почему среди российской военной продукции, идущей на экспорт, не видно радиолокационных средств? Продаем ли мы РЛС за рубеж?

- Конечно, продаем, в том числе в составе зенитных ракетных комплексов ПВО. На внешнеторговую деятельность у ВНИИРТ приходится 20-40% общего объема доходов. Но и отдельно от ЗРК локаторы мы также поставляем. Эти станции формируют радиолокационное поле, с которого собирается информация для средств поражения. Комплексы С-300, "Бук" или "Тор", хотя имеют свой локатор, получают информацию и от автономных РЛС. Делается это через средства автоматизации. Несколько локаторов дециметрового диапазона типа "Каста" мы поставили во Вьетнам, Алжир, Грецию. В "Касте" подавление отражений от местных предметов (по сути, помехи) составляют 53-54 децибела - в 200 тысяч раз! А у РЛС наведения этот

параметр на несколько порядков выше.

- При таких требованиях к станциям, наверное, нужна хорошая элементная база. Она отечественная или иностранная?

- Все, что касается сверхвысокочастотной (СВЧ) аппаратуры, которая формирует сигнал, мы стараемся делать на отечественной элементной базе. Она пока еще удовлетворительна. В элементах вычислительной техники, которые бурно развиваются, мы сильно отстаем и потому применяем зарубежные комплектующие изделия. Параллельно в России либо разрабатываются аналоги иностранной продукции (русификация), либо оригинальные вещи. Хотя иногда допускается закупка иностранной элементной базы на весь жизненный цикл наших изделий.

- Кто сегодня в мире лидирует в области радиолокации?

- Американцы - фирмы-разработчики радиолокаторов обнаружения "Дженерал электрик", "Вестингауз", "Рейтион". У французов фирма "Талес", у итальянцев - "Алениа", у англичан - "Маркони", кое-что есть у немцев. Все они используют более совершенную вычислительную технику обработки сигнала и радиолокационной информации. И в передатчиках они впереди. Развиваются в этой области также Китай, ЮАР, Индия. Но по сравнению с западными странами их уровень ниже, они часто копируют, используют и наши решения.

По отдельным составным частям локатора (антенна, приемник, передатчик) мы пока не можем конкурировать с Западом. Однако по комплексным техническим решениям Россия находится на очень хорошем уровне и кое-где даже обгоняет Запад. Например, локатор для С-300П, несмотря на большой вес, за пять минут разворачивается с марша и за такое же время сворачивается. И обнаруживает цель, имеющую отражающую поверхность всего 1 кв. метр, на расстоянии более 300 км. Ничего подобного на Западе нет. Примерно то же можно сказать о "Касте". Запад недооценивает такую характеристику РЛС, как мобильность. События последних лет многих отрезвили, и американцы стали уделять мобильности значительно больше внимания. Наши локаторы более живучи, да и по техническим характеристикам на хорошем уровне. Поэтому их и покупают. И не только те, кому ничего другого не дают. Вот греки купили и "Касту", и ЗРК "Тор". Мне известный конструктор Вениамин Ефремов рассказывал, как они испытывали этот "Тор": американцы ставили помехи, организовывали противодействие, однако радиолокатор обнаружения "Тора" показал себя блестяще.

- Есть совместное российско-индийское предприятие "Брамос", делающее многофункциональные ракеты. Есть примеры совместного производства танков, самолетов. А нет ли подобных совместных проектов в области локации?

- Мы сторонники таких предприятий, но похвастать нечем. Есть российско-белорусское предприятие "Скала", но оно пока показывает слабые результаты. Можно выделить разве что такую его продукцию, как аппаратура обработки сигнала. К сожалению, работы "Скалы" не вытекают из госзаказных тем. Можно было бы организовать совместные предприятия, которые взяли бы на себя содержание и ремонт техники, которую Россия поставляет за рубеж. Предложения взять на себя ремонт, техническое сопровождение и восстановление аппаратуры имеются от нескольких стран. Но

будут ли они приняты, неизвестно. У нас были предложения по созданию совместных предприятий в Южной Африке, Латинской Америке, Индии, Китае, на Ближнем Востоке, но все уперлось в юридические препятствия. Даже совместные российско-белорусские программы имеют сложные процедуры согласования, едва дело доходит до технического задания на то или иное изделие оборонного характера, все сразу утихает.

- Что из вашей локационной техники идет в российскую армию?

- Практически все, что я уже назвал. У Министерства обороны политика такая: если некое вооружение не нужно российской армии и кто-то хочет разрабатывать его для других стран, то он вместе с заказчиком должен взять на себя все испытания и оценку результатов этих испытаний.

- Свою продукцию вы продаете за рубеж через госпосредника или имеете право выхода на внешний рынок?

- ВНИИРТ такого права не имеет. Концерн добивается самостоятельного выхода на внешний рынок, но пока получил право только на поставки запасных частей. Вообще получение такого разрешения было бы правильным: все же "Алмаз-Антей" - по сути, государственная структура. Тем не менее взять торговлю на себя - дело непростое. Если бы нам, да и многим другим такое право дали бы, мы в ряде случаев все равно пришли бы в "Рособоронэкспорт" - многие еще не умеют сами торговать. Другое дело - право разработчиков и изготовителей торговать дает им право влиять на цену. Сейчас же это целиком прерогатива госпосредника.

- В каком состоянии производственные фонды вашего предприятия?

- Как и в целом по стране. Практически база осталась такой, какой была в советские времена, кое-что латаем. Раньше мы получали оборотные средства, сейчас можно жить только за счет результатов своей деятельности. Но за счет нынешней своей прибыли мы не можем восстанавливать основные фонды. Централизованные капитальные вложения появились лишь в последние несколько лет. Это очень малая доля от необходимого.

- Но вернемся к государственным проблемам. Имеет ли сегодня Россия сплошное радиолокационное поле? Вообще нужно ли оно?

- При Советском Союзе такая задача стояла - иметь поле по всей территории страны и на различных высотах. Задача не была решена. В ряде случаев было очаговое поле. Но по границам страны воздушное пространство было закрыто даже по малым высотам. Самое затратное как раз маловысотное поле. Если вы хотите видеть все цели на высоте 100 метров, то надо помнить, что радиус действия радиолокатора равен 30-35 км и таких локаторов нужно много. Маломощные локаторы по определенной схеме чередуются и сочетаются с более мощными, видящими дальше. Нужно ли сплошное радиолокационное поле, на каких вероятных направлениях оно должно быть обязательно? Это вопрос к военным - они знают тактику ведения боевых действий ПВО. От себя же скажу: закрыть границу средствами обнаружения по всем высотам стоит больших денег.

- В свое время много и с восторгом писали о технологии "стелс", делающей самолет невидимым. Вы мне говорили, что обнаруживать "невидимки" могут только локаторы метрового диапазона. Что к сегодняшнему

дню изменилось в борьбе с этими "невидимками"?

- Специалисты стали куда аккуратнее относиться к слову "невидимка" - чаще говорят о снижении эффективности обнаружения. С точки зрения физики ничего нового не произошло: если длина волны лоатора соизмерима с размерами объекта, то технология "стелс" уже не имеет значения. В этом случае лоатор реагирует не на хитромудрую форму самолета, не на радиопоглощающую обмазку, не на радиопрозрачные материалы, которые как раз и применяются в "стелс", а на размеры объекта. Создать самолет-невидимку невозможно в принципе. Хотя в коротковолновом диапазоне эффект отражения с помощью технологии "стелс" может уменьшаться в сотню раз. В этом случае дальность обнаружения цели уменьшится примерно в три раза. Это, конечно, существенно, но не невидимка же!

И 20 лет назад, и сегодня Россия имеет приоритет в изготовлении длинноволновых лоаторов - с длиной волны до 1,5-2 метра, а есть и 4-9 метров. Но возникают проблемы с габаритами антенн станций, поскольку они растут пропорционально длине волны, а также с точностью обнаружения. Лоатор метрового диапазона не может управлять зенитной ракетой. Чтобы навести ее на цель, нужен коротковолновый лоатор, а там технология "стелс" ощутима. Если "продавливать" технологию "стелс" не метровым диапазоном, а потенциалом, потребуется очень большая мощность излучения станции. Здесь помогает создание фазированных антенных решеток, у которых усилители сигнала стоят прямо в антенне.

Длинноволновые лоаторы у нас есть, в том числе и новые разработки. Они, хотя и в ограниченном количестве, производятся. Такие лоаторы есть еще у китайцев. Французы проводят исследования и имеют экспериментальные установки. А вот в серии метровые лоаторы не делают даже богатые американцы.

- Главком ВВС генерал армии Владимир Михайлов недавно говорил об установке в перспективе девяти загоризонтных РЛС. Для чего они?

- ЗГРЛС не совсем по моей "кафедре", но мы отслеживаем их развитие. Загоризонтные РЛС работают на длинных (примерно 30 метров) волнах, которые отражаются от слоев ионосферы. Этот отраженный луч опускается на землю за горизонтом на расстоянии тысячи километров. На таких станциях нужна большая мощность. За счет большой дальности обнаружения такие станции могут видеть объекты на больших площадях. У ЗРЛС нет проблемы с обнаружением низколетящих целей. Но есть проблемы с отражениями сигнала от местных предметов, которые нужно убирать, и с точностью обнаружения. Такие станции не позволяют управлять ЗРК и авиацией. К тому же слой ионосферы колеблется по высоте, поэтому надо иметь своего рода репер - например, отдельный остров, специально поставленный отражатель и так далее. ЗГРЛС - более "грубая" станция, но отказываться от них нет смысла - они дают хорошую информацию предупреждения о нападении.

- Некоторое время назад на ура принимались проекты "РЛС на воздушном шаре", "РЛС на морской платформе"... Идеи воплощены в жизнь?

- Эти работы в ряде стран ведутся давно, есть и успехи. Есть аэростатная РЛС в военно-воздушных силах США. Преимущества понятны: если поднять лоатор на высоту несколько километров, можно

обозреть значительно большую территорию. То есть таких станций потребуется значительно меньше. Но и там есть свои сложности: технические, погодные...

- С усовершенствованием аппаратуры помех даже появились высказывания о том, что радиолокация в тупике. Появилось что-то новое в борьбе с помехами?

- Кроме локации для обнаружения целей на больших расстояниях пока ничего не предложили. Вот если откроют новые явления природы, которые могут позволить определять предметы на расстоянии, то это будет уже не радиолокация, а что-то другое. С помехами, как и с технологией "стелс", можно бороться. Но проблема будет существовать, пока существует радиолокация.

- К российским самолетам, которые идут за рубеж, предъявляются жесткие требования по шумности двигателей. А к лоаторам с точки зрения СВЧ-излучения и вреда для здоровья предъявляются?

- Эта проблема неплохо исследована. Есть российские нормативы биологической безопасности: допустимая плотность СВЧ-энергии, которая может без последствий воздействовать на человека. Мы в состоянии обеспечить такие уровни плотности. Я полагаю, что именно по этим причинам другие государства не ставят вопросы перед нами. Уровень излучения станций, которые мы продаем за рубеж, соответствует уровню станций других стран. Претензий к нам в этом смысле нет.

- Грозный противник РЛС - противорадиолокационные снаряды и ракеты. Они идут по лучу станции и ударяют прямо в антенну. Что нового придумано для борьбы с ними?

- Методы известны - от активного их уничтожения до увода в сторону от радиолоатора. Если задаться целью сбивать, то все наши радиотехнические комплексы надо оснастить ЗРК типа "Оса", "Тор", "Панцирь". Это дорого. А вот задача увода снаряда решается. Можно на время выключить лоатор, и снаряд будет дезориентирован. Бортовая память его при этом не обеспечивает точность наведения.

- Подразделениям ПВО вменена задача борьбы с терроризмом. Лоаторщики в этом участвуют?

- Мы сегодня участвуем в решении проблемы защиты Москвы от терроризма с воздуха. Первая задача - наблюдать все, что движется над столицей. В том числе авиационные такси, которые собираются вводить в ближайшем будущем. Воздушное такси надо заставить выполнять правила, которые предписывают ВВС. Около Москвы совершаются полеты на малоразмерных самолетах, мотодельтапланах. В руководстве Москвы этой проблемой озабочены. Теперь о технической стороне дела. Чтобы все видеть над Москвой, средства обнаружения надо приподнять. Пять-шесть РЛС можно поставить на высотные здания в столице. Мощность этих станций относительно невелика, зоны биологической защиты будут обеспечены. Проблему селектирования вертолета и автомобиля мы решаем вместе с оптиками. Их приборы позволяют распознавать бортовой номер воздушного средства или фигуру дельтапланериста.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
28.09.06*

ГОСУДАРСТВУ ЛУЧШЕ УЙТИ ИЗ АВИАПРОМА?

Центральным вопросом сегодняшнего заседания правительства была стратегия развития российского авиапрома до 2015 г. Премьер обрушился с критикой в адрес Минпромэнерго, министры разошлись во мнениях по вопросу участия государства в собственности авиапроизводителей, однако концепцию все равно приняли.

Председатель правительства Михаил Фрадков подверг резкой критике доклад главы Минпромэнерго Виктора Христенко о стратегии развития авиапрома. "Кто у нас отраслью занимается, пофамильно перечислите, а то есть одни слова и никаких конкретных действий", - обратился он к Христенко на заседании правительства.

Фрадков напомнил, что поручение по разработке стратегии было дано более года назад, и поручил министру в кратчайшие сроки представить в правительство детальный план мероприятий по развитию авиапрома до 2010 года, включающий меры по повышению качества авиационной техники.

Он также еще раз выразил недовольство существующим уровнем качества эксплуатируемых самолетов.

Фрадков отметил, что есть ряд серьезных проблем, связанных со слабой работой отдельных заводов, конструкторских бюро, "с бытующей версией, и она имеет право на существование, что рынок для иностранных производителей открывается в связи с недостаточными усилиями отечественных производителей и недостаточной поддержкой их со стороны государства".

При этом, по словам Фрадкова, рынок открывается для иностранных самолетов не лучшего качества с точки зрения их срока эксплуатации, по ценам, не обеспечивающим конкурентоспособность отечественных производителей.

Причину бедственного положения отрасли назвал Герман Греф. "Отрасль неконкурентоспособна. Диагноз один - отрасль заражена государством", - отметил глава МЭРТ. По его словам, неэффективное государство не может создать эффективную отрасль или эффективную Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Поэтому, по его мнению, государство должно уйти из авиапромышленной отрасли. Греф отметил, что необходимо ускорить принятие указа о создании ОАК, чтобы выпустить его в ближайшие недели.

При этом министр промышленности и энергетики Виктор Христенко считает, что государство должно остаться крупным собственником в авиастроительной отрасли и взять на себя инициативы по всем преобразованиям и консолидации.

Высказываясь по поводу необходимости создания ОАК, Христенко не открыл секрета, что сейчас российский авиапром представляет собой набор небольших не очень конкурентоспособных компаний. Минпромэнерго не меняло сроков, в которые должно быть завершено создание ОАК, - 1 декабря 2006 года, сообщил министр.

Однако до сих пор пакет документов не принят. Христенко сообщил, что все необходимые документы согласованы и в ближайшее время будут устранены высказанные замечания.

При этом Христенко выступил за либерализацию рынка для иностранной авиатехники, аналоги которой не производятся в России. По словам министра, задача в том, чтобы те инструменты, которые существуют в рамках таможенно-тарифной политики, использовать таким образом, чтобы "не перегнуть" в сторону протекционизма создания неконкурентоспособной продукции внутри России.

"Для тех ниш и сегментов, которые российский авиапром не имеет на сегодняшний день, нужно допускать на более либеральных условиях на российский рынок те машины, которые производятся нашими конкурентами. И в этом случае они должны стать нашими партнерами, нужно подходить к выработке офсетных соглашений", - сказал Христенко. В качестве примера он привел Boeing-787 и Airbus-A-350.

При этом побывавший недавно в регионах Герман Греф обнаружил коллапс в обеспечении авиаперевозчиков небольшими региональными самолетами. Необходимо срочно создавать новые региональные самолеты на замену Ан-24, заявил министр.

"Для населения сложилась критическая ситуация", - заявил Греф. Он рассказал, что в ходе поездки по регионам Дальнего Востока и Восточной Сибири столкнулся с ситуацией, "когда практически ни один самолет не летает, в аэропортах стоят самолеты Ан-24, которые подлежат утилизации". При этом самый амбициозный проект последних лет - создание регионального самолета RRJ, который планируется произвести АХК "Сухой" и американской Boeing, не решает проблемы дефицита самолетов в регионах. Самолет RRJ будет производиться с расчетом 70-95 мест, тогда как России необходим

срочно другой региональный самолет, аналог Ан-24 на 15-30 мест. Многие аэропорты регионов РФ не обеспечены бетонной полосой для взлета и посадки, поэтому не все аэропорты смогут принимать самолеты RRJ. "Ситуация кричащая, она остро стоит практически в каждом субъекте федерации", - подчеркнул Г.Греф. Он отметил, что проблему необходимо решать в этом году.

Наиболее острым было выступление депутата Александра Лебедева, долгое время и с малым результатом развивающего частно-государственное партнерство в авиапроме в компании "Ильюшин-финанс". Он предложил полностью передать частному бизнесу Ульяновский и Воронежский авиастроительные заводы, где производятся самолеты ИЛ. По его мнению, только в этом случае будет реальный результат.

Он также высказал претензии к государству, которое не смогло защитить "Ильюшин-финанс" в возникшем недавно конфликте в компании. Кроме того, Лебедев высказал критические замечания по представленной стратегии, отметив, что в создаваемую объединенную авиастроительную компанию "никто не пойдет, а анонсируемый российский региональный самолет RRJ не полетит, и на него не будет заказов".

В целом правительству не осталось ничего, кроме как одобрить очередную стратегию развития российского авиапрома. Она, как и прежние аналогичные документы, не содержит ничего нового.

По словам Христенко, среди основных подходов к развитию отрасли ориентация на государственно-частное партнерство, развитие международной кооперации, в частности, по словам министра, это предполагает участие иностранных партнеров в процессах формирования и функционирования российских авиакорпораций, а также участие России в новых проектах конкурентов на условиях разделения рисков.

Кроме того, стратегия предполагает, что за государством будет сохранена высокая доля ответственности, в частности, покрытие рисков, которые авиапром самостоятельно покрыть не может. Это касается новых продуктов, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, создания "прорывного" продукта.

*источник: Оpec.Ru
22.09.06*

СОЗДАНИЕ ОАК — СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РЕШЕНИЕ

Создание в России "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) вышло на финишную прямую. Как повлияет это на конкурентоспособность наших авиастроителей на международном рынке? Об этом размышляет заместитель председателя Комитета Государственной Думы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, доктор технических наук Вячеслав Шпорт.

Причин для создания ОАК, и весьма серьезных, немало. Выделю главные. Это кризисное состояние отрасли, необходимость вывести авиастроение из этого положения и поставить на уровень, который обеспечивал бы России конкурентоспособность на международном рынке, вернул бы нашей стране лидирующее положение как авиастроительной державе. Отсюда и большое внимание высшего руководства страны к созданию ОАК.

Как известно, идея обрела крылья после того, как о необходимости создания такой структуры заявил Президент России Владимир Путин. Решение об объединении отечественных производителей авиатехники в ОАК было принято на заседании Госсовета 22 февраля прошлого года.

При обосновании интеграции самолетостроительных активов в ОАК было сказано, что сохранение и развитие российского авиапрома должны рассматриваться как национальная задача, обусловленная значением отрасли как в военной, так и в гражданской сферах, и при этом преследовать амбициозные

бизнес-цели. В целом отрасль должна гарантированно обеспечивать военную безопасность государства и эффективно действующую инфраструктуру авиаперевозок как одну из основ целостности государства.

Концентрация всех ресурсов — научных, технических, финансовых, кадровых и других — для создания современных образцов авиационной техники новых поколений, организации ее серийного производства — это, по моему убеждению, стратегическое решение.

После довольно продолжительного периода ослабления, а в ряде случаев и распада ранее существовавших кооперационных связей между сотнями предприятий, организаций, учреждений, занятых в авиастроительной отрасли, оно позволит нам кардинально изменить ситуацию в лучшую сторону.

При подготовке "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года" — программного заявления о намерениях государства в отношении отечественного авиапрома — ее разработчики из Минпромэнерго отметили, что в авиастроительной отрасли возрастает отставание от мирового уровня в технологическом развитии научно-исследовательского, проектного и производственного секторов. Налицо также кадровые потери: снизилось не только количество квалифицированных специалистов, но и сам уровень владения современными конструкторскими и производственными навыками.

Ответственность за падение отечественного авиастроения прежде всего несет государство. Проследим хронологию событий. После коренной модернизации отрасли в конце 70-х — начале 80-х годов, когда было освоено производство авиатехники четвертого поколения, авиапром работал в режи-

ме полной загрузки производственных мощностей до 1988 года. Последовавшая за этим конверсия ВПК, резкое сокращение оборонного заказа привели к снижению в 1992 году объема продукции до 74,4 процента. В следующее пятилетие произошел обвал: с сотен единиц авиатехники оборонный заказ сократился до единичных экземпляров.

С 1994 года прекратилось бюджетное финансирование закупок гражданской авиатехники.

С 1998 года тенденция спада была приостановлена, но о преодолении кризиса отрасли говорить не приходится. Численность работников в ней по сравнению с 1990 годом уменьшилась в два раза, загрузка производственных мощностей составляет около 30 процентов к уровню уже не слишком благополучного 1992 года, износ основных фондов достиг 50–52 процентов, в том числе активной части – 65–69 процентов. Поэтому сегодня для преодоления кризиса нет альтернативы, кроме участия государства в решении системных проблем отрасли. В том числе путем создания ОАК.

Возвращение России в лидеры мирового авиостроения предлагается провести поэтапно.

Во-первых, сохранить накопленный потенциал, продвигая на рынок сертифицированные российские самолеты типа Ил-96, Ту-204/214, Ту-334, а также “малые” международные кооперационные проекты поставки комплектующих.

Во-вторых, сформировать на основе проектов создания региональных самолетов RRJ и ближне-, среднемагистральных самолетов МС-21 новый подход к созданию гражданской авиатехники, отвечающей современным требованиям.

В-третьих, создать “прорывной” продукт, комплексные технико-экономические показатели которого превысят на 20–25 процентов показатели современных летательных аппаратов.

А чтобы сделать это в условиях глобальной конкуренции на мировом авиарынке, где сегодня доминирует ограниченное число производителей, как раз необходимо ликвидировать разобщенность российских авиастроительных комплексов, которые часто конкурируют между собой, ослабляя собственные

позиции на внешнем рынке. Сделать это можно, лишь объединив авиастроительные активы и бизнес в крупные компании, включающие в себя весь жизненный цикл – от проектирования до сбыта и эксплуатационного обслуживания самолета или вертолета. С этой целью и создается ОАК.

Сегодня отрасль располагает 13 серийными заводами, предназначенными для выпуска финальной продукции – военных и гражданских самолетов. Всего авиапром, по данным управления авиационной промышленности Роспрома, на 1 января 2005 года насчитывал 293 предприятия, в том числе 57 государственных структур и 236 акционерных обществ.

В соответствии с программой реформирования авиационной промышленности в состав создаваемых интегрированных с частным бизнесом структур войдут 138 государственных предприятий и акционерных обществ, что составит 45 процентов от общего числа заводов авиапрома. Президент страны Владимир Путин заявил, что процесс формирования в России ОАК не должен отразиться на текущей внешнеэкономической деятельности авиастроительных компаний, которые в нее войдут.

“Есть опасение, что у этих компаний до окончания оформления ОАК могут быть изъяты права на ведение внешнеэкономической деятельности, что они могут лишиться каких-то инструментов своей внешнеэкономической работы”, – сказал Президент. Правительство развеяло эти опасения, заявив, что подготовлены изменения в законодательство, которые позволят снять такие риски. Я, правда, этих законопроектов пока не видел. Остается верить нашему Кабинету министров.

Юрий ГОВЕРДОВСКИЙ

источник:
журнал “Российская Федерация сегодня”
№11, 2006

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ



WWW.WP.SCN.RU

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление – 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (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

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ЭНЕРГОТЕХНИКА: ПОВЫШЕНИЕ МОЩНОСТИ ТУРБИН И СОХРАНЕНИЕ КЛИМАТА

Чем плотнее становится мировое воздушное сообщение, тем больше возрастают требования к конструкторам и производителям самолетов.

Для того чтобы соответствовать повышающимся стандартам безопасности, экономичности и экологичности, элементы авиационных конструкций должны постоянно совершенствоваться. Одной из основных целей авиастроителей является уменьшение объема используемого топлива.

Этого можно достичь прежде всего повышением коэффициента полезного действия работы авиационных моторов, то есть повышением эффективности моторов, которая в свою очередь требует повышения температуры на входе в турбину. С другой стороны, это также означает повышение требований к компонентам турбины, например, к прочности турбинных лопастей.

Исследование того, насколько можно поднять нагрузку на турбинные лопасти без потерь надежности и прочности, является предметом проекта, осуществляемого Техническим университетом города

Дрезден. Прежде всего изучается срок жизни деталей турбины в различных условиях эксплуатации.

Нагрузки, которым подвергаются турбины, воссоздаются на испытательном стенде института в максимально приближенных к реальности условиях. При этом температуры могут достигать 1200 °С, а механические нагрузки доводятся до 10 тонн. Замеры деформаций и распределения температуры, получающиеся в результате, позволяют делать необходимые выводы о сроках жизни и возможностях турбин.

Другим местом применения газовых турбин являются электростанции. Здесь тоже наблюдается постоянный рост требований. Необходимость экологически чистого производства в свою очередь ведет к увеличению расхода топлива. К примеру, очистка выбросов и расщепление углекислого газа, получающегося в результате эксплуатации электростанции, требует дополнительных энергозатрат. Только повышение эффективности работы конкретных единичных установок позволит сохранить существующую эффективность электростанций, не понижая ее.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
19.09.06*

РИБЛЕТЫ УМЕНЬШАЮТ ТРЕНИЕ

Большая часть потерь энергии в гидравлических машинах (турбинах, центробежных насосах, вентиляторах и т.д.) возникает вследствие трения между жидкостью или газом и обтекаемыми ими поверхностями. Уменьшить эти потери можно при помощи расположенных на обтекаемых поверхностях ребрышек, так называемых "риблетов".

Один из исследовательских проектов Центра лазерных технологий Ганновера ставит своей целью производство специально обработанных лазером риблетов, которые могли бы применяться в промышленности и соответствовать требованиям реальных условий внутри машин гидравлического типа.

Результатом этого проекта должна стать подготовка технологических обоснований для производства металлических поверхностей лопастей, подвергающихся обтеканию газами в машинах гидравлического типа. С точки зрения промышленной практики данная область требует фундаментальных исследований, так как существующий опыт не дает достаточных данных как относительно идеальной формы изделий, так и в том, какая технология структуриро-

вания материала является наиболее подходящей.

Тем не менее, наиболее перспективной технологией может стать лазерная обработка, как в связи с высокой степенью разрешения, то есть точностью обработки, так и из-за высокой подвижности применяющихся инструментов. Использование лазерного луча позволяет создавать структуры размером до нескольких десятков нанометров с трехмерной геометрией поверхности. Высокий потенциал обработки предлагают лазеры короткой пульсации в пикосекундном интервале (10-12 секунд). При интерпретации результатов проекта и создании дальнейшей стратегии важную роль будет играть необходимость найти правильный баланс между аспектами, обеспечивающими высокое структурное качество с одной стороны и минимальное время обработки - с другой.

Исследовательские работы Центра посвящены различным стратегиям обработки материалов в области микроструктурирования для широких площадей металлических поверхностей и пикосекундными лазерами. Важным является как качество, так и быстрота процесса, которая может быть достигнута с учетом точного соблюдения размеров риблетов и их прочности.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
23.08.06*

ENBW И SIEMENS СТРОЯТ ПЕРВУЮ МОЩНУЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ НА ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ

Запланировано повышение КПД до 70 процентов

Компании EnBW Energie Baden-Wuerttemberg AG и Siemens Power Generation планируют совместно построить высокоэффективную комбинированную электростанцию на топливных элементах. Результатом сотрудничества станет строительство демонстрационной установки с мощностью, измеряемой в мегаваттах. Целью тестового проекта также является достижение значительно более высокой эффективности, что позволит превращать в электрический ток до 70% используемой энергии топливных элементов. Необходимый фундамент, на основе которого станет возможным создание пилотной установки, должен быть разработан к 2008 году. В этом случае новая электростанция на топливных элементах сможет быть введена в эксплуатацию уже в 2012 году.

Высокая эффективность пилотной установки значительно превышает современные, уже существующие газо- и паротурбинные электростанции, максимальный КПД которых составляет 60%. Повышение эффективности запланированной комбинированной электростанции должно быть достигнуто путем соединения высокотемпературных топливных элементов с газовой турбиной. Это позволит эффективнее использовать топливо и уменьшить выбросы.

Исследовательский проект рассчитан на долгий срок и содержит как интенсивное исследование фундаментальных предпосылок, так и адаптацию технологии к применению в коммерчески используемых комбинированных электростанциях. В случае успешного исхода этого проекта технология комбинированных электростанций найдет свое практическое применение на десять лет раньше, чем этого ожидали эксперты.

Для целей первой научно-концептуальной фазы проекта компания Siemens PG предоставила высокотемпературный топливный элемент типа SOFC мощностью 5 киловатт. "Мы рады возможности заложить основы широкого использования комбинированной технологии применения топливных элементов в долгосрочном инновационном партнерстве с компанией EnBW и Германским институтом авиации и космонавтики", - говорит Норберт Кёниг (Norbert Koenig), член совета директоров компании Siemens Power Generation. Заниматься эксплуатацией и анализом работы топливного элемента будет отделение технической термодинамики Германского института авиации и космонавтики.

"В лице Siemens мы нашли компетентного партнера в деле создания этой высокоэффективной технологии будущего", - говорит технический директор компании EnBW, профессор, д-р Томас Харткопф (Thomas Hartkopf). "Она позволит сделать существенный шаг вперед в наших устремлениях научиться получать больше тока из все меньшего количества топлива и снизить выбросы до новых минимальных значений". С 2001 компания EnBW осуществляет программу распространения топливных элементов в экономике по всей Германии. Топливные элементы устанавливаются непосредственно у клиентов и партнеров на реально работающих производствах, так что

на сегодняшний день EnBW обладает соответствующим технологическим опытом, основанным на эксплуатации более чем 20 установок. С 2006 компания приобретает опыт в использовании топливных элементов, работающих на биогазе. В процессе первой проектной фазы, которая займет три года, будет разработана концепция эксплуатации и соответствующая симуляционная модель. Необходимый пакет документов и предписаний разрабатывает Институт авиационной техники при университете г. Штуттгарта. В реальной фазе проекта тестовые компоненты будут совмещены в работающий образ (2009), а с 2012 года будут производиться работы по оптимизации соединений.

Специально для этого проекта при поддержке Общества им. Гемгольца, объединяющего германские исследовательские центры, была основана межинститутская исследовательская группа на базе Германского центра авиации и космонавтики (ГАК). Таким образом, университет города Штуттгарта и центр авиации и космонавтики объединили свои силы. Пресс-секретарем исследовательской группы является профессор, д-р Манфред Айгнер (Manfred Aigner) из Института технологий сгорания при ГАК, который предоставил в распоряжение коллег эксплуатирующую институтом микрогазовую турбину вместе с необходимым лабораторным оборудованием.

Топливные элементы на твердых оксидах (Solid Oxide Fuel Cell / SOFC) при помощи электрохимической реакции прямым и очень эффективным образом превращают энергетический потенциал топлива в электричество и тепло. В отличие от обычных установок на топливных элементах, в комбинированной электростанции топливный элемент используется под повышенным давлением газа, что приводит к увеличению мощности при том же количестве топлива. Необходимый объем сжатого воздуха забирается из компрессора газовой турбины. Горячие выбросы топливного элемента, в которых еще продолжают содержаться горючие вещества, снова направляются в камеру сгорания газовой турбины. Новая техника позволит уменьшить использование ископаемого топлива и таким образом внести свой вклад в сохранение окружающей среды.

Подразделение "Стационарные топливные элементы" компании Siemens PG со штаб-квартирой в Питтсбурге, США, является ведущим производителем в области топливных элементов на твердых оксидах.

Компания Power Generation Group (PG) группы компаний Siemens AG является одной из ведущих компаний в области международного производства электроэнергии.

Компания EnBW Energie Baden-Wuerttemberg AG обслуживает более 5 миллионов клиентов и является третьей по величине энергетической компанией Германии. Основной бизнес компании сконцентрирован на продаже электричества, газа, а также смежных услуг в области энергетики и переработки отходов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.enbw.com
13.09.06*

О КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб создан по инициативе руководителей ведущих предприятий и организаций авиастроительной отрасли, понимающих, что в текущей ситуации необходимо объединить усилия по решению назревших проблем.

Инициаторы создания Клуба учитывают, что предприятия и организации находятся в отношениях конкуренции, и вместе с тем полагают, что большинство проблем имеют общий характер и исток, а объединение усилий и ресурсов позволит действовать эффективно и достигать реальных результатов в ближайшей перспективе.

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба строится на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и 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;
- поддержку и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализация и продвижение перспективных проектов;
- формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;
- сохранение и популяризацию истории отечественного авиастроения.

Клуб формирует секции по направлениям деятельности, поддерживает инициативы своих членов, взаимодействует с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Секции Клуба в своей работе координируются Советом клуба, их деятельность контролируется Наблюдательным советом клуба.

В число клубных мероприятий входят:

- заседания Клуба;
- заседания Совета Клуба;
- заседания секций Клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в проведении научно-технических молодежных олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание – Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на web-сайте Клуба - www.as-club.ru

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.

Контактная информация:

*Гвоздев Сергей Валентинович,
исполнительный вице-президент Клуба
тел.: (495) 685-19-30, 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru
web-сайт www.as-club.ru*

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



СОСТОЯЛСЯ ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

28-29 сентября 2006 г. в Москве, в отеле "Золотое Кольцо" прошел Второй всероссийский форум бухгалтеров авиастроения. В этом году тема Форума была определена как "Роль бухгалтерской службы в системе управления конкурентоспособностью предприятия в современных условиях".

В работе форума приняли участие: разработчик ПБУ, эксперт Клуба авиастроителей Н.В.Родителява; д.э.н., профессор, главный редактор журнала "Бухгалтерский бюллетень", ведущий эксперт в области бухгалтерского учета и налогообложения Л.П.Хабарова; сопредседатель Совета по национальной конкурентоспособности А.Г.Шестопапов; заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Министерства финансов РФ Т.А.Шнайдерман. Наряду с главными бухгалтерами авиастроительных предприятий России и российскими экспертами в сфере

бухгалтерского учета в работе Форума приняли участие представители Молдавии.

Участниками Форума принят ряд замечаний по проектам Федеральных законов "Об официальном бухгалтерском учете" и "О консолидированной финансовой отчетности", которые будут направлены в законодательные органы. В ходе Форума сформированы основные направления работы Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей, принято решение о формировании постоянно действующей группы экспертов по основным вопросам бухгалтерского учета в отрасли.

Организатором Форума традиционно выступает Клуб авиастроителей, при поддержке предприятий отрасли.

Третий форум бухгалтеров авиастроения состоится в третьей декаде января 2007 года.

*источник: Клуб авиастроителей
30.09.06*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР – "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем – 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) – 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН "САКС-2006"

С 1 по 3 декабря 2006 года при поддержке Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта РФ, Государственной Службы Гражданской Авиации, Российского Авиационно-Космического Агентства пройдет Четвертый Международный Сибирский Авиакосмический салон (Красноярск, о. Отдыха, ВК "Красноярская ярмарка" и Аэропорт "Емельяново").

ОРГАНИЗАТОРЫ

Межрегиональная ассоциация "Сибирское соглашение", Администрации Красноярского края и города, открытое акционерное общество авиакомпаний "Красноярские авиалинии", ЗАО "Красноярская ярмарка", Научно-производственное объединение Прикладной механики им. Академика М.Ф. Решетнева, Сибирский государственный аэрокосмический университет.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

- Представление продукции авиационно-космической и оборонной индустрии.
- Демонстрация результатов научных исследований, опытных работ, новых технологий и материалов, передовых методов проектирования и испытаний авиационной и космической техники.
- Выработка согласованной политики взаимодействия авиакомпаний с промышленными структурами.
- Обеспечение притока инвестиций для реализации проектов и программ развития авиации.
- Обмен мнениями по проблемам преодоления кризиса авиационных предприятий России.

ПРОГРАММА САЛОНА

САКС - это крупное авиашоу с возможностью показа авиационной техники и единственный в мире салон, где демонстрация проводится в условиях низких температур.

В программе Авиакосмического салона планируется проведение показательных полетов воздушных судов отечественного и зарубежного производства на летном поле аэропорта "Емельяново". Для Аэрошоу будут выставлены пассажирские и транспортные самолеты и вертолеты, образцы малой авиации.

На закрытой площадке ВК "Красноярская ярмарка" планируется разместить отечественных и зарубежных представителей космических и авиационных предприятий, производителей летательных аппаратов, моторов и оборудования, аэронавигационного и аэродромного оборудования и техники.

В работе аэрокосмического салона примут участие представители отраслевых министерств и ведомств, руководители крупнейших авиакомпаний России, представители крупнейших авиационно-промышленных компаний, министерства обороны, ученые, общественные деятели.

КОНТАКТЫ

ЗАО "Красноярская ярмарка",
а/я 25226, Красноярск, 660049, Россия
тел./факс: (3912) 36-19-05, 36-24-25, 36-33-29
e-mail: kashirina@krasfair.ru
<http://www.krasfair.ru/saks>

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КОНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

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

**Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.**

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов
Москвы

ТЕХНОЛОГИЯ СОЗДАНИЯ НЕРАЗЪЕМНЫХ СОЕДИНЕНИЙ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ГТД

Ю.С. Елисеев, С.Б. Масленников, В.А. Гейкин, В.А. Поклад; под общ. ред. С.Б.Масленникова. – М.: Наука и технология, 2001. – 544с., ил.

В книге описаны физико-химические основы металловедения никелевых и титановых сплавов и коррозионностойких сталей, а также физические свойства сталей и сплавов, лежащие в основе технологий получения сварных и паяных соединений. Большое внимание уделено технологиям и оборудованию современного производства. Для инженеров-материаловедов, технологов и конструкторов авиационного, энергетического и судового машиностроения.

ТЕХНОЛОГИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДИАГНОСТИКИ И РЕМОНТА ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ. Учебное пособие.

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов. – М.: Высшая школа, 2002. – 55с.

В учебном пособии изложены вопросы надёжности и увеличения ресурса авиационных газотурбинных двигателей (ГТД). Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению "Авиа - и ракетостроение" и специальности "Авиационные двигатели и энергетические установки".

ТЕОРИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК. Учебник для вузов.

Ю.С. Елисеев, Э.А. Манушин, В.Е. Михальцев и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2000. – 640с.

В учебном пособии изложены основы проектирования стационарных и транспортных газотурбинных и комбинированных установок. Для студентов специальности "Турбостроение", а также для инженерно-технических работников, занимающихся проектированием стационарных и транспортных ГТУ.

ПРОИЗВОДСТВО ЛОПАТОК ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Крымов В.В., Елисеев Ю.С., Зудин К.И.; под ред. В.В. Крымова. – М.: Машиностроение/ Машиностроение-Полет, 2002. 376с., ил.

Рассмотрены конструктивные особенности и технология производства лопаток ГТД сложнейших высоконагруженных деталей, от работы которых в значительной степени зависят надёжность и долговечность двигателей. Книга предназначена для инженеров-двигателестроителей.

ХИМИКО-ТЕРМИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА ЖАРОПРОЧНЫХ СТАЛЕЙ И СПЛАВОВ

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С. – М.: Интермет Инжиниринг, 2001. – 622с., ил.

Рассмотрены вопросы теории газовой коррозии, методы защиты от нее жаропрочных сплавов, процессы формирования жаростойких покрытий. Предназначена для научных и инженерно-технических работников.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45