

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 5 (17), май 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	39
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	84
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

Полный список адресатов Бюллетеня Клуба авиастроителей читайте в 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.



XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАНИИ»

28-29 июня 2006 года в рамках Конгресса «Информационные технологии в образовании» состоится XVII Международная конференция «Применение новых технологий в образовании».

подробности
на **99**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Началась работа по строительству Объединенной авиастроительной корпорации	3	Рособоронэкспорт на международной аэрокосмической выставке ILA-2006	12
Президент требует ускорения работы над формированием холдингов	4	К пятому поколению	13
Путин заявляет, что оснащение ядерной триады России новыми видами вооружений позволит сохранить стратегический баланс сил	4	Завершаются испытания самолета Як-130	13
Идем на взлет	4	Ависма заключила контракт с Airbus	14
Правительство РФ утвердило положение о Военно-промышленной комиссии	5	На экологической конференции Interecology-2006 проведена презентация многоцелевого самолета-амфибии Бе-103	14
В. Воскобойников: Минобороны не должно заботиться о сохранении авиапрома	5	Идет сборка центроплана RRJ	14
Авиапром РФ предлагает сохранить пошлины на ввоз самолетов, имеющих отечественные аналоги	6	Самарские авиастроители завершили сборку нового лайнера Ту-154М	14
Депутаты Госдумы предлагают увеличить в следующем году расходы на оборону	6	Россия сделает грузовики из пассажирских Airbus	15
Российский истребитель пятого поколения поднимется в воздух в 2007 году	6	В УЗГА считают, что уголовное дело против завода "заказали" конкуренты	15
Минпромэнерго выбирает площадку для производства Ил-76	6	Производство самолетов Бе-200 перенесут из Иркутска в Таганрог	16
Продолжается работа по формированию ОАК	7	"Компания "Сухой" примет участие в международной авиакосмической выставке ILA-2006 в Берлине	16
Корпорация "Иркут" выходит на объем экспортных заказов на Як-130 УБС в количестве около 200 машин	7	На ILA-2006 подписаны контракты на поставку оборудования для RRJ	17
Проект откорректированной программы развития гражданской авиатехники согласован и направлен в правительство	8	Первый Ил-76ТД-90ВД готов к эксплуатации	17
Огосударствление производства титана в России тревожит Airbus и Boeing	8	ВВС Перу представили на рассмотрение российской стороны просьбу о модернизации истребителей МиГ-29	17
ВСМПО-Ависма уступает китайцам магний	8	Перспективы программы Бе-200 будут решаться во второй половине мая	17
"Аэрофлот" выбирает Airbus	9	Компания "Сухой" намерена выпускать по одному RRJ в неделю	18
Акционеры Аэрофлота одобрили сделку по приобретению 30 RRJ	9	КАПО имени Горбунова будет производить грузовые самолеты Ил-62МГр	18
Россия изгоняет Украину с рынка вооружений	10	Шибяев в ближайшие 3 года останется гендиректором авиазавода "Сокол"	18
Корпорация Boeing не исключает возможности производства своих самолетов в России	10	"Авиастар" дает команду на взлет	19
"ВСМПО-Ависма" вышла на второе место в мире	10	Бе-200 не будет летать в этом году над Италией, но сможет летать над Португалией	19
Посол ФРГ в РФ Вальтер Юрген Шмид заинтересовался возможностью сотрудничества германских компаний с ОЭЗ "Алабуга"	11	"Ильюшин Финанс Ко." подписала договоры о поставке самолетов с "ВАСО" и "Авиастар СП"	20
Уральский завод гражданской авиации и CI Corporation Airwaits совместно построят авиаремонтное предприятие	11	ТАПОиЧ передал компании "Волга-Днепр" первый из двух модернизированных самолетов Ил-76	20
		Куба рассчитывает заключить с Россией дополнительные соглашения о поставках Ил-96-300 и Ту-204	20

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за май 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

НАЧАЛАСЬ РАБОТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

В Минпромэнерго состоялось первое заседание Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации под председательством Виктора Христенко.

На заседании Комиссии были рассмотрены план мероприятий по созданию Объединенной авиастроительной корпорации (ОАО "ОАК"), план-график работы Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации, порядок работы Комиссии и определены первоочередные меры по созданию ОАО "ОАК".

Руководитель Федерального агентства по управлению федеральным имуществом Валерий Назаров доложил о подготовке приватизации федеральных государственных унитарных предприятий Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (г. Москва) и Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова (г. Казань). Было отмечено, что в "КАПО" сейчас ведется работа по инвентаризации имущества, предваряющая приватизацию, а в РСК "МиГ" она уже практически закончена.

Руководитель Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев проинформировал о необходимости своевременного внесения изменений в законодательство Российской Федерации о военно-техническом сотрудничестве (ВТС) с иностранными государствами, необходимых для сохранения права открытых акционерных обществ, акции которых вносятся в уставный капитал ОАО "ОАК", осуществлять военно-техническое сотрудничество с иностранными государствами. Соответствующий законопроект готовится к внесению в Правительство в соответствии с указом президента России от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация".

На заседании Комиссии также было принято решение определить Некоммерческое партнерство "Объединенный авиастроительный консорциум" (НП "ОАК") координатором проекта проведения оценки рыночной стоимости акций, вносимых в качестве вкладов в уставный капитал открытого акционерного общества "ОАК". В связи с этим президент Некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" Валерий Безверхний заявил, что в

ближайшее время из числа международно признанных аудиторских компаний будет выбран аудитор и начнется сама процедура оценки по методике, согласованной с Росимуществом.

Генеральный директор - генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров рассказал о реализации Плана мероприятий по созданию ОАО "ОАК" и ходе работ по разработке учредительных документов ОАО "ОАК". На заседании Комиссии было решено создать рабочую группу и представить до 15 июля проекты учредительных документов ОАО "ОАК" в Правительственную Комиссию.

Следующее заседание Комиссии решено провести 23 мая.

Напомним, что политическое решение о создании ОАК было принято в феврале 2005 г. Тогда на президиуме Госсовета президент РФ Владимир Путин, поручая правительству подготовить указ о создании ОАК, заявил: "От того, как мы сможем решить этот вопрос, будет зависеть лицо России и сможет ли она быть интеллектуальной страной, или мы все больше будем скатываться в разряд третьестепенных стран. Такие отрасли, как авиапром, нуждаются в поддержке государства".

На том же заседании Виктор Христенко сказал: "Наша цель - вхождение в пятерку ведущих мировых игроков, получение выручки минимум в \$6 млрд, в перспективе - 8 млрд".

Эти планы нашли поддержку у главы государства. 20 февраля 2006 г. был выпущен указ президента России № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". 20 апреля 2006 г. Правительство выпустило Постановление № 223 "О Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации".

Данная Комиссия является координационным органом, образованным для обеспечения взаимодействия федеральных органов исполнительной власти по интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации в процессе создания открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация".

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
03.05.06*

ПРЕЗИДЕНТ ТРЕБУЕТ УСКОРЕНИЯ РАБОТЫ НАД ФОРМИРОВАНИЕМ ХОЛДИНГОВ

Президент РФ Владимир Путин заявил о необходимости скорейшего создания холдингов в авиации и судостроении, передает Интерфакс.

"Неоправданно долго решаются вопросы реорганизации таких отраслей, как авиастроение и судостроение. Правительство должно оперативно завершить работу по созданию соответствующих холдингов", - сказал В.Путин, выступая с ежегодным посланием к Федеральному собранию РФ.

"Опираясь на благоприятное географическое положение страны, мы обязаны эффективно развивать свой потенциал в столь перспективной сфере,

как современные коммуникации", - заявил глава государства. "Ключевое решение - комплексное взаимосвязанное развитие всех видов транспорта и связи", - отметил В.Путин.

Он подчеркнул значение использования концессионных механизмов при развитии транспортной и коммуникационной инфраструктур. "Отмечу, что новые возможности для реализации таких проектов дают концессионные механизмы. Надо задействовать их в самом ближайшем будущем", - сказал президент.

*источник: журнал "РЖД-партнер"
10.05.06*

ПУТИН ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО ОСНАЩЕНИЕ ЯДЕРНОЙ ТРИАДЫ РОССИИ НОВЫМИ ВИДАМИ ВООРУЖЕНИЙ ПОЗВОЛИТ СОХРАНИТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ БАЛАНС СИЛ

Президент России Владимир Путин заявил, что ядерная триада государства в ближайшие годы получит новые виды вооружений, способные сохранить стратегический баланс сил.

"В течение ближайших пяти лет предстоит существенно повысить оснащенность стратегических ядерных сил современными самолетами дальней авиации, подводными лодками и пусковыми установками Ракетных войск стратегического назначения", - сказал В.Путин в среду, выступая с ежегодным посланием Федеральному собранию.

"Уже сегодня успешно ведутся работы по созданию уникальных комплексов высокоточного оружия и боевых маневренных блоков, не имеющих для потенциального противника предсказуемой траектории полета. Наряду со средствами преодоления ПРО, которые у нас есть уже сейчас, новые виды вооружения позволяют нам сохранять стратегический баланс сил", - заявил В.Путин.

*источник: ИА "Интерфакс"
10.05.06*

ИДЕМ НА ВЗЛЕТ

Организованная Национальным инвестиционным советом (НИС) конференция "Российская авиационная промышленность и авиационные перевозки после создания ОАК" собрала 26 - 27 апреля более ста руководителей российских и международных авиакомпаний, экспертов и высокопоставленных чиновников.

В обсуждении роли государственно-частного партнерства (ГЧП) в развитии российского авиапрома приняли участие президент ОАК Валерий Безверхний, депутат Госдумы и глава НИС Александр Лебедев, гендиректор ОАО "Аэрофлот" Валерий Окулов, гендиректор "Ильюшин Финанс Ко" Александр Рубцов, гендиректор украинской самолетостроительной корпорации "Антонов" Анатолий Мялища.

Закономерно, что инициатором проведения конференции выступил именно НИС, который одним из первых в России успешно претворил в жизнь механизм государственно-частного партнерства. Все плюсы ГЧП уже видны в деятельности лизинговой авиакомпании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). За 5 лет ИФК успешно отработала модель взаимодействия государства и частного бизнеса. На конференции Лебедев отметил рост заказов на ИФК, а также тот факт, что все государственные деньги, вложенные в ИФК, уже вернулись в казну в виде налогов.

Участники конференции были едины в том, что все преимущества ГЧП можно использовать и в работе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), которая создается на базе 19 российских компаний. По

словам Александра Рубцова, "задача ОАК - объединить государственные инвестиции и частный капитал, убрать внутреннюю конкуренцию, создать эффективный менеджмент для появления конкурентной продукции отечественной авиапромышленности".

Но ОАК, по мнению Александра Лебедева, может быть обречена на неудачу в том случае, "если частный сектор не будет иметь в нем полноценного представительства в акционерном капитале, органах управления, и не привнесет туда все то, чем он и отличается от государственного чиновничества". В качестве примера депутат привел ситуацию с самолетом Ту-334, на который пока нет ни одного заказа, но деньги тем не менее выделяются.

С Лебедевым был согласен и глава ОАК Валерий Безверхний. "Не надо нас субсидировать, покупайте лучше наши самолеты", - призвал он, назвав одним из приоритетов ОАК формирование внутреннего рынка военной авиации с помощью заказов Минобороны.

В итоге эксперты сошлись во мнении, что при реализации всех предложений по развитию авиапрома, высказанных на конференции, у ОАК есть несколько перспективных направлений деятельности, способных возродить отечественную авиапромышленность. Резолюция конференции по развитию ОАК будет направлена и президенту РФ, и в правительство.

*источник: газета "Известия"
03.05.06*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПОЛОЖЕНИЕ О ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННОЙ КОМИССИИ

Правительство РФ утвердило положение о Военно-промышленной комиссии и ее персональный состав. Как сообщила пресс-служба кабинета министров, соответствующее постановление подписал премьер-министр РФ Михаил Фрадков.

Военно-промышленная комиссия (ВПК) при правительстве РФ является постоянно действующим органом, осуществляющим организацию и координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти по реализации государственной политики по военно-промышленным вопросам, а также по вопросам военно-технического обеспечения обороны страны, правоохранительной деятельности и безопасности государства.

ВПК осуществляет свою деятельность во взаимодействии с органами государственной власти РФ и органами государственной власти субъектов РФ, общественными объединениями, организациями оборонно-промышленного комплекса и иными организациями, участвующими в выполнении государственного оборонного заказа.

Основными задачами ВПК являются организация и координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по вопросам реализации основ военно-технической политики РФ на период до 2015 г. и дальнейшую перспективу и основ политики РФ в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 г. и дальнейшую перспективу. Также в круг задач комиссии входит разработка концепций, программ и планов в области военно-технического обеспечения обороны страны, правоохранительной деятельности и безопасности государства, их реализация и контроль за исполнением. ВПК осуществляет координацию деятельности органов власти по вопросам разработки, производства и утилизации вооружения, военной и специальной техники, мобилизационной подготовки государства,

развития оборонно-промышленного комплекса, науки и технологий в интересах обеспечения обороны страны, правоохранительной деятельности и безопасности государства и в области осуществления экспортно-импортных поставок продукции военного и двойного назначения.

Комиссию возглавляет министр обороны Сергей Иванов. В качестве постоянных членов в комиссию включены первый заместитель председателя ВПК - министр РФ Владислав Путилин, начальник Генерального штаба Вооруженных сил РФ - первый заместитель министра обороны Юрий Балуевский, генеральный директор Новосибирского авиационного производственного объединения имени Чкалова Александр Бобрышев (в комиссии будет курировать авиацию), директор департамента оборонной промышленности и высоких технологий правительства РФ Игорь Боровков, генеральный директор Красногорского завода имени Зверева Александр Гоев (в ВПК будет отвечать за тематику сухопутных войск), глава Минэкономразвития Герман Греф, министр финансов Алексей Кудрин, директор административного департамента правительства РФ Михаил Лычагин, генеральный директор Российского агентства по судостроению Владимир Поспелов (будет курировать тематику флота) и глава Минпромэнерго Виктор Христенко. В состав комиссии также включены руководитель Роспрома Борис Алешин, глава Росатома Сергей Кириенко, глава Роскосмоса Анатолий Перминов, генеральный директор ФГУП Рособоронэкспорт Сергей Чемов и другие представители министерств и ведомств.

Этим же документом упраздняется комиссия правительства РФ по военно-промышленным вопросам, образованная постановлением от 22 июня 1999 г.

*источник: РИА "Новости"
12.05.06*

В. ВОСКОБОЙНИКОВ: МИНОБОРОНЫ НЕ ДОЛЖНО ЗАБОТИТЬСЯ О СОХРАНЕНИИ АВИАПРОМА

Министерство обороны РФ не должно заботиться о сохранении отечественного авиапрома, в то время как авиапром обязан выполнить все задания в интересах обеспечения обороноспособности страны. Такое мнение высказал заместитель директора департамента оборонно-промышленного комплекса Министерства промышленности и энергетики России Валерий Воскобойников на конференции в Москве.

По его мнению, Министерство обороны имеет свою точку зрения на вопросы реструктуризации авиационной промышленности и, в частности, на создание ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). По словам В. Воскобойникова, позиция Минобороны состоит в том, что оно не обязано заботиться о сохранении авиационной промышленности. В функции Минобороны не входит задача загрузки производства авиационной промышленности.

"Государственное управление, исполнительная власть в стране должны сохранить отрасль, способную реализовать те задачи, которые ставит Минобо-

роны", - подчеркнул В. Воскобойников.

Он отметил, что в этом состоит основная сложность - такую задачу нельзя решить без расширения гражданского сегмента авиапрома и экспортной составляющей в гражданском и военном секторах отрасли. "Поэтому при выборе приоритетов в рамках Стратегии развития авиационно-промышленного комплекса было принято решение о концентрации ресурсов на очень узком круге проектов - на региональном самолете, так называемых "нишевых" проектах, на рамповых самолетах типа Ан-124, уникальных самолетах типа Бе-200", - сказал В. Воскобойников.

Вместе с тем он отметил, что "мы ставим задачу поддержки того типоразмерного ряда, который уже серийно освоен, имеет сертификаты типа и эксплуатируется в авиакомпаниях", подразумевая самолеты Ил-96, Ту-204/214.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.06*

АВИАПРОМ РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОХРАНИТЬ ПОШЛИНЫ НА ВВОЗ САМОЛЕТОВ, ИМЕЮЩИХ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АНАЛОГИ

Российские авиастроители просят сохранить действующие ввозные пошлины на самолеты-конкуренты российской техники, сообщил глава Роспрома Борис Алешин журналистам на проходящем в Берлине международном авиасалоне IА-2006. По его словам, письмо, в котором была сформулирована позиция российских авиастроителей, Роспром передал группе по переговорам по вступлению в ВТО.

"Наша позиция такова: нужно держать пошлины на региональные самолеты (конкурентом которых должен стать самолет RRJ - ИФ), самолеты Boeing-737

и Airbus-320 (конкуренты самолета Ту-204 - ИФ)", - сказал он. При этом, по его словам, авиастроители согласны с тем, что необходимо отменить пошлины на воздушные суда, не имеющие сейчас аналогов в России: речь идет о новых широкофюзеляжных самолетах и самолетах деловой авиации. А на импортную авиатехнику старше семи лет пошлины, по мнению Б.Алешина, необходимо не только сохранить, но даже повысить.

*источник: ИА "Интерфакс"
16.05.06*

ДЕПУТАТЫ ГОСДУМЫ ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ РАСХОДЫ НА ОБОРОНУ

Депутаты Госдумы настроены на конструктивную работу с правительством РФ при формировании военного бюджета-2007, но считают необходимым повысить его долю от ВВП, сообщил член комитета Госдумы по обороне, представитель думской комиссии по рассмотрению бюджетных расходов на обеспечение обороны и безопасности генерал-майор Николай Безбородов.

Депутат напомнил, что по закону страна должна израсходовать в текущем году денежных средств на оборону в размере 2,74% от ВВП. "Наш комитет просил в свое время правительство добавить еще 170 млрд. руб. и даже подготовил соответствующий законопроект, однако в процессе консультаций с депутатами Минфин не пошел нам на встречу", - сообщил Безбородов. "Мы считаем, что в будущем году Россия должна довести свой военный бюджет до 3,5 % от

ВВП, и надеемся, что теперь, когда поставлены масштабные задачи по реорганизации Вооруженных сил, наши предложения найдут понимание", - отметил он.

По словам Безбородова, комитет по обороне единодушен в том, что без усиления бюджетного финансирования проблематично в установленные сроки оснастить армию и флот новейшими ВиВТ. Сейчас, напомнил он, 60% всех выделяемых на оборону денег идет на содержание войск и только 40% - на техническую оснащенность и вооружение армии и флота. "Мы считаем, что это соотношение должно быть, по крайней мере, равным - 50 на 50, что неизменно потребует существенного приращения к оборонному бюджету", - подчеркнул Безбородов.

*источник: АРМС-ТАСС
16.05.06*

РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ В 2007 ГОДУ

Российский истребитель пятого поколения поднимется в воздух уже в 2007 г. Об этом заявил главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

"Сейчас завершаем второй этап создания самолета, - сообщил он в интервью "Российской газете". - Сейчас утверждаем техпроект и параллельно с этим уже пошла разработка рекомендаций по выпуску отдельных частей".

"В том, что этот истребитель взлетит в установленный срок, то есть в 2007 г., у меня нет сомнений", - подчеркнул Михайлов. Кроме того, по мнению Михайлова, в ближайшем будущем нет необходимости менять стратегические бомбардировщики Ту-160

и Ту-95 на самолеты нового поколения, нужна их модернизация.

"Единственная проблема Ту-160, который разрабатывался в 70-е годы, - немного устаревшая авионика, - сказал он. - Но после модернизации все вопросы снимаются. Надо будет, вторую и третью модернизацию проведем". По словам главкома, сам планер может летать минимум 50 лет. Учитывая, что машина поступила на вооружение в 1986 г., она еще может служить "не менее 30 лет". Аналогичная ситуация и с Ту-95, отметил Михайлов.

*источник: газета "ВПК"
18.05.06*

МИНПРОМЭНЕРГО ВЫБИРАЕТ ПЛОЩАДКУ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ИЛ-76

Минпромэнерго России планирует до конца 2006 г. выбрать площадку и определить объем финансирования для организации в стране производства грузовых самолетов Ил-76, заявил в среду руководитель министерства Виктор Христенко.

По его словам, в настоящее время ведутся необходимые расчеты, проводится оценка различных производственных мощностей. Христенко также отметил, что вопрос организации производства грузо-

вых самолетов Ил-76 рассматривается в рамках создания Объединенной авиастроительной корпорации.

"Существующие мощности в России вполне достаточны, чтобы вести работы как по ремоторизации, так и по созданию новых машин", - сказал глава Минпромэнерго.

*источник: РИА "Новости"
18.05.06*

ПРОДОЛЖАЕТСЯ РАБОТА ПО ФОРМИРОВАНИЮ ОАК

Виктор Христенко провел второе заседание Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ.

Заместитель председателя Комиссии, Генеральный директор-генеральный конструктор ФГУП РСК "МиГ" А.И. Фёдоров доложил о мероприятиях по соблюдению обязательств приобретателя более 30% акций (при оплате акций ОАО "ОАК" акциями акционерных компаний). Статья 80 ФЗ "Об акционерных обществах" предполагает обязательное уведомление обществ о таком действии и предложения о выкупе принадлежащих другим акционерам акций общества по рыночной цене в том случае, если число акционеров общества превышает 1000.

С 1 июля 2006 г. вступают в силу поправки к этому закону, обязывающие акционера, выкупающего более 30% акций ОАО, в любом случае предложить оферту с обязательством выкупа у остальных акционеров акций по определенной новым акционером цене.

Заместитель Министра экономического развития и торговли РФ К.Г. Андросов доложил о внесении в действующее законодательство о приватизации государственного и муниципального имущества и об акционерных обществах изменений, необходимых для завершения формирования уставного капитала ОАО "ОАК". Внесение поправок вызвано тем, что в соответствии с действующим законодательством размещение дополнительных акций открытых акционерных обществ с государственным участием в их уставном капитале возможно исключительно при сохранении или увеличении доли государства.

Было принято решение обратиться в Правительственную комиссию по законопроекту деятельности с просьбой ускорить направление официального отзыва Правительства РФ на законопроект "О внесении изменений и дополнений в ст.40 Федерального закона от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ "О приватизации государственного и муниципального имущества" и ст.28 Федерального закона от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ "Об акционерных обществах", разработанный депутатами Государственной Думы РФ.

Комиссия рассмотрела вопросы о подготовке приватизации ФГУП РСК "МиГ" и ФГУП "КАПО имени С.П. Горбунова". Виктор Христенко отметил, что в двухдневный срок необходимо организовать выезд

представителей Комиссии и НП "ОАК" на ФГУП "КАПО имени С.П. Горбунова" для "оценки проведения инвентаризации и производственных перспектив этого актива". При этом он обратил внимание на важность синхронизации проведения приватизации ФГУП РСК "МиГ" и ФГУП "КАПО имени С.П. Горбунова", с учетом ее завершения в 2006 г. Акции обществ, образованных в результате приватизации ФГУП РСК "МиГ" и ФГУП "КАПО имени С.П. Горбунова", будут внесены в уставный капитал ОАО "ОАК".

На заседании был заслушан доклад президента НП "ОАК" В.Б. Безверхнего о ходе проведения оценки рыночной стоимости акций открытых акционерных обществ, которые вносятся в качестве вклада в уставный капитал ОАО "ОАК". Комиссией на основании представленных документов было дано поручение завершить согласование методики и технического задания на проведение оценки с учетом специфики деятельности вносимых предприятий. В качестве независимого оценщика была выбрана международная аудиторская и консалтинговая компания "Делойт и Туш СНГ".

Рассмотрены вопросы, связанные с внесением изменений в Федеральный закон "О военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами". Внесение изменений в законодательство связано с необходимостью сохранения за организациями, акции которых вносятся в уставный капитал ОАО "ОАК" (прежде всего АХК "Сухой" и РСК "МиГ"), права на осуществление внешнеторговой деятельности в отношении продукции военного назначения. Проект изменений подготовлен в соответствии с пунктом 3 Указа Президента РФ "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация".

В целях своевременной подготовки учредительных документов было принято решение создать рабочую группу по подготовке проекта устава и внутренних документов ОАО "ОАК". В состав рабочей группы вошли представители Минпромэнерго России, Минэкономразвития России, Росимущества, Роспрома и НП "ОАК".

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
24.05.06*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ВЫХОДИТ НА ОБЪЕМ ЭКСПОРТНЫХ ЗАКАЗОВ НА ЯК-130 УБС В КОЛИЧЕСТВЕ ОКОЛО 200 МАШИН

Корпорация "Иркут" по уже ведущимся переговорам с ин заказчиками выходит на объем экспортных заказов на Як-130УБС в количестве около 200 машин. Эта цифра будет достигнута в ближайшие 2-3 года, причем заказ на 50 самолетов (с учетом алжирского контракта) практически уже обеспечен, сообщил на салоне ИЛА 2006 (ILA 2006) заместитель генерального директора ОКБ им. Яковлева (входит в корпорацию "Иркут") Аркадий Гуртовой.

По его словам, "в настоящее время ведутся переговоры с рядом стран ЮВА, Латинской Америки и Африки. Причем некоторые из них находятся в хорошей стадии продвижения с точки зрения их подготовки к подписанию". Как сообщил А. Гуртовой, "на ИЛА 2006 подписано соглашение с "Талес" по ее участию в

одном из вариантов экспортной поставки самолетов Як-130. Это связано с тем, что ряд заказчиков выдвигают требование наличия на борту отдельных систем, которые производятся западными фирмами. Мультиплексный канал, который присутствует у нас на борту, выполнен по западным стандартам и позволяет достаточно легко интегрировать любую систему, которая выполнена по этим стандартам".

В то же время, отметил А.Гуртовой, по части контрактов поставка предусматривает "чисто" российский вариант Як-130УБС, в частности, это касается алжирского контракта.

*источник: АРМС-ТАСС
19.05.06*

ПРОЕКТ ОТКОРРЕКТИРОВАННОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ СОГЛАСОВАН И НАПРАВЛЕН В ПРАВИТЕЛЬСТВО

Проект откорректированной программы развития гражданской авиационной техники России на период до 2015 г. в текущем месяце согласован и направлен в правительство с проектом постановления об ее утверждении. Об этом "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"В части НИОКР планируется осуществлять государственную поддержку финансированием только двух тем - российского регионального самолета RRJ и вертолета средней грузоподъемности Ми-38, создаваемого ЗАО "Евромил" с участием фирмы Pratt & Whitney", - отметил источник. Он также уточнил, что в проекте откорректированной программы имеется небольшой раздел, который предполагает дальнейшее развитие серийных самолетов типа Ил-96 и Ту-204 с созданием их новых усовершенствованных модификаций. Также в документе упоминается и перспективный ближне-среднемагистральный само-

лет (БСМС). Однако эта тема обозначена не в качестве приоритетной, а только в качестве прорывной технологии, которой надо заниматься в ближайшие годы.

Источник также отметил, что данная программа ориентирует авиапром только на мировой авиарынок, без учета особенностей и потребностей внутреннего рынка. Этот тезис подтверждается и расчетами, приведенными в проекте откорректированной программы: авиакомпаниям России до 2015 г. потребуется более 600 региональных и магистральных самолетов. Планируется, что из них почти 2/3 будут закуплены за рубежом, а собственное производство составит 150-200 самолетов. В то же время самолеты российского производства будут продаваться, преимущественно, за пределами России.

источник: AVIAPORT.RU
23.05.06

ОГОСУДАРСТВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА ТИТАНА В РОССИИ ТРЕВОЖИТ AIRBUS И BOEING

По сообщению агентства дра, крупнейшие мировые авиастроители обеспокоены началом ренационализации производства титана в России - екатеринбургского концерна "ВСМПО-Ависма".

Совет директоров концерна "ВСМПО-АВИСМА", являющегося крупнейшим в мире производителем титана, принял решение о вступлении государства в число акционеров компании. По словам главы концерна и обладателя 32%-го пакета акций Владислава Тетюхина, в данное время переговоры находятся "на стадии углубленного понимания позиций двух сторон". По сообщению ИА "Верхнекамье", интересы государства в корпорации намерено представлять российское агентство по экспорту вооружений "Рособоронэкспорт". Судя по сообщениям информационных агентств, "Рособоронэкспорт" хотел бы заплатить за свой пакет акций чуть больше половины его рыночной цены.

Российские агентства цитируют заявление Владислава Тетюхина, согласно которому государство заверило все иностранные компании, являющиеся потребителями титановой продукции корпорации, что все обязательства по поставкам титана будут выполняться. В настоящее время, по данным дра, концерн производит 30 тысяч тонн титана в год, экспортируя до 75% своей продукции, используемой в строительстве самолетов, подводных лодок и атомных электростанций.

От поставок титана из России зависят и крупнейшие в мире производители самолетов - Airbus и Boeing. Агентство дра сообщает, что в попытке "Рособоронэкспорта" взять под свой контроль "ВСМПО-Ависма" наблюдается повторение схемы, успешно испы-

танной в деле "ЮКОСа". По данным агентства, несмотря на утешительные заявления нынешнего главы корпорации, менеджеры "ВСМПО-Ависма" опасаются серьезных отрицательных последствий ренационализации. Корреспондент дра из Екатеринбурга цитирует одного из представителей менеджмента "ВСМПО-Ависма", заявившего, в частности, что страх за судьбу предприятия и отрасли связан с историческим опытом: "Государство у нас еще никогда не проводило эффективной экономической политики". Характерны и методы воздействия на руководство концерна - нарастающие придиры налоговой инспекции и давление со стороны прокуратуры. Со ссылкой на сообщения о ситуации в контролируемом государством концерне "Газпром" сотрудница "ВСМПО-Ависма" назвала реальной подоплекой агрессивной линии "Рособоронэкспорта" стремление "путинского окружения к скорейшему обогащению: после ухода президента в 2008 г. они просто продадут концерн".

Агентство дра указывает, что уникальность положения "ВСМПО-Ависма" в российской экономике состоит в экспорте не сырья, а готового продукта. Предприятие с годовым оборотом в 400 млн. долл. покрывает примерно треть мировых потребностей в титане. Производители самолетов опасаются, что, взяв "ВСМПО-Ависма" под полный контроль, российское государство начнет обуславливать поставки титана закупками продукции российской авиационной промышленности.

источник: www.dw-world.de
22.05.06

ВСМПО-АВИСМА УСТУПАЕТ КИТАЙЦАМ МАГНИЙ

ОАО "ВСМПО-Ависма", крупнейший в мире производитель титана, вынуждено сокращать объемы выпуска товарного магния из-за высокой конкуренции со стороны Китая. "В этом году компания снизит объем производства товарного магния до 19-20 тыс. тонн по сравнению с 26 тыс. тонн в прошлом году", - сообщил исполнительный директор ОАО "Ависма" Владимир Танкеев. По его словам, Китай производит

260 тыс. тонн магния в год и продает свою продукцию по более низким ценам. "В перспективе "Ависма" планирует снизить производство товарного магния до 12 тыс. тонн", - сообщил господин Танкеев.

источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
19.05.06

"АЭРОФЛОТ" ВЫБИРАЕТ AIRBUS

Жесткость США в переговорах о ВТО, похоже, стоила Boeing \$3-миллиардного контракта с "Аэрофлотом" на поставку 22 "лайнеров мечты" Boeing 787. Вместо них чиновники решили пересадить "Аэрофлот" на европейские Airbus A350. Как стало известно "Ведомостям", такой выбор совет директоров компании сделал в конце апреля, но пока не оглашает его из-за катастрофы Airbus над Черным морем.

"Аэрофлот" - крупнейшая авиакомпания России. В 2005 г. перевез 6,7 млн пассажиров (вместе с "дочками" - 8,1 млн). Выручка за 2005 г. по РСБУ - 62,9 млрд руб., чистая прибыль - 6 млрд руб. Государство владеет 51,2% акций "Аэрофлота", 30% - у НРК. Airbus в 2005 г. получил заказы на 1111 лайнеров (80% его акций владеет европейский концерн EADS, 20% - BAE Systems), Boeing - на 1029 (100% акций торгуются на американских биржах).

Время "Ч" для Airbus в России настало 27 апреля. В этот день в Москве прошло заседание совета директоров "Аэрофлота", который решил, что именно ее лайнеры Airbus A350 "Аэрофлоту" стоит купить, говорит знакомый с решением кремлевский чиновник. Рекомендации выбрать Airbus A350 были в материалах к совету директоров, добавляет знакомый с ними правительственный чиновник. Совет директоров обсудил тендер и принял решение, признает заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков, но озвучить его компания еще не готова. Вместо нее это сделал президент Владимир Путин. В тот же день, 27 апреля, на круглом столе в рамках российско-германского саммита в Томске Путин неожиданно прервал выступление сопрезидента EADS Томаса Эндерса о программе сотрудничества с российским авиационным на \$25 млрд. "Нам тоже есть чем вас порадовать", - вспоминают слова президента два участника того заседания. "Радость от Путина" заключалась в том, что "Аэрофлот" закажет новые лайнеры у Airbus.

"Аэрофлот" с прошлого лета выбирает между двумя новинками западных авиастроителей - Boeing 787 и Airbus A350. Продажи первого начнутся в 2008 г., второго - в 2010 г. Boeing 787 меньше и дешевле - рассчитан на 210-290 мест и стоимостью \$132-150,5 млн без учета скидок. Airbus A350 - \$150-160 млн на 253-300 пассажиров. "Аэрофлот" заявлял, что к 2014 г. ему понадобятся 22 таких лайнера и, возможно, еще 12 самолетов с поставкой в 2015-2017 гг. Так что контракт станет крупнейшим для российского авиаарендатора - до \$3 млрд без учета скидок и опциона.

Сначала "Аэрофлот" склонялся в пользу Boeing, ведь он появится раньше. К тому же Boeing обещал ему выгодную поставку грузовых MD-11 для новой "дочки" "Аэрофлот-Карго", которую на рынке уже прозвали любимым детищем Валерия Окулова, ген-

директора "Аэрофлота". Российский перевозчик даже оплатил "места" в графике заказов на Boeing 787 и в феврале предложил совету директоров включить эту модель в программу развития парка. Но совет это не поддержал. Airbus тем временем предложила "Аэрофлоту" скидку в \$100 млн, а материнская EADS - целую программу сотрудничества с российским авиационным. Вскоре в Москву неожиданно приехал президент Boeing Джеймс Макнирни. Он встретился со всеми профильными министрами и заявил журналистам, что шансы Boeing на победу в тендере очень велики. Но чутье, видимо, подвело Макнирни.

Выбор европейцев правильный, считает кремлевский чиновник. "В свете неадекватно жесткого в последнее время давления США на Россию", - уточняет он. А правительственный чиновник назвал проигрыш Boeing "асимметричным ответом".

Опрошенные "Ведомостями" члены совета директоров "Аэрофлота" не стали обсуждать свое решение. Рекомендация в любом случае предварительная, по сделке еще будут утверждаться все условия - как советом, так и собранием акционеров "Аэрофлота", добавляет основной владелец НРК Александр Лебедев. Представители EADS и Boeing от комментариев воздержались. Пресс-секретарь российского офиса Boeing Виктор Аношкин сказал лишь, что "любые заявления излишни, пока итоги тендера не объявлены официально".

Объявление о победе Airbus A350 планировалось на этой неделе, говорит источник, знакомый с переговорами "Аэрофлота" с Airbus, но "в свете последних событий" с ним решили повременить. Сразу после праздников, 3 мая, над Черным морем недалеко от Сочи разбился Airbus A320 армянской "Армавиа". В катастрофе погибли 113 человек, в том числе 27 россиян.

На контракт с "Аэрофлотом" это не должно повлиять, считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Прошлого лета, к примеру, было "черным" для самолетов Boeing. По техническим характеристикам оба лайнера равны, считает Рыбак. Пока Boeing серьезно обходит Airbus по заказам на новинки: на конец апреля американцам заказали 350 Boeing 787, а европейцам - 182 Airbus A350. Но победа европейцев носит "политический" характер, уверен главный экономист Deutsche UFG Ярослав Лисоволик. "Это явный сигнал США не давить слишком сильно на Россию в переговорах по ВТО, иначе много выгодных контрактов и льгот может достаться европейцам", - рассуждает он.

*источник: газета "Ведомости"
06.05.06*

АКЦИОНЕРЫ АЭРОФЛОТА ОДОБРИЛИ СДЕЛКУ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ 30 RRJ

Акционеры ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" на внеочередном заочном собрании одобрили сделку по приобретению 30 самолетов RRJ-95B у ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", сообщил Интерфаксу представитель Национальной резервной корпорации, контролирующей около 30% "Аэрофлота". В связи с тем, что сделка по приобретению 30 RRJ является сделкой с заинтересованностью, основной акционер "Аэрофлота" - РФ - не голосовал, а решаю-

щим был голос НРК. В пресс-службе "Аэрофлота" Интерфаксу сообщили, что официальные итоги голосования будут подведены до конца недели. Как отмечается в материалах к собранию, сумма сделки составляет не более \$630 млн., период поставки самолетов - с ноября 2008 г. по апрель 2011 г. Авансовые платежи составляют \$524,4 тыс. за один самолет.

*источник: журнал "РЖД-партнер"
17.05.06*

РОССИЯ ИЗГОНЯЕТ УКРАИНУ С РЫНКА ВООРУЖЕНИЙ

Россия продолжит сокращение военно-технического сотрудничества с Украиной. Такое мнение в интервью высказал директор Центра исследований армии, конверсии и разоружения Валентин Бадрак.

"В вопросах военно-технического сотрудничества Украины и России, а также оборонно-промышленной кооперации двух государств наблюдается значительное уменьшение активности", - сказал В. Бадрак.

Более того, есть опасения, что перспективы оборонно-промышленной кооперации через несколько лет могут быть вообще утрачены.

По его словам, несмотря на то, что некоторые украинские комплектующие являются ключевыми компонентами в российских вооружениях, они могут также стать невостребованными на российском рынке, поскольку в России развивается тенденция создания дублирующих производств.

По мнению В. Бадраса, в ближайшее время будут пользоваться спросом украинские газовые турбины для военных кораблей (НПК газотурбиностроения "Зоря-Машпроект"), целый ряд авиадвигателей (ОАО "Мотор-Січ"), безредукторные электроприводы радиолокационных станций (ХК "Укрспецтехника"). В то же время, на все перечисленные агрегаты Россия создает дублирующие производства.

"Часто происходит отказ от украинских комплектующих, даже в тех случаях, когда собственное производство дороже и качество является сомнительным", - сказал эксперт. По его словам, Россия развивает производство двигателей ВК-2500, что может заметно подорвать позиции ОАО "Мотор-Січ" на рынке. Также Россия разрабатывает производство газовых турбин на своей территории, несмотря на то, что экономически выгодней покупать украинские турбины.

"Эти примеры свидетельствуют, что российская сторона будет активно развивать замкнутое производство", - уверен В. Бадрак.

Эксперт считает, что некоторые узлы и механизмы Россия будет производить самостоятельно через 2-3 года, а наиболее сложные - через 8-10 лет.

В. Бадрак назвал классическим примером снижения уровня сотрудничества участие украинских предприятий в кооперации по производству самолетов Су-30: если в 2000 г. в этом проекте участвовали более 40 украинских заводов, то к концу 2005 г. - только 2 а в перспективе Россия откажется от участия украинских предприятий в этом проекте вообще.

В то же время он сообщил, что, по оценкам экспертов Центра, кооперация будет сохраняться в тех проектах, которые будут выгодны РФ и будут иметь перспективы на внутреннем рынке Украины. В частности, Россия охотно бы пошла на комплектование нового учебно-боевого самолета Як-130 украинскими двигателями в случае, если этот самолет использовался в украинской армии.

"Необходимо искать новых партнеров", - подчеркнул В. Бадрак. По его словам, есть успешные примеры в создании высокоточного оружия - когда Россия отказалась от совместного производства ракет "воздух-воздух" Р-27 и создала собственное мелкосерийное производство, Украине пришлось предлагать свой товар напрямую потребителям - Китаю, Индии, Алжиру - тем государствам, которые имеют на вооружении российские самолеты МиГ-29.

"К сожалению, успешные случаи единичны, но логика такова, что другого выхода для украинских предприятий не остается - перспективы с Европой эфемерные, с РФ - скользкие. Остается искать партнеров в третьих странах под конкретные проекты" - считает эксперт.

*источник: сайт "Обком"
23.05.06*

КОРПОРАЦИЯ BOEING НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА СВОИХ САМОЛЕТОВ В РОССИИ

Корпорация Boeing не исключает возможности производства своих самолетов в России. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции генеральный директор Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко.

По его словам, Boeing рассматривает Россию как серьезного партнера по созданию самолета Boeing 787. Российские специалисты выполняют большой объем работ по проектированию, испытаниям, производству и сертификации этого самолета. В настоящее время в России уже изготовлены на совместном

предприятии "Гамильтон стандарт-Наука" и готовятся к отправке в Сиэтл теплообменники системы кондиционирования воздуха самолета. 1200 российских инженеров участвуют в проектировании носовой секции Boeing 787 и других частей самолета. Россия является крупнейшим в мире поставщиком титана для этого самолета.

*источник: АРМС-ТАСС
23.05.06*

"ВСМПО-АВИСМА" ВЫШЛА НА ВТОРОЕ МЕСТО В МИРЕ

Неаудированная чистая прибыль корпорации "ВСМПО-Ависма", рассчитанная по US GAAP, в 2005 г. составила \$112,1 млн. Об этом говорится в официальном сообщении компании. По итогам 2004 г. компания получила аудированную чистую прибыль, рассчитанную по US GAAP, в размере \$50,3 млн. По предварительным данным, "ВСМПО-Ависма" находится на втором месте в мире среди титановых компаний по объему чистой прибыли за прошлый год. Первое

место занимает ее основной конкурент - Timet. Чистая прибыль Timet в прошлом году составила \$152,8 млн. "Timet нас опередил, так как работает на американскую оборонную промышленность, где очень высокие цены, а нас туда не пускают", - процитировало гендиректора корпорации Владислава Тетюхина информационное агентство "Интерфакс".

*источник: газета "Коммерсантъ"
23.05.06*

ПОСОЛ ФРГ В РФ ВАЛЬТЕР ЮРГЕН ШМИД ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ ВОЗМОЖНОСТЬЮ СОТРУДНИЧЕСТВА ГЕРМАНСКИХ КОМПАНИЙ С ОЭЗ "АЛАБУГА"

В Казани состоялась встреча Чрезвычайного и Полномочного Посла Федеративной Республики Германия в Российской Федерации Вальтера Юргена Шмида и министра торговли и внешнеэкономического сотрудничества РТ Хафиза Салихова. В ней приняли участие советник посла, руководитель департамента экономики и науки Посольства ФРГ в РФ Андреас Нойман, представитель Министерства иностранных дел России в Казани Хайдар Галиев, представители Департамента внешних связей Президента РТ, торгово-промышленной палаты Татарстана и Министерства экономического развития и торговли РФ.

В конференц-зале Министерства торговли и внешнеэкономического сотрудничества РТ для германских дипломатов была организована презентация экономического потенциала республики. В своем выступлении Хафиз Салихов акцентировал внимание на том, что Татарстан встает на инновационный путь развития и в связи с этим нуждается в инвестициях. Перед дефолтом в августе 1998 г. ФРГ занимала 1-е место по объемам инвестирования в Татарстан, вкладывая в экономику республики до 315 млн. долл. США в год. В дальнейшем наблюдался резкий спад притока германского капитала в РТ. В 2005 г. в Татарстан из ФРГ поступили иностранные инвестиции в размере 15834,6 тыс. долл. США.

Как отмечалось в ходе встречи, необходимо активизировать и внешнеторговое сотрудничество. В 1995-2000 гг. Германия занимала лидирующее положение среди стран - торговых партнеров Татарстана. В последующие годы она несколько ослабила свои позиции. В 2005 г. ФРГ заняла 6-е место среди стран-партнеров РТ: внешнеторговый оборот между республиками составил 551,5 млн. долл. США и на 77 % был представлен экспортом товаров из Татарстана в Германию. В структуре экспорта преобладает сырая нефть и нефтепродукты.

После выступления Хафиза Салихова на презентации посол Германии заявил, что весьма впечатлен

показателями экономического развития Татарстана, и выделил несколько приоритетных, на его взгляд, направлений дальнейшего сотрудничества. Во-первых, это модернизация нефтехимического оборудования в РТ силами германских компаний. Во-вторых, кооперация в машиностроении, в частности в авиационной и автомобильной промышленности.

По словам Вальтера Юргена Шмида, франко-германский концерн Airbus видит в российском авиационном потенциальном союзнике в борьбе за господство над мировым небом и готов инвестировать в совместные проекты до 25 млрд. долл. "Создание в вашей стране Объединенной авиационной корпорации облегчит это сотрудничество", - подчеркнул он.

В автомобилестроении Вальтер Юрген Шмид заинтересовался возможностью внедрения германских компаний в производство комплектующих на территории ОЭЗ "Алабуга". Для реализации данного намерения участники сегодняшней встречи договорились об организации в ближайшее время в Москве демонстрации инвестиционных возможностей ОЭЗ "Алабуга" для Союза германских предпринимателей в России.

В ходе беседы Вальтер Юрген Шмид и Хафиз Салихов приняли также решение о проведении в сентябре-октябре текущего года презентации экономических возможностей РТ в столице Германии - Берлине. Чрезвычайный и Полномочный Посол ФРГ в РФ выразил пожелание организаторам данного мероприятия со стороны Татарстана нацеливаться не только на крупные германские компании, но и на представителей среднего и малого бизнеса, позиции которых в экономике ФРГ сильны.

По окончании встречи министр торговли и внешнеэкономического сотрудничества РТ вручил гостю символические подарки - тубетейку и картину с изображением Казанского Кремля.

*источник: ИА "Татар-информ"
12.05.06*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И CI CORPORATION AIRWAIS СОВМЕСТНО ПОСТРОЯТ АВИАРЕМОНТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА, бывший завод 4041А, Екатеринбург) планирует в июле-августе подписать контракт с американской авиаремонтной компанией CI Corporation Airwais на строительство на Урале нового авиаремонтного предприятия стоимостью 1,5 млрд дол, сообщил ПРАЙМ-ТАСС со ссылкой на исполнительного директора УЗГА Николая Бабикова.

Согласно проекту, новое предприятие будет ремонтировать весь спектр авиатехники, существующей сегодня в мире. Предполагаемое число рабочих мест - около 10 тыс.

С представителями американской компании уже заключена договоренность, продолжается разработка проекта. Как сказал Н. Бабилов, на этот контракт претендовали также украинские и узбекские предприятия. "Однако выбор пал на наш завод, поскольку он широко известен в мире, получает заказы на ремонт авиатехники не только из России, но и стран ближнего и дальнего зарубежья".

В настоящее время ОАО "УЗГА" способен полностью обеспечить ремонт таких авиационных двигателей и их агрегатов, как НК-8-2У, ТВ2-117А и ТВ2-117АГ, ТВЗ-117, редукторов ВР-8, ВР-14 для парка гражданской и военной авиации стран СНГ и дальнего зарубежья.

Завод принимает участие в эксплуатации отремонтированных двигателей, обслуживает их в течение всего межремонтного периода, оказывает дополнительные услуги по более эффективной эксплуатации. Завод также выпускает высококачественную продукцию иного назначения, в том числе энергетические установки ЭУ 1000/1000 для выработки электроэнергии и нагрева воды, яхты международного класса "Рикошет" различных модификаций, изделия из пластмасс, декоративные покрытия, а также производит ремонт газоперекачивающих установок для ОАО "Газпром".

*источник: газета "ВПК"
26.05.06*

РОСОБОРОНЭКСПОРТ НА МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ ILA-2006

В период с 16 по 21 мая 2006 г. в пригороде Берлина на территории аэропорта Шёнефельд проводится VIII Международная аэрокосмическая выставка ILA-2006. Организатором выставки выступает Федеральное объединение германской аэрокосмической промышленности. Берлинская выставка проходит раз в 2 года и относится к числу крупнейших аэрокосмических салонов мира. В этом году, по оценкам организаторов, в выставке принимают участие свыше 1000 компаний более чем из 40 стран мира.

Российская Федерация представляет на авиасалоне ILA-2006 последние достижения отечественного машиностроения и приборостроения в области авиации и космоса. Под эгидой Федерального агентства по промышленности в рамках единой национальной экспозиции более 60 российских компаний представляют образцы современной авиационной и вертолетной техники, двигатели, авиационное оборудование, ракетное вооружение, средства ПВО, а также продукцию и услуги в области космоса гражданского и военного назначения.

Нынешний Берлинский авиасалон был выбран российской стороной для первого экспонирования за рубежом натурального образца легкого многофункционального истребителя МиГ-29ОВТ (с отклоняемым вектором тяги), который обещает стать в перспективе весьма востребованным на внешнем рынке боевым авиационным комплексом.

Экспозиция ФГУП "Рособоронэкспорт" на выставке ILA-2006 сформирована с учетом мировых тенденций развития рынка авиационной техники и ведущих направлений сотрудничества Предприятия с европейскими государствами. В ней в виде моделей, проспектов, буклетов и каталогов представлены более 150 образцов российской авиационной техники и вооружения, средств ПВО и другой продукции военного назначения. Центральное место в экспозиции отведено вертолетной технике. Посетителям экспозиции Предприятия будут представлены новый всепогодный боевой ударный вертолет Ми-28НЭ "Ночной охотник" и двухместная модификация вертолета Ка-50, способного эффективно решать разведывательно-ударные задачи. Безусловный интерес специалистов вызовет тяжелый военно-транспортный вертолет Ми-26, предназначенный для обеспечения маневра войск с боевой техникой, перевозки крупных партий грузов общей массой до 20 т. В десантном варианте этот вертолет способен перевозить до 82-х человек. Ми-26 имеет большой опыт эксплуатации во многих странах мира, в том числе в Камбодже, Республике Корея, Малайзии, Перу, Сомали, Таиланде.

Эксперты смогут получить подробную информацию о боевых вертолетах дневного и круглосуточного применения Ми-35, Ми-35М, Ка-50, военно-транспортных вертолетах Ми-171Ш и Ми-17-1В, корабельно-поисковом спасательном вертолете Ка-27ПС, корабельно-противолодочном вертолете Ка-28, а также уникальном вертолете радиолокационного дозора и целеуказания Ка-31. Предприятие представит последние разработки вертолетов легкого класса "Ансат" и Ка-226, обладающие уникальными летными и эксплуатационными характеристиками.

На стенде Предприятия можно познакомиться с многофункциональными истребителями марок

"Сухой" и "МиГ", а также двухместным учебно-боевым самолетом Як-130, который позволяет производить обучение пилотированию не только современных истребителей семейств Су-30 и МиГ-29, но также и иностранных аналогов, включая Mirage 2000, F-15, F-16, Eurofighter Typhoon, F-22 и F-35. Типовой учебный тренажер Як-130 позволяет реализовать обучение в разных режимах, например, "воздух-воздух" или "воздух-земля".

Помимо готовых образцов авиационной техники и вооружения ФГУП "Рособоронэкспорт" предлагает различные программы модернизации поставленных ранее самолетов и вертолетов, а также комплексов ПВО российского (советского) производства. В их основе - совершенствование "интеллекта" систем бортовой электроники, расширение и оптимизация использования номенклатуры бортового оружия, повышение их эксплуатационного совершенства.

В деятельности ФГУП "Рособоронэкспорт" все большее значение приобретает сотрудничество с зарубежными партнерами в области освоения космоса. Успешно реализованы запуски на околоземную орбиту космических аппаратов военного, двойного и гражданского назначения в интересах Алжира, Великобритании, Италии, Нигерии, Норвегии, Турции, ФРГ, Швеции, Японии и других стран. В 2006 г. планируется осуществить запуск первого спутника военного назначения САР-Лупе в рамках контракта, который подписан между ФГУП "Рособоронэкспорт" и немецкой компанией COSMOS International Satellitenstart GmbH. На "ИЛА-2006" ФГУП "Рособоронэкспорт" представляет целую гамму российских ракет-носителей легкого, среднего и тяжелого класса. Одним из перспективных направлений сотрудничества в области космоса для ФГУП "Рособоронэкспорт" является изготовление космических аппаратов и проведение в интересах зарубежных партнеров научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

ФГУП "Рособоронэкспорт" рассматривает участие в международной аэрокосмической выставке "ИЛА-2006" как одно из важных мероприятий по расширению сотрудничества со странами НАТО. В рамках авиасалона Предприятие продолжит работу в наиболее перспективных секторах взаимодействия со структурами Североатлантического союза. В частности, будут обсуждаться вопросы освоения технологий интегрированного логистического обеспечения российской продукции военного назначения, технологического перевооружения предприятий российской авиакосмической отрасли, производственной кооперации с ведущими западными производителями отдельных систем и оборудования.

В ФГУП "Рособоронэкспорт" выражают уверенность, что участие в Берлинском авиасалоне безусловно послужит дальнейшему развитию военно-технического сотрудничества с иностранными государствами в авиационно-космической области и укреплению позиций России на мировом рынке вооружения и военной техники.

источник:
компания "ФГУП "Рособоронэкспорт"
16.05.06

К ПЯТОМУ ПОКОЛЕНИЮ

История разработок Раменского приборостроительного конструкторского бюро неразрывно связана с оборонно-промышленным комплексом страны. Предприятие было создано как одно из профильных КБ по разработке бортовых авиационных приборов и систем. Все это время и по настоящий день Федеральный Научно-производственный центр "Раменское приборостроительное конструкторское бюро" (ФНПЦ РПКБ) - одно из ведущих авиаприборостроительных предприятий России, головное предприятие Научно-производственного центра "Технокомплекс" - работает на отечественную авиацию.

За 60 прошедших лет РПКБ был разработан широкий спектр продукции оборонного назначения. Это и авиационные компасы разных типов, курсовые и пилотажно-навигационные директорные системы, различные индикаторы. В 1960-е годы в РПКБ были созданы первые в СССР авиационные инерциальные системы навигации и первые навигационные комплексы с бортовыми цифровыми вычислительными машинами, целое семейство гироскопических курсовертикалей для сверхзвуковых самолетов того времени. В 1970 - 1980-х годах специалистами предприятия разработаны новые поколения инерциальных систем и прицельно-навигационных систем и комплексов бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО) для самолетов и вертолетов всех прославленных российских марок "Су", "МиГ", "Ту", "Ил", "Ка", "Ми".

Сегодня РПКБ успешно решены задачи создания сложных многоуровневых комплексов БРЭО на базе магистрально-модульного принципа и открытой архитектуры для новых и модернизируемых военных российских самолетов и вертолетов. Высокоэффективные интегрированные комплексы БРЭО разработки РПКБ установлены на самолетах Су-30МК, МиГ-29СМТ, Су-34, что позволило, в частности, вывести самолеты Су и МиГ в разряд лучших в мире истребителей.

В рамках оборонной тематики предприятия большой процент работ составляют программы модернизации вертолетов. Для Российской армии создан бортовой комплекс для модернизированного вертолета Ми-24ПН, который может использоваться в темное время суток.

Другой программой, имеющей высокую степень приоритетности, стала программа создания боевого вертолета нового поколения Ми-28Н. Вертолет оснащен интегрированным комплексом бортового оборудования, обеспечивающим решение пилотажных, навигационных и боевых задач днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, в том числе на предельно малых высотах с автоматическим огибанием

рельефа местности и облетом препятствий. При этом используется цифровая картографическая информация и трехмерное синтезированное изображение местности.

ФНПЦ РПКБ совместно с предприятиями НПЦ "Технокомплекс" работают в инициативном порядке по программам модернизации вертолетов Ми-8 и Ми-26, а также по перспективным проектам фирмы "Миля". Сотрудничество с фирмой "Камов" идет по программам вертолетов Ка-52, Ка-60, а также вертолету радиолокационного дозора Ка-31. Сейчас ряд стран высказал намерение приобрести Ка-31.

Сегодня ФНПЦ РПКБ делает акцент на развитие технологий авионики для самолетов как военного, так и гражданского назначения. Это новые средства визуализации, навигации, вычислительная техника, различные базовые элементы, новые технологии.

Особый упор сделан на новые технологии изготовления средств визуализации - жидкокристаллических индикаторов и пультов, которые сделаны из обычного индустриального жидкокристаллического стекла. После соответствующей технологической обработки из этого стекла изготавливаются авиационные индикаторы. Приборы, где использованы эти индикаторы, стоят на большинстве российских боевых самолетов и вертолетов.

Развиваются современные инерциальные технологии. Это твердотельные волновые гироскопы, малоразмерные гироскопы на микромеханике, которые могут использоваться для систем вооружения российских ВВС.

Вычислительная техника и программно-математическое обеспечение, разработанные специалистами РПКБ, используются в таких современных летательных аппаратах, как Су-35 и др. Предприятие принимает активное участие в программе по ПАК ФА - самолету пятого поколения.

Производство военного назначения, создаваемая специалистами предприятия, создает прочную основу структурной перестройки отечественной оборонной промышленности, а достигнутый научно-технический задел находит широкое применение в оснащении новейшими образцами вооружения и военной техники в частях и подразделениях Вооруженных Сил России. Словом, ФНПЦ РПКБ всегда есть, что предложить Министерству обороны и ВВС России. Предприятие по праву гордится тем, что оно вносило и вносит весомый вклад в укрепление обороноспособности страны.

*источник: газета "Красная звезда"
05.05.06*

ЗАВЕРШАЮТСЯ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ЯК-130

До конца года испытания самолета Як-130 будут полностью завершены, сообщил журналистам главком ВВС Владимир Михайлов. В этом году на испытания поступят 3 самолета Як-130, до конца года испытания этого самолета будут завершены, сказал он.

Он добавил, что процессу испытания новой российской машины "существенно помог" контракт с

Алжиром на поставку в эту страну 16 таких самолетов.

"Процесс испытаний был затянут, но контракт с Алжиром его существенно ускорил", - отметил Михайлов. Он добавил, что Як-130 - "очень хорошая и качественная машина".

*источник: РИА "Новости"
16.05.06*

АВИСМА ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ С AIRBUS

Европейский авиационный концерн Airbus объявил о подписании контракта с американской RTI International Metals и российским ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма". Стоимость контракта по поставке титановой продукции оценивается в \$1,4 млрд.

Как заявил "Коммерсанту" председатель совета директоров ВСМПО-Ависмы Вячеслав Брешт, стоимость контракта с российской корпорацией составит 60-70% заявленной Airbus общей суммы. Контракт будет действовать с 2007 по 2012 год. Стоит отметить, что около года назад ВСМПО-Ависма подписала со

вторым крупнейшим мировым производителем, американской Boeing, пятилетний контракт, предусматривающий увеличение доли ВСМПО-Ависмы в общем объеме закупок титана с 40 до 70%. Контракт начинает действовать с 2008 года.

Таким образом, в течение ближайших двух лет российская компания станет ключевым поставщиком титановых сплавов и заготовок для обеих мировых авиастроительных корпораций

*источник: ИА "Новый регион"
10.05.06*

НА ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ INTERECOLOGY-2006 ПРОВЕДЕНА ПРЕЗЕНТАЦИЯ МНОГОЦЕЛЕВОГО САМОЛЕТА-АМФИБИИ Бе-103

На проходившей с 17 по 20 апреля в г. Лимасол (Республика Кипр) 3-й экологической конференции "Interecology-2006" была проведена презентация легкого многоцелевого самолета-амфибии Бе-103. Конференция, которую открыл посол Российской Федерации на Кипре А. Нестеренко, была посвящена проблемам экологической безопасности, в частности вопросам организации экологического авиационно-космического мониторинга.

Возможности российской амфибии вызвали живой интерес присутствовавших на конференции представителей Министерства сельского хозяйства, природных ресурсов и окружающей среды Кипра, которые изучают возможность применения самолета-амфибии на острове.

Легкий самолет-амфибия Бе-103 может вести контроль за окружающей средой, загрязнением водной поверхности, метеорологическими условиями и радиационной обстановкой (включая взятие проб воды, воздуха и выполнение их экспресс-анализа), выполнять патрулирование (например, трубопроводов). Самолет-амфибия Бе-103 сертифицирован по АП-23 (Россия) и FAR-23 (США), а также по нормам Бразилии и Китая.

Самолет серийно строится в Комсомольске-на-Амуре. Первые амфибии уже поставлены заказчикам в России и США. Ведется строительство партии Бе-103 для заказчиков в КНР и Бразилии.

*источник: компания "ТАНТК им. Бериева"
03.05.06*

ИДЕТ СБОРКА ЦЕНТРОПЛАНА RRJ

На Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КнААПО) закончилась панельная сборка центроплана первого Российского регионального самолета, разработки ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Сразу после этого начался общий монтаж этой части планера самолета в одном из цехов производства гражданских самолетов.

Согласно графику производства, интеграция центроплана со средним отсеком фюзеляжа (Ф2) произойдет в мае. Параллельно будут вестись работы по сборке остальных частей корпуса - Ф3 и Ф4. После поступления с Новосибирского авиационного производственного объединения еще двух секций - носовой (Ф1) и хвостовой (Ф5), фюзеляж первого RRJ будет собран полностью. Это произойдет менее чем через пять месяцев - в сентябре этого года.

Одновременно завершается подготовка к вводу в эксплуатацию сверлильно-клепального автомата, на котором намечено клепать панели крыла RRJ. Это уникальное оборудование германского производства обладает семью управляемыми осями для обрабатываемой детали, системой визуализации подготовки программ, а также цифровым позиционером и поворотной рамой. Автомат способен клепать всеми видами заклепок (от 3,0 до 7,0мм), в том числе стержнями, и оснащен головкой для фрезерования.

Впервые в практике отечественного самолетостроения в производстве самолета RRJ будет использоваться реконфигурируемая цифровая оснастка по проектам фирм Германии и США.

*источник: компания "АХК "Сухой"
03.05.06*

САМАРСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ СБОРКУ НОВОГО ЛАЙНЕРА Ту-154М

Самарские авиастроители завершили сборку нового лайнера Ту-154М. В праздничные дни самолет был переведен из цеха на летно-испытательную станцию. Впереди серия наземных испытаний и первые полеты. На заводе "Авиакор" надеются, что уже через пару месяцев этот самолет выйдет на одну из линий внутренних российских авиаперевозок.

Нынешний лайнер впервые за 10 лет собран стро-го по установленному графику. Самолет оборудовали

современной навигационной системой. Её испытают во время первых полетов в середине мая.

На "Авиакоре" рассчитывают получить ещё ряд заказов. Как считают специалисты, на внутренних российских линиях Ту-154 прослужит ещё не одно десятилетие, - сообщает ГТРК "Самара".

*источник: ИА "Regnum"
03.05.06*

РОССИЯ СДЕЛАЕТ ГРУЗОВИКИ ИЗ ПАССАЖИРСКИХ AIRBUS

Российские авиастроительные предприятия в ближайшем будущем получат возможность заняться переделкой пассажирских самолетов Airbus A320 в грузовые - Airbus близок к подписанию соглашения о создании СП с Объединенной авиастроительной корпорацией. Эксперты уверены, что проект ориентирован в первую очередь на иностранные авиакомпании.

Планы создания в России производства по конвертации самолетов A320 были анонсированы еще зимой во время визита в Москву старшего вице-президента Airbus Аксея Крайна. По его мнению, выручка будущего предприятия может составить до \$2 млрд за все время его существования. Как стало известно "Бизнесу", Airbus вот-вот подпишет соглашение с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК): в пресс-службе Роспрома сообщили, что, вероятнее всего, это случится во время аэрокосмической выставки ILA 2006, которая пройдет 16-21 мая в Берлине.

В пресс-службе ОАК опровергать эту информацию не стали, однако раскрыть объем инвестиций в СП и назвать площадку, на которой оно будет базироваться, отказались. В ОАК отметили лишь, что предприятие будет создано на паритетных началах и что комплектующие для переделки самолета будут производиться на существующих мощностях в России.

Таким образом, все идет к тому, что Airbus опередит своего основного конкурента - компанию Boeing, которая еще в 2005 г. начала переговоры с ульяновским "Авиастаром" о размещении конвертационного производства Boeing 747, однако этот проект до сих пор находится в стадии обсуждения.

Руководитель аналитического отдела "АвиаПорта" Олег Пантелеев считает, что СП возникнет на базе функционирующего авиастроительного завода в Иркутске, Воронеже или в Ульяновске. "Занимать пустующие мощности нет смысла: это потребует больших первоначальных инвестиций", - объясняет он, напоминая, что "Иркут" и Воронежское авиастроительное объединение уже производят для Airbus ряд комплектующих. Источник "Бизнеса", знакомый с ходом переговоров, сообщил, что в качестве площад-

ки для реализации проекта также рассматривается завод в подмосковных Луховицах. В российском представительстве Airbus информацию комментировать не стали.

Сейчас на рынке чувствуется дефицит поддержанных грузовых самолетов. Поэтому проекты по конвертации устаревающих пассажирских машин в грузовые весьма актуальны. В ходе такой переделки демонтируется пассажирский салон, производится установка усиленных полов и погрузочно-разгрузочного оборудования, а для облегчения загрузки в фюзеляже самолета прорезается большой грузовой люк. Стоимость переоборудования самолета составляет в среднем \$10-15 млн.

"Пока никто не конвертирует A320, европейские предприятия переделывают только A300 и A310,- говорит Олег Пантелеев. - И Airbus не только открывает новую для себя нишу, но и увеличивает срок эксплуатации A320: первые самолеты начали летать еще в 1988 году".

"Проект перспективный, спрос на такие работы есть: у израильтян на конвертируемые Boeing 757 стоит очередь из заказчиков", - согласен гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

При этом эксперты считают, что основными клиентами предприятия станут иностранные перевозчики. "Безусловно, какое-то количество самолетов будет продано в России, но пока ведущие отечественные грузоперевозчики не выражали интерес к конвертируемому A320", - говорит Пантелеев. "Если такие самолеты будут стоить разумных денег, они могли бы вписаться в концепцию флота авиакомпании "Волга-Днепр", - предположил Борис Рыбак. - Компанию интересовали Tu-204 грузовой модификации, но A320 могут оказаться дешевле". Но вице-президент "Волги-Днепра" Артем Воскобойников сказал "Бизнесу", что сейчас рано говорить о том, будет ли этот тип использоваться в компании. "Пока этого самолета нет на рынке, его сложно рассматривать в качестве объекта наших инвестиций", - уклонился он от ответа.

*источник: газета "Бизнес"
03.05.06*

В УЗГА СЧИТАЮТ, ЧТО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПРОТИВ ЗАВОДА "ЗАКАЗАЛИ" КОНКУРЕНТЫ

Топ-менеджеры "Уральского завода гражданской авиации" (УЗГА), считают, что уголовное дело против предприятия инициировано иностранными конкурентами. Напомним, в начале апреля управление ФСБ по Свердловской области сообщило о возбуждении уголовного дела в отношении УЗГА по фактам незаконного экспорта продукции военного назначения. В рамках его на заводе был проведен обыск и выемка ста папок архивных документов, связанных с финансовой деятельностью предприятия.

По словам помощника коммерческого директора завода Александра Плотникова, одним из заинтересованных в уголовном преследовании УЗГА физических лиц может оказаться ОАО "Моторсич" (Украина). "В прошлом году они рассылали нашим заказчикам письма, порочащие деловую честь и репутацию завода. У меня есть копии этих бумаг, и есть основания полагать, что уголовное дело против нас может

оказаться результатом происков конкурентов. Кампания против УЗГА не отражает какие-либо ведомственные интересы российской стороны", - считает Александр Плотников.

После возбуждения уголовного дела менеджмент завода общается с правоохранителями в кабинете следователя. Однако, по словам Александра Комарова, им до сих пор не предъявили постановление о возбуждении уголовного дела. "Нам пытаются вменить в вину сделки по поставке редукторов и двигателей-запчастей для гражданских вертолетов. Все документы открыты и доступны, все согласовано с надзорными органами", - говорит Комаров.

Как сообщили в УФСБ, дело проходит в рамках особой секретности, поэтому пока никакой информации о ходе следствия нет.

*источник: ИА "Новый регион"
10.05.06*

ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ БЕ-200 ПЕРЕНЕСУТ ИЗ ИРКУТСКА В ТАГАНРОГ

Производство многофункциональных самолетов-амфибий Бе-200 планируется передать с Иркутского авиационного завода (входит в НПК "Иркут") в АО "Таганрогская авиация" ("Тавиа").

"Советом директоров "Иркут" изучается вопрос об организации окончательной сборки Бе-200 на "Тавиа". Конкретное решение будет принято после изготовления Иркутском всех 7 машин по контракту с МЧС России", сообщил источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он отметил, что решение будет приниматься с учетом стоимости изготовления, логистики и других факторов. При этом собеседник агентства не исключил, что "Тавиа" будет производить самолеты-амфибии Бе-200 совместно Иркутским авиазаводом.

Между тем генеральный директор "Тавиа" Николай Савицкий сообщил "Интерфаксу", что переговоры о размещении производства Бе-200 на предприятии ведутся давно, однако конкретного предложения завод еще не получал. "Должно поступить техническое задание, документы о том, как будет ставиться машина на производство; чья будет оснастка - мы будем изготавливать или передаст Иркутск, на каких условиях - выкупа, лизинга или других", - пояснил руководитель завода.

"Нам это (производство Бе-200 - ИФ) интересно, и мы с удовольствием взяли бы за эту работу", - отметил Н.Савицкий. По его словам, в настоящее время мощности предприятия загружены "по оборудованию

меньше, чем на 50%, по существующей численности работников -практически полностью". В случае постановки на производство Бе-200 "Тавиа" будет объявлять дополнительный набор сотрудников.

При этом на 2006 г. завод полностью обеспечен заказами по ремонту противолодочных самолетов Ту-142 для российского Минобороны и Индии, а также стратегических бомбардировщиков Ту-95 для российских ВВС.

"Кроме того "Тавиа" завершила подготовку производства для изготовления хвостового оперения (киля стабилизатора V4 и V5) ближнемагистрального самолета Ту-334. "В связи с передачей производства машины (с Луховицкого авиазавода - ИФ) на Казанское авиапредприятие кооперация по изготовлению Ту-334 была подтверждена, но дальнейшего движения пока еще не было", - сказал Н.Савицкий, добавив, что завод готов приступить к работе с момента начала финансирования.

"Тавиа" занимается производством, разработкой и ремонтом авиационной техники, в том числе техники двойного назначения, а также производством и ремонтом вооружения и военной техники. Здесь выпускается десантная техника для ВДВ, - парашютные платформы для десантирования техники и грузов, парашютные вышки, тренажеры.

*источник: газета "Труд"
10.05.06*

"КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАКОСМИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ ILA-2006 В БЕРЛИНЕ

С 16 по 21 мая 2006 г. в пригороде Берлина на территории аэропорта Шёнефельд пройдет 8-я международная авиакосмическая выставка ILA-2006. Компания "Сухой" примет в ней участие экспозицией, в которой будут представлены основные направления её деятельности в области гражданской авиации.

Экспозиция подчеркивает тенденцию, обозначившуюся в деятельности Компании "Сухой", - диверсификация производимой авиационной техники. Равное соотношение военной и гражданской продукции, в идеале, позволило бы стабильно обеспечивать загрузку производственных мощностей входящих в компанию предприятий, независимо от меняющейся конъюнктуры рынка боевой авиации. В центре экспозиции "Сухого" в Берлине будут модели регионального авиалайнера RRJ-95 и двигателя SaM146 фирмы SNECMA для всего семейства RRJ. В области гражданской авиации руководство "Сухого" делает ставку на данный перспективный проект, реализация которого предполагает широкое международное сотрудничество. Проект Russian Regional Jet (RRJ) - это семейство регионально-магистральных пассажирских самолетов (от 60 до 95 пассажиров), работу по которым компания "Сухой" ведет в кооперации с рядом известных европейских фирм, в частности Liebherr Aerospace. Объем заключенных контрактов на самолеты RRJ уже превысил 1 млрд.долл.

В единой российской экспозиции на авиасалоне в павильоне № 10 будет также представлена информация об экспортном ряде боевых самолетов семейства "Су". Различные модификации экспортной серии

многофункционального истребителя Су-30 являются "визитной карточкой" российской авиастроительной отрасли и формируют основу военного экспорта России. Тот факт, что все больше стран мира принимают его на вооружение своих ВВС, хорошо иллюстрирует огромный потенциал российского высокотехнологического сектора экономики и ведущей отечественной авиастроительной компании "Сухой".

Проходящая раз в 2 года Берлинская авиавыставка принадлежит к разряду наиболее представительных авиасалонов мира и считается одним из основных событий года в области авиастроения на Европейском континенте. Россия принимает участие в выставке ILA уже в восьмой раз. Делегацию Компании "Сухой" на ILA-2006 возглавляет генеральный директор Михаил Погосян.

В 2004 г. выставку посетили более 200 тысяч человек. На форуме были представлены новинки гражданской авиации - пассажирские, грузовые, частные и спортивные самолеты и вертолеты, а также военные машины. Большое внимание было уделено и новым космическим технологиям, в частности, искусственным спутникам различного назначения.

Показатели 2004 г. впечатляют: тогда в форуме участвовало 987 компаний из 42 стран мира. На стендах и под открытым небом была выставлена 331 единица авиатехники. Общая площадь выставки составила более 142 тысяч квадратных метров.

*источник:
компания "ОАО "Компания "Сухой"
12.05.06*

НА ILA-2006 ПОДПИСАНЫ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ RRJ

Компания Гражданские самолеты Сухого подписала на проходящей в Берлине авиационно-космической выставке ILA-2006 контракты на поставку оборудования для производства новых российских самолетов RRJ на общую сумму 19,665 млн. евро.

Как сообщил РИА Новости генеральный директор компании Виктор Субботин, один из контрактов подписан с немецкой компании Fooker, которая поставит два фрезерных станка для обработки деталей самолета RRJ. По его словам, сумма сделки составляет 6,5 млн. евро. Кроме того, на выставке ILA-2006 было подписано еще 3 контракта на общую сумму

13,165 млн. евро на поставку оборудования для производства самолетов RRJ. В частности, Виктор Субботин и главный управляющий компании Broetje заключили соглашение по поставкам производственного станда панелей стыковки фюзеляжа, а также автоматической линии для клепки панелей самолета RRJ.

Все оборудование предназначено для серийного производства этого нового российского регионального самолета на заводах Сухого в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске.

*источник: РИА "Новости"
17.05.06*

ПЕРВЫЙ ИЛ-76ТД-90ВД ГОТОВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ

06 мая 2006 г. в Ташкенте (Узбекистан) состоялась передача ГАО "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.Чкалова" российской авиакомпании "Волга-Днепр" первого из двух модернизированных самолетов Ил-76ТД-90ВД, оснащенного двигателями ПС-90А-76.

Церемония передачи авиалайнера состоялась в рамках рабочего визита в Узбекистан первого вице-преьера России Дмитрия Медведева. Авиалайнер модернизирован за счет оснащения двигателями ПС-90А-76 и авионики нового поколения, что позволяет ему соответствовать требованиям ICAO и эксплуатироваться без ограничений во всем мире.

Новый самолет будет представлен на выставке "ILA-2006" в Берлине. По словам Президента авиакомпании "Волга-Днепр" Алексея Исайкина, демонстрация модернизированного Ил-76 на международной выставке станет не только началом его коммерческой эксплуатации, но и стартом выхода на рынок авиалеревозок последующей серии самолетов, оборудованных двигателями ПС-90А.

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
17.05.06*

ВВС ПЕРУ ПРЕДСТАВИЛИ НА РАССМОТРЕНИЕ РОССИЙСКОЙ СТОРОНЫ ПРОСЬБУ О МОДЕРНИЗАЦИИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Военно-воздушные силы Перу намерены с помощью России модернизировать свой парк истребителей МиГ-29, сообщила перуанская газета "Ла Република". Просьба о модернизации самолетов МиГ-29, закупленных этой страной у Белоруссии около 10 лет назад, была представлена на рассмотрение РСК "МиГ".

Командование ВВС Перу планирует полностью модернизировать парк МиГ-29 с тем, чтобы по своим характеристикам эти самолеты превосходили истребители F-16. Среди мер по улучшению боевых и лет-

ных характеристик машин - доведение самолетов до уровня МиГ-29СМТ, увеличение продолжительности полета и их капитальный ремонт. По мнению перуанцев, этот шаг позволит восстановить стратегическое равновесие в регионе.

В настоящее время, сообщает "Ла Република", ВВС страны ожидают ответа РСК, включающего экономические соображения.

*источник: АРМС-ТАСС
17.05.06*

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОГРАММЫ БЕ-200 БУДУТ РЕШАТЬСЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ МАЯ

Перспективы дальнейших действий по программе производства, маркетинга, демонстрации и лизинга самолета-амфибии Бе-200 будут определяться на совещании в ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") во второй половине мая текущего года, заявил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, одной из важнейших задач НПК "Иркут" является скорейшее завершение программы поставок МЧС РФ семи самолетов-амфибий Бе-200С. "МЧС РФ просит НПК "Иркут" ускорить поставку четвертой серийной машины", - отметил источник.

Он полагает, что в 2006 г. будут изготовлены два самолета Бе-200, несмотря на то, что финансирование МЧС РФ, осуществляемое из государственного бюджета, недостаточно для поставки в текущем году второй машины. Пока не решен вопрос проведения демонстрационных полетов самолета Бе-200 в других

странах, но известно, что принято решение о направлении самолета на выставку ILA-2006 (Германия). "В Германию будет направлен самолет, принадлежащий МЧС РФ, так как два самолета Бе-200, принадлежащие ТАНТК им. Бериева, находятся в испытательной компоновке - без интерьеров, с контрольно-записывающей аппаратурой", - сказал собеседник.

Комментируя информацию в некоторых СМИ о переносе серийного производства самолетов Бе-200 с НПК "Иркут" в Таганрог, источник сказал, что для осуществления переноса производственной базы по выпуску Бе-200 необходимы контракты, но пока их нет. В случае получения контрактов на поставку Бе-200, действительно, производство Бе-200, скорее всего, будет перенесено в Таганрог, чтобы освободить площади НПК "Иркут" под основное производство.

*источник: AVIAPORT.RU
16.05.06*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" НАМЕРЕНА ВЫПУСКАТЬ ПО ОДНОМУ RRJ В НЕДЕЛЮ

Компания "Сухой" планирует к 2010 г. производить по 50-60 среднемагистральных самолетов RRJ в год. Об этом в Красноярске заявил заместитель гендиректора по стратегическому развитию корпорации Дмитрий Маценов.

"К 2010 году мы планируем производить 50-60 самолетов в год, то есть один самолет в неделю", - отметил Маценов, напомнив, что первый самолет RRJ планируется построить к июлю 2007 г.

По его словам, самолеты будут собираться на крупнейших российских заводах, в том числе на Дальнем Востоке - в Комсомольске-на-Амуре.

Напомним, что программа "Российский региональный самолет" (RRJ) - совместный проект компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, "дочка" ОАО "Компания "Сухой"), авиационного комплекса им. Ильюшина, ОКБ им. Яковлева и американской авиастроительной корпорации Boeing. Эта программа ставит целью создать самолет, отвечающий современным и перспективным требованиям к надежности, безопасности и операционной экономике. Самолеты семейства RRJ призваны стать основой роста и развития внутренних и международных маршрутных сетей российских авиакомпаний.

Решение о реализации проекта связано с острой необходимостью замены стареющего парка региональных воздушных судов типа Ту-134 и Як-40. Развитие проекта RRJ началось в 2002 г. Как ожидается, к 2008 г. будут осуществляться первые поставки самолетов. Согласно проекту, RRJ предполагается

строить в трех модификациях - на 60, 75 и 95 мест. Для всех вариантов компания "Пауэр джет" создает один двигатель SM-146 с минимальными изменениями для каждой модификации. По оценке специалистов, цена одного самолета типа RRJ не превысит \$30-35 млн. "Сухой" намерен вложить в развитие дочернего предприятия около \$1 млрд. Правительство Италии и компания Alenia Aerospazio планируют вложить около 300 млн евро в проект RRJ, включая затраты на покупку акций ГСС.

ОАО "Компания "Сухой" - крупнейший российский авиационный холдинг. В его состав входят ведущие российские конструкторские бюро и серийные самолетостроительные заводы. Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиационной промышленности - от проектирования до эффективно-го послепродажного обслуживания. Продукция холдинга - боевые самолеты марки "Су" являются передовыми образцами мирового рынка вооружений и составляют основу фронтовой авиации России и тактической авиации многих стран мира. Компания - крупнейший российский поставщик авиационной техники на экспорт, занимает 3-е место в мире по объемам производства современных истребителей. В настоящее время холдингом реализуются перспективные программы в области военного и гражданского авиастроения.

*источник: сайт "aksnews"
12.05.06*

КАПО ИМЕНИ ГОРБУНОВА БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ ИЛ-62МГР

На КАПО имени Горбунова будут производить грузовой самолет Ил-62МГр на базе серийного пассажирского авиалайнера Ил-62М.

Максимальная взлетная масса грузового самолета составляет 170 тонн, максимальная посадочная масса - 118 тонн. Общий объем грузовой кабины и багажника - около 200 кубических метров. Коммер-

ческая нагрузка составляет 40 тонн. Как сообщили в пресс-службе предприятия, Ил-62МГр станет первым грузовым самолетом, который будет производить КАПО имени Горбунова. С его появлением завод выходит на растущий рынок грузовой авиации.

*источник: ИА "Татар-информ"
12.05.06*

ШИБАЕВ В БЛИЖАЙШИЕ 3 ГОДА ОСТАНЕТСЯ ГЕНДИРЕКТОРОМ АВИАЗАВОДА "СОКОЛ"

Совет директоров ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" продлил полномочия генерального директора завода Михаила Шибаяева на 3 года. Об этом сообщил корреспондент агентства "НТА-Приволжье", присутствовавший на годовом собрании акционеров предприятия.

Акционеры также избрали новый состав Совета директоров, в который вошли 11 человек: заместитель руководителя Росимущества Дмитрий Аратский, председатель правления АКБ "Финпромбанк" Анатолий Гончаров, председатель совета директоров ЗАО "ГК "Каскол" Сергей Недорослев, заместитель генерального директора - генерального конструктора ФГУП "РСК "МиГ" по организации управления Александр Незнамов, начальник отдела территориального управления Росимущества по Нижегородской области Галина Попова, заместитель начальника

отдела Роспрома Евгений Старожук, директор дирекции проекта ЯК-130 НПК "Иркут" Василий Панков, генеральный директор - генеральный конструктор ФГУП "РСК "МиГ" Алексей Федоров, первый заместитель генерального директора - генерального конструктора ФГУП "РСК "МиГ" Сергей Цивилев, генеральный директор ОАО "НАЗ "Сокол" Михаил Шибаяев, заместитель генерального директора - генерального конструктора ФГУП "РСК "МиГ" по экономике и финансам Сергей Ярмилко.

Председателем совета директоров избран генеральный директор - генеральный конструктор ФГУП "РСК "МиГ" Алексей Федоров.

Акционеры утвердили ООО "Аваль" (Москва) в качестве аудитора общества на 2006 год.

*источник: ИА "НТА-Приволжье"
26.05.06*

"АВИАСТАР" ДАЕТ КОМАНДУ НА ВЗЛЕТ

Ульяновский авиазавод "Авиастар-СП" объявил о планах перейти от штучной к серийной сборке гражданских самолетов. На фоне срыва обязательств по контракту с Китаем на постройку 5 грузовых Ту-204 заявление выглядит слишком оптимистично. Однако аналитики уверены, что у завода еще есть шанс загрузить мощности.

На расширенном производственном совещании менеджмента ЗАО "Авиастар-СП" гендиректор предприятия Виктор Михайлов поставил задачу уже во втором полугодии перейти на серийный выпуск самолетов. Эти планы имеют под собой основу: в начале мая лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписала с заводом твердый договор о поставке 13 самолетов семейства Ту-204 с 2006 по 2008 г. Стоимость заказа превышает \$300 млн. За последние 3 года "Авиастар" собрал лишь 10 самолетов: по 4 в 2005 и 2004 годах, 2 - в 2003.

Реализацию последних контрактов по строительству Ту-204 нельзя назвать успешной. В 2001 г "Авиастар" подписал контракт на поставку 5 грузовых самолетов Ту-204-120 и опцион еще на 10 самолетов китайским компаниям China Southwest и China Northwest. Но поставить эти самолеты в Китай до сих пор не удалось. Сначала в Китае была реорганизация государственных авиакомпаний, затем у самого "Авиастара" начались проблемы с финансированием строительства. Окончательные сроки поставок были согласованы только в конце прошлого года. Ожидается, что первый Ту-204 китайские перевозчики получат в сентябре этого года.

Впрочем, заказчиков самолетов эти неудачи не останавливают. По словам коммерческого директора ИФК Алексея Упорова, сроки по китайскому контракту были сорваны не по вине завода. "Мы на 100% уверены, что все сроки по нашему контракту будут соблюдены", - говорит он. По его словам, все это

время "Авиастар" не стоял на месте: "Потенциал "Авиастара" сохранился. Виктор Михайлов сделал неплохой задел, но поскольку не было заказов и финансирования, реализовать его в жизнь было невозможно".

Контрактом между ИФК и "Авиастаром" предусмотрен опцион еще на 10 самолетов Ту-204. В твердый заказ он может превратиться в четвертом квартале 2007 г. при соблюдении всех договоренностей со стороны завода. По словам Алексея Упорова, недостаток желающих приобрести Ту 204 у ИФК нет. Из первых 13 самолетов 3 будут поставлены кубинской авиакомпанией Cubana, 6 самолетов готова купить "Волга-Днепр" и еще 2 - "Владивосток авиа". По остальным самолетам ведутся переговоры с рядом российских и зарубежных компаний, называть которые Упоров отказался.

Аналитики уверены, что на этом этапе у завода еще есть шансы загрузить свои мощности. По мнению руководителя аналитического отдела "АвиаПорт" Олега Пантелеева, после снятия ареста с акций ИФК в отношениях с "Авиастаром" возможна эффективная схема финансирования, когда ИФК будет авансировать строительство самолетов. "Авиастар-СП" краткосрочно кредитуются, после чего, достроив самолет, передает его ИФК. ИФК кредитуются под этот самолет на длинные деньги, возвращает деньги "Авиастару", а завод их запускает в оборот на следующий самолет", - комментирует Пантелеев.

Если контракт ИФК и "Авиастара" по Ту-204 будет успешным, возможно расширение сотрудничества между компаниями. Ранее ИФК обсуждала возможность лизинга Ан-124 "Руслан", серийное производство которого со временем может быть развернуто на ульяновском заводе.

*источник: газета "Бизнес"
12.05.06*

БЕ-200 НЕ БУДЕТ ЛЕТАТЬ В ЭТОМ ГОДУ НАД ИТАЛИЕЙ, НО СМОЖЕТ ЛЕТАТЬ НАД ПОРТУГАЛИЕЙ

Италия не будет брать в текущем году в лизинг самолет Бе-200, как она это делала два предыдущих года подряд. Об этом "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

В то же время он подчеркнул, что на открывающейся на днях выставке IFA-2006 российская сторона проведет серию переговоров с представителями Португалии о возможности передачи в лизинг одного самолета Бе-200ЧС.

Предварительно португальская сторона выразила желание об эксплуатации Бе-200 в стране с первого июля текущего года. Однако, по словам источника, твердого решения о взятии в лизинг Бе-200 пока не принято. Как считает собеседник, в Португалию будет направлен второй летный экземпляр Бе-200, принадлежащий ТАНТК им. Бериева. Сейчас самолет готовят к возможной отправке в Португалию для опытной эксплуатации.

По сведениям источника, продолжаются переговоры с Авиалесоохраной России по передаче этой структуре самолетов Бе-200ЧС для тушения лесных пожаров. Однако, кроме малочисленности самолетов

Бе-200ЧС (их всего 3 "боевых" экземпляра), существуют многие сложности "рабочего" порядка - не отработаны схемы оплаты работы самолетов МЧС РФ в другом ведомстве, должна быть предусмотрена необходимость "изъятия" самолетов из Авиалесоохраны для использования в интересах МЧС РФ в случае наступления каких-либо чрезвычайных ситуаций и т.д.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о валидации самолета Бе-200 по западноевропейским нормам и требованиям (подтверждение российского Сертификата типа), источник отметил, что по его мнению, если будет контракт с одной из европейских стран на поставку Бе-200, то валидация пойдет достаточно просто и быстро.

Как считает собеседник, западноевропейским странам интересно сертифицировать самолет, по назначению которого сертификация в Европе, кроме России, нигде более не производилась. Некоторый опыт сертификации самолетов-амфибий имеется только в России, США и Канаде.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.06*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." ПОДПИСАЛА ДОГОВОРЫ О ПОСТАВКЕ САМОЛЕТОВ С "ВАСО" И "АВИАСТАР СП"

4 мая 2006 г. лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." подписала твердые договоры о поставке 9 самолетов семейства Ил-96 с воронежским акционерным самолетостроительным обществом "ВАСО" и 13 самолетов семейства Ту-204 с ульяновским авиазаводом "Авиастар СП".

Самолеты будут поставлены российским и зарубежным заказчикам в соответствии с имеющимися у ИФК контрактами о поставках данной авиатехники до 2008 г. Общая стоимость заказанных на авиазаводах самолетов составляет порядка \$970 млн.

Финансирование строительства самолетов ведется за счет средств, получаемых от размещения дополнительных акций ИФК среди акционеров Общества, а также привлекаемых под эти контракты займов и авансов от авиакомпаний - заказчиков самолета-

тов. Реализация подписанных "Ильюшин Финанс Ко." контрактов позволит в период с 2006 по 2008 гг. обеспечить загрузкой мощности воронежского и ульяновского авиазаводов, а также смежных предприятий - поставщиков оборудования и комплектующих для самолетов и двигателей. В частности, для комплектации новых самолетов в апреле текущего года между ИФК и ПМЗ были заключены договора о поставке 29 двигателей ПС-90А и ПС-90А1, которые будут устанавливаться на Ил-96 и Ту-204. В ближайшее время запланировано заключение еще одного договора на поставку 24 двигателей.

источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
05.05.06

ТАПОИЧ ПЕРЕДАЛ КОМПАНИИ "ВОЛГА-ДНЕПР" ПЕРВЫЙ ИЗ ДВУХ МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76

Первый самолет Ил-76ТД-90ВД передан Ташкентским авиационным производственным объединением им. Чкалова (ТАПОИЧ) российской компании "Волга-Днепр". Заместитель генерального директора "Волга-Днепр" Юрий Зайцев, подписавший акт о приемке самолета, заявил, что до конца года его компания надеется получить и второй лайнер, заказанный узбекским партнерам. По его словам, модернизированный Ил-76ТД-90ВД отвечает всем требованиям ИКАО по уровню шума и выбросов в атмосферу, что позволит без ограничений использовать его на рынках грузовых авиаперевозок Европы, Северной Америки, Австралии и Японии.

Данная работа проводится в рамках национального проекта "Модернизация самолета Ил-76", осуществляемого авиакомпанией "Волга-Днепр", ТАПОИЧ, а также АК "Ильюшин" и Пермским моторным заводом. Цель проекта, поддерживаемого министерствами промышленности и энергетики и транспорта России, - доведение Ил-76 до полного соответствия международным требованиям и ограничениям по шумам и выбросу вредных веществ.

источник: АРМС-ТАСС
10.05.06

КУБА РАССЧИТЫВАЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ С РОССИЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ О ПОСТАВКАХ ИЛ-96-300 И ТУ-204

Куба рассчитывает заключить с Россией дополнительные соглашения о поставках самолетов Ил-96-300 и Ту-204, сообщил ИТАР-ТАСС посол Кубы в Москве Хорхе Мартинес.

По его словам, "есть договоренность между правительствами двух стран о поставках пяти самолетов в этом и следующем году для развития гражданской авиации Кубы". "Если все пойдет по графику, и наше сотрудничество в этой области будет продолжаться столь же эффективно, то, несомненно, Гавана будет рассчитывать на дополнительные поставки", - отметил дипломат. "Все договоренности о сотрудничестве с Россией в авиационной сфере остаются в силе", - подчеркнул Мартинес. Он напомнил, что "Куба имеет воздушный флот русского производства". Посол

сообщил, что "самолет Ил-96-300 поступит в распоряжение авиакомпании Cubana Aviacion и будет совершать обычные рейсы".

Договор о поставке двух Ил-96-300 для Cubana Aviacion подписали в 2004 г. лизинговая компания "Ильюшин финанс ко." и внешнеторговое предприятие Кубы "Авиаимпорт". Эти лайнеры заменят парк самолетов Ил-62. Новые самолеты планируется эксплуатировать в двух режимах: повседневно, как линейные пассажирские самолеты, в частности, на маршрутах в Южную Америку, а в случае необходимости в них будет монтироваться ВИП-салон для обслуживания Фиделя Кастро.

источник: АРМС-ТАСС
03.05.06

РОССИЯ ЗАКУПИТ В ИЗРАИЛЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Как сообщает РИА Новости, такое заявление сделал сегодня полпред президента РФ в Южном федеральном округе Дмитрий Козак, находящийся в Израиле с рабочим визитом.

После посещения завода по производству беспилотных самолетов Козак отметил, что у России имеется интерес к закупке подобного оборудования, и уже сделаны "конкретные заказы". Основной целью визита Козака в Израиль является укрепление двусторон-

него сотрудничества и обмен опытом борьбы с терроризмом. В рамках визита полпред президента РФ в ЮФО встречался с израильскими политиками, включая премьер-министра Эхуда Ольмерта, и главами силовых структур. Он также побывал на предприятиях оборонной промышленности и военных объектах.

источник: сайт "Forum.msk"
11.05.06

ВОРОНЕЖУ ЗАКАЗАЛИ САМОЛЕТОВ НА \$500 МЛН

Авиализинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписала контракт с ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) на поставку девяти самолетов семейства Ил-96. Стоимость заказа - около \$500 млн. Воздушные суда должны быть поставлены до конца 2008 г. Среди лизингополучателей - авиакомпании Cubana (Куба), "Волга-Днепр", "Атлант-Союз" и, возможно, китайская Silk Route Cargo Airlines CoLtd. По словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, на стапелях завода в разной степени готовности - 5 авиалайнеров типа Ил-96.

Как сообщил гендиректор ИФК Александр Рубцов, авиализинговая компания подписала твердые договоры о поставке 13 самолетов семейства Ту-204 с ульяновским авиазаводом "Авиастар СП" и девяти лайнеров типа Ил-96 - с ВАСО. Таким образом, сформирован заказ общей стоимостью \$970 млн, из них для воронежского завода - около \$500 млн. Самолеты будут поставлены российским и зарубежным заказчикам до конца 2008 г. Среди лизингополучателей - авиаперевозчики Cubana (Куба), "Волга-Днепр", "Атлант-Союз" и, возможно, китайская Silk Route Cargo Airlines CoLtd, с которой на данный момент подписан протокол о намерениях.

По словам Александра Рубцова, задел самолетов на обоих заводах в настоящее время исчерпан, и возникла необходимость срочно запускать строительство новых, чтобы своевременно выполнить обязательства перед заказчиками. Портфель заказов ИФК на авиалайнеры разных типов составляет около 80 бортов. "С момента получения металла до сдачи в эксплуатацию срок изготовления одного лайнера составляет от 16 до 18 месяцев, поэтому нужно закладывать новые самолеты. Мы стараемся перейти от штучного производства воздушных судов к серийному. И в ближайшее время будут подписаны новые договоры", - отметил руководитель авиализинговой компании.

Финансирование строительства авиалайнеров будет вестись за счет средств, получаемых от разме-

щения дополнительных акций ИФК среди акционеров общества, а также за счет привлекаемых под контракты банковских займов и авансов от заказчиков самолетов. По словам господина Рубцова, на ВАСО и "Авиастар" с начала года в виде авансовых платежей уже направлено порядка \$80 млн. До 1 июня на авиазаводы планируется направить дополнительно около \$150 млн, полученных от оплаты допэмиссии частными акционерами, среди которых - Национальная резервная корпорация (НРК), контролируемая депутатом Госдумы Александром Лебедевым. Допэмиссия, которая позволяла ИФК получить предусмотренные в федеральном бюджете 2005 г. 2,75 млрд рублей на реализацию лизинговых программ, в августе минувшего года была частично заблокирована в результате ареста акций компании. Уставный капитал ИФК, который на тот момент составлял \$220 млн, должен был быть увеличен на \$250 млн. Государство в самом конце декабря 2005-го внесло свою долю в \$100 млн, однако НРК и другие частные акционеры оплатить \$150 млн из-за ареста акций ИФК не могли.

Арест был снят с 55% акций ИФК в середине апреля. Как рассказал вчера Александр Рубцов, с частными акционерами достигнута договоренность об оплате эмиссии до конца мая. 60% полученных средств перечислят ВАСО, остальные - ульяновскому "Авиастару". До конца года планируется проведение второй допэмиссии акций, которая, по словам топ-менеджеров ИФК, увеличит уставный капитал компании в полтора-два раза.

По словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, в настоящее время на стапелях авиазавода в близком к завершению состоянии находятся 3 Ил-96 в пассажирском варианте и 2 - в грузовом, еще 5 лайнеров - в деталях. "Два пассажирских авиалайнера мы сдадим в конце текущего года, один пассажирский и два грузовых - до конца следующего", - сообщил Михаил Шушпанов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
06.05.06*

САМОЛЕТЫ ТУ-160 ПОСТУПАТ ВВС РОССИИ ОТ ОАО "ТУПОЛЕВ"

Один из Ту-160, передача которого российским ВВС планируется в текущем году, не является самолетом новой постройки Казанского авиационного производственного объединения (КАПО), а представляет собой модернизированный самолет из ранее построенных, которые использовались ОАО "Туполев" для проведения летных испытаний в Жуковском. Об этом "АвиаПорт.Ru" заявил информированный источник оборонно-промышленного комплекса.

По его словам, первый из двух самолетов будет передан ВВС уже в мае.

Источник отметил, что финансирование программы Ту-160 остается скудным. "Минобороны на текущий год по Ту-160 смогло выделить просто крохи. Но и для их получения необходимо пройти через конкурс, даже если ты единственный разработчик, а при этом деньги по теме продолжают

лежать в казначействе", - констатировал он. По мнению специалиста, в перспективе производство самолетов Ту-160 вряд ли будет возобновлено, однако это и нецелесообразно.

"В ближайшие годы надо достроить производственный завод на КАПО по Ту-160 и поддерживать и модернизировать существующий парк этих машин", - считает собеседник.

Отвечая на вопрос о создании в перспективе дальнего бомбардировщика-ракетносца, источник сказал, что пока никакого заказа на новую разработку по этой теме нет. К тому же, создание нового авиационного комплекса дальней авиации стоит громадных денег.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.06*

СО ВТОРОГО ПОЛУГОДИЯ 2006 ГОДА ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПЕРЕХОДИТ НА СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК САМОЛЕТОВ

Об этом шла речь на расширенном производственном совещании менеджмента ЗАО "Авиастар-СП" по итогам работы предприятия в апреле. Директор по производству Ирек Ахметович Аминов в своем выступлении отметил, что коллективом завода обеспечено выполнение основного показателя - плана по товарным объемам. Передан на сертификационные испытания самолет Ту-204-120СЕ. Обеспечена бесперебойная работа четырех лайнеров Ту-204-300, успешно эксплуатирующихся в авиакомпании "Владивосток Авиа".

Генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Васильевич Михайлов поставил перед заводчанами задачу - перейти во втором полугодии нынешнего года на серийный выпуск самолетов. Основания для этого имеются. 4 мая с.г. лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" подписала твердый дого-

вор с ЗАО "Авиастар-СП" о поставке 13 самолетов семейства Ту-204, предназначенных для передачи отечественным и зарубежным авиаперевозчикам. Стоимость заказа превышает 300 млн. долл. Поставка самолетов запланирована на 2006 и 2008 гг.

Проводимая в последние годы на предприятии большая работа по оптимизации производства, сохранению квалифицированных кадров, привлечению молодежи, организации ее учебы на рабочих местах, позволяет делать положительные прогнозы с учетом того, что этим же контрактом предусмотрен опцион еще на 10 самолетов. Он может быть превращен в твердый заказ в четвертом квартале 2007 г. Для этого завод должен выполнить обязательства по первому контракту, подчеркнул В.В.Михайлов.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
10.05.06*

В ВОРОНЕЖЕ НАЧАЛИ СТРОИТЬ ДВА НОВЫХ САМОЛЕТА ИЛ-96-300 ДЛЯ КУБЫ

Воронежские авиастроители приступили к изготовлению двух новых самолетов Ил-96-300 для Кубы. Как сообщил заместитель генерального директора компании "Ильюшин-Финанс" Вячеслав Саликов, которая выступает поставщиком лайнеров для кубинской авиакомпании, "сборку самолетов осуществляет Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО)".

По его словам, "начало строительства самолетов стало возможным после того, как был подписан контракт, согласно которому Россия поставит для Кубы самолеты двух типов. ВАСО взяло на себя производство двух Ил-96-300, а ульяновские самолетостроители - двух Ту-204".

Лайнеры Ил-96-300 будут оборудованы двумя пассажирскими салонами. По мнению специалистов,

они полностью отвечают всем международным требованиям как по своим техническим характеристикам, так и по комфортности.

Это второй контракт за последние 2 года на поставку на Кубу российских самолетов. Из Воронежа уже отправлены на Кубу 2 таких лайнера, которые начали регулярные рейсы в составе компании "Кубана ди авиасьон" (Cubana de Aviacion). Вячеслав Саликов также сообщил, что "рассматривается вопрос о дополнительных поставках российских самолетов на Кубу, которые будут осуществляться с развитием в этой стране эксплуатационной авиационной базы".

*источник: АРМС-ТАСС
10.05.06*

"АЭРОФЛОТ" РЕШИЛ ОТЛОЖИТЬ ПОКУПКУ САМОЛЕТОВ НА \$3 МЛРД

Авиакомпания "Аэрофлот - российские авиалинии" решила отложить заключение сделки по приобретению самолетов на сумму \$3 млрд в связи с критикой друг друга Москвы и Вашингтона.

"Это стало очень политизированным. Это откладывалось несколько раз и... это отложено снова", - сказал источник, знакомый с ситуацией. Ранее высказывались предположения, что в связи с критикой

вице-президента США Дика Чейни в адрес России "Аэрофлот", 51% акций которого принадлежит государству, решил "отомстить", предпочтя приобрести 22 самолета компании Airbus, а не ее главного конкурента, американской корпорации Boeing.

*источник: сайт "Газета.Ru"
10.05.06*

ТЕХНИКА ПОЛЕТА

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" заключило несколько контрактов на поставку оборудования для производства самолетов RRJ.

Один из контрактов, сумма сделки которого составляет 3,32 млн. евро, подписан с немецкой компанией Fooke GmbH о поставке пятикоординатного фрезерного станка с числовым программным управлением (ЧПУ). Еще 2 контракта на общую сумму 8,05 млн. евро были заключены с немецкой компанией Brotje GmbH. Все закупленное оборудование предназначено для производства самолетов RRJ на Комсом-

ольском-на-Амуре авиационном предприятии.

Как заявил заместитель генерального директора ЗАО Юрий Тарасов, "новое оборудование снизит трудоемкость производства на 40%. Одновременно с закупкой оборудования мы запускаем программу обучения рабочего персонала".

На текущий момент объем заказов на самолеты RRJ уже превысил 1 млрд. долл.

*источник: газета "Гудок"
19.05.06*

НА САМАРСКОМ ЗАВОДЕ "АВИАКОР" ЗАКОНЧЕНА СБОРКА НОВОГО САМОЛЕТА ТУ-154

Самарские авиастроители завершили сборку нового лайнера Ту-154. Сейчас проходят наземные испытания, вскоре начнутся летные, а в конце мая самолет должны передать заказчику в Краснодарский край. По словам управляющего директора "Авиакоора" Сергея Лихарева, в процессе работы заказчик самолета потребовал установить на лайнере более современные системы навигации. "Машина не уступает тому самолету, который мы сделали для руководства ФСБ, - отметил Сергей Лихарев. - Самолет соответствует тем навигационным требованиям, которые в Европе будут введены только с января 2007 года".

В декабре 2005 г. самарский авиационный завод отправил в Москву новый лайнер Ту-154 для высшего руководства ФСБ. Это модернизированная модель, специально созданная конструкторами КБ "Туполева". Самолет оснащен по последнему слову техники, а его навигационная система не имеет аналогов.

В новом Ту-154, предназначенном для "Авиалиний Кубани", 2 салона: бизнес и эконом-класс. Заказчику самолет обойдется порядка \$6 млн. Это дешевле, чем западные аналоги.

Нынешний лайнер впервые за 10 лет собрали по строго установленному графику. Сейчас у нового лай-

нера тестируют системы навигации, потом опробуют двигатели на всех режимах. С 15 мая авиастроители планируют начать летные испытания. По словам Сергея Лихарева, будет 5 полетов с отработкой всех систем. До 29 мая лайнер отправят заказчику.

Позже для Авиалиний Кубани достроят и второй Ту-154. Кроме того, с правительством Самарской области подписан договор на сборку еще одной "тушки". В феврале в местных СМИ сообщалось, что правительство губернии планирует приобрести у ОАО "Авиакоор" два самолета Ту-154. Авиатехнику предполагается использовать для правительственных рейсов и чартеров футбольного клуба "Крылья Советов".

Также планируется провести 10 капремонтов. Некоторые из них - например, для МВД Словацкой республики - с глубокой модернизацией салона и навигационных систем. По словам авиастроителей, на гражданских рейсах Ту-154 по-прежнему на первом месте. Как считают специалисты, Ту-154 прослужит еще не одно десятилетие.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
10.05.06*

В 2006 ГОДУ КАЗАНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД ИЗГОТОВИТ 5 ГАЗОТУРБИНЫХ УСТАНОВОК НК-38СТ

ФГУП Казанское моторостроительное производственное объединение (КМПО) планирует в текущем году изготовить 5 наземных промышленных газотурбинных установок (ГТУ) типа НК-38СТ. Об этом сообщил коммерческий директор КМПО Алексей Березкин.

Как отметил специалист, в прошлом году был сдан в промышленную эксплуатацию в "Тюменьтрансгаз" первый агрегат этого типа, и на сегодня он поработал практически без сбоев 4200 часов. Находящиеся в производстве НК-38СТ будут поставлены в доработанном виде по камере сгорания, по опорам, по "горячей" части. Заявленные показатели должны быть обеспечены на 103-ей машине (первой из пяти выпуска 2006 г.) - будут достигнуты КПД=38% и соответствующий уровень экологии, отметил Алексей Березкин.

Он отметил, что ГТУ НК-38СТ создана на базе научно-технического задела по программе создания перспективного винтовентиляторного авиационного двигателя НК-93, который на протяжении нескольких

лет не может начать летные испытания из-за отсутствия финансирования.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о техническом перевооружении КМПО, А. Березкин сказал, что на предприятии ежемесячно проводится заседание инновационного комитета с рассмотрением программ по инвестициям. На сегодня защищены проекты по лопаточному производству, по газоперекрывающим агрегатам и газотурбинным электростанциям с соответствующими объемами инвестиций. Перспективный продукт КМПО - электростанция, производство их планируется начать уже в 2006 г. "Обкатывать" электростанции планируется на площадке потенциального заказчика "Татэнерго".

По данным руководителя, на сегодня на КМПО всего занято примерно 9500 человек, включая социальную сферу. Основных рабочих примерно 2500 человек.

*источник: AVIAPORT.RU
10.05.06*

СУ-27 ДЛЯ МЕКСИКИ

ВМС Мексики намерены закупить самолеты Су-27 с целью сформировать первое в стране подразделение стратегического воздушного контроля. Такое заявление сделал заместитель главы Министерства флота Мексики адмирал Армандо Санчес Морено. По его словам, Главный штаб ВМС Мексики проанализировал предложения, поступившие из России и Швеции, и пришел к выводу, что истребители Су-27 имеют ряд преимуществ перед шведскими самолетами Gripen. Адмирал также сообщил, что первое мексиканское подразделение истребителей "Су" планируется разместить на базе в районе

Кампече. Именно там находятся основные нефтяные месторождения страны.

Комментируя заявление адмирала Армандо Санчеса Морено, заместитель генерального директора "Рособоронэкспорта" Иван Гончаренко пояснил, что "с мексиканской стороны по этому вопросу действительно в течение продолжительного времени ведутся переговоры".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
12.05.06*

УОМЗ ПРОДЕМОНСТРИРУЕТ В БЕРЛИНЕ ВОЗМОЖНОСТИ НОВОЙ СИСТЕМЫ ОПТИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ

На Международном аэрокосмическом салоне "ILA-2006" Уральский оптико-механический завод представит совместно с компанией Diamond Aircraft применение системы оптического наблюдения круглоосуточного действия (СОН-112) в составе легкого самолета. Впервые образец СОН-112 был продемонстрирован в 2005 г. на французском авиасалоне в Ле Бурже. В гражданской авиации системы оптического наблюдения уральского производства применяются в качестве воздушного средства наблюдения и мониторинга газопроводов, электросетей, водоемов, лесных массивов, а также картографирования. Системы УОМЗ расширяют возможности охраны потенциально опасных объектов-аэропортов, АЭС, ТЭС, мониторинга пожаров службами МЧС и поисково-спасательных работ.

Производственное объединение "Уральский оптико-механический завод" является одним из ведущих предприятий России по разработке и производству оптико-электронных приборов военного и гражданского назначения.

УОМЗ обеспечивает потребности авиации, военно-морского флота и сухопутных войск в оснащении их оптико-электронными прицельными системами, разработанными с учетом достижений лазерной технологии. Приборы, изготавливаемые заводом, устанавливаются на различные типы самолетов и вертолетов - МиГ-27, МиГ-29, Су-27, Су-30, Ми-8, Ми-24, Ка-50, Ка-52 и другие.

В сфере гражданского приборостроения УОМЗ развивает направления по разработке и производству систем наблюдения, геодезических приборов, медицинской техники, светотехники, товаров народного потребления. Являясь лидером на российском рынке, УОМЗ серийно выпускает 15 наименований геодезических приборов различного класса точности и назначения и успешно экспортирует их более чем в 30 стран мира. Приоритетным в рамках медицинского направления является производство неонатальной техники.

Стратегия развития Уральского оптико-механического завода предусматривает активную работу на мировых рынках. Начиная с 2000 г., УОМЗ и немецкая фирма Wibka успешно выполнили ряд совместных проектов. В конце 2005 г. сотрудничество УОМЗ с фирмой Wibka вышло на качественно новый уровень. Стороны заключили контракт на поставку и разработку базовой системы оптического наблюдения (-СОН 124У) для вертолетов, стоящих на вооружении миротворческих сил ООН.

В части технического перевооружения УОМЗ активно сотрудничает с фирмой Arinstein Mashinen & Anlagen GmbH - одной из крупнейших немецких инжиниринговых и сервисных компаний. В рамках данного проекта Уральский оптико-механический завод проводит комплексную модернизацию технологической производственной базы предприятия.

Более 10 лет Уральский оптико-механический завод поддерживает двухсторонние отношения с германской фирмой Geofennel. Компания Geofennel обладает эксклюзивным правом на продажу оптико-механических теодолитов производства УОМЗ в странах ЕС. За время сотрудничества в Европу поставлено более 3200 теодолитов выпуска уральского предприятия.

С 2003 г. УОМЗ успешно работает как самостоятельный экспортер, и сегодня ФГУП "ПО "УОМЗ" продлено право на осуществление самостоятельной внешнеэкономической деятельности в сфере поставок запчастей и сервисно-гарантийного обслуживания военной техники до 2009 года. С продлением права на самостоятельную деятельность завод продолжит освоение объемного рынка, включающего около 30 государств ближнего зарубежья, Восточной и Западной Европы, Америки, Азии и Африки.

*источник: компания "ФГУП "Уральский оптико-механический завод"
11.05.06*

ГУП "ЗАВОД ИМ. В.Я.КЛИМОВА" ЗАЯВЛЯЕТ О СЕБЕ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

Завод им. В.Я.Климова со стендовой экспозицией впервые участвует в международном аэрокосмическом салоне ILA-2006, который проходит с 16 по 21 мая в Берлине. Предприятие представляет весь спектр опытно-конструкторских работ в области авиадвигателестроения, систем автоматического управления. В этом году Россия принимает участие в салоне в качестве страны-партнера. Во время работы выставки ожидаются визиты Президента Владимира Путина и Канцлера Германии Ангелы Меркель, которые посетят российскую экспозицию.

В целях продвижения ФГУП "Завод им. В.Я.Климова" на международном рынке запланированы встречи с основными европейскими производителями авиационной техники: AVIO S.P.A. (Италия), EADS (Германия), EUROCOPTER, Rolls Royce Corporation (Великобритания) и др. На них будут обсуждаться вопросы партнерства и сотрудничества в сфере проектирования двигателей, а также состоятся презентации НИОКР завода.

ФГУП "Завод им. В.Я.Климова" одно из немногих российских предприятий, способных эффективно конкурировать с ведущими мировыми разработчиками газотурбинных двигателей и установок. Это подтверждается многочисленными разработками.

Основной упор в своей экспозиции завод делает на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Одной из последних разработок завода является новый вертолетный двигатель ВК-800 мощностью 800 л.с., эксплуатационные характеристики которого не уступают новейшим зарубежным аналогам в классе мощности 600-1000 л.с. - PW-210 (Pratt&Whitney, Канада), HTS-900 (Honeywell, США). Также на стенде завода им. В.Я.Климова каждый посетитель сможет ознакомиться с видеоматериалами, демонстрирующими процесс создания двигателя от идеи до его сертификации.

*источник:
компания "Завод им. В.Я.Климова"
11.05.06*

УЗБЕКОВ ЛЮБЯТ

Нехватка самолетов вынуждает российские авиакомпании искать нетрадиционные пути пополнения летного парка. Вчера Ташкентский авиазавод сообщил о подписании с петербургской компанией "Техноспецсталь-Инжиниринг" контракта на поставку 30 пассажирских турбовинтовых самолетов Ил-114, передало "Рейтер". Суда будут поставлены в течение 2006-2008 гг. Стоимость контракта не разглашается. Но известно, что эти самолеты стоят менее \$10 млн. В "Техноспецсталь-Инжиниринг" "Ведомостям" сообщили, что собираются передавать купленные самолеты в лизинг российским авиакомпаниям. Здесь утверждают, что соответствующие договоренности уже имеются с "Атлант-Союзом", "Северсталью" и "Волга-Днепром". Впрочем, в "Волга-Днепре" говорят, что переговоры на сей счет еще ведутся.

Сейчас в России летают лишь 2 Ил-114. Но "Техноспецсталь-Инжиниринг" вряд ли прогадала, поставив на этот самолет. Российские авиаперевозчики давно страдают от нехватки региональных лайнеров. Ведь устаревшие Як-40 постепенно выбывают из эксплуатации, а заменить их нечем. Ввозить дорогие "иномарки" невыгодно, а отечественный авиапром пока ничего не может предложить отрасли. "Гражданские самолеты Сухого" все еще доводят до ума RRJ, а "Ильюшин финанс" никак не выведет на массовый рынок Ан-148. RRJ будет запущен в серию не раньше 2008 г. А значит, за это время "Техноспецсталь-Инжиниринг" может неплохо заработать на поставке в Россию узбекских авиакомпаний.

источник: газета "Ведомости"
11.05.06

РЕГИОНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ РАЗВЕЛИ ПО РАЗНЫМ ЭШЕЛОНАМ

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) и авиационная холдинговая компания "Сухой" (АХК "Сухой"), продвигающие схожие проекты региональных самолетов Ан-148 и Russian Regional Jet (RRJ), после нескольких лет конфликтов договорились о сотрудничестве. По сведениям Ъ, руководители компаний готовятся подписать документ, предусматривающий взаимную поддержку и участие в финансировании производства первых 100 машин обоих типов - в целом примерно на \$4 млрд. Участники рынка полагают, что "Сухому" партнерство с ИФК необходимо, чтобы минимизировать риски в случае неудачи программы RRJ, а ИФК это сотрудничество позволит начать производство и продажи Ан-148.

Как рассказал Ъ источник в авиационных кругах, переговоры о сотрудничестве между главами ИФК и АХК "Сухой" Александром Рубцовым и Михаилом Погосяном начались около трех месяцев назад. "Стороны принципиально согласовали позиции и готовы зафиксировать договоренности документально", - сообщил собеседник Ъ. По его словам, речь идет о взаимном продвижении и поддержке Ан-148 и RRJ.

Отметим, что до последнего времени программы RRJ и Ан-148 конкурировали как за заказы авиакомпаний, так и за госфинансирование. Ан-148, разработанный украинским АНТК имени Антонова и уже несколько лет продвигаемый ИФК, - региональный реактивный самолет вместимостью 70-80 пассажиров. Сейчас он проходит сертификационные испытания, серийный выпуск планируется на Украине и в Воронеже. Год назад ИФК подписала контракт на поставку десяти Ан-148 с "КрасЭйр" (около \$20 млн каждый, сделка до сих пор не одобрена госсобственником авиакомпании), а в декабре с "Пулково" - еще на 18 машин. Проект самолета RRJ вместимостью 75-110 пассажиров АХК "Сухой" начала в 2000 г. Самолет планируется собирать на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении, летные испытания должны начаться осенью 2007 г., ввод в эксплуатацию - в 2008 г. Проект пользуется поддержкой государства, выпуск самолета частично финансируется из бюджета. RRJ выиграл у Ан-148 тендер "Аэрофлота", заказавшего 30 машин каталожной ценой \$26,2 млн каждая. Продвижением RRJ на рынке

занимается конкурент ИФК за бюджетное финансирование лизинговых программ - Финансовая лизинговая компания. В прошлом году ей выделено из бюджета 3,25 млрд руб., ИФК - 2,75 млрд руб.

Теперь все противоречия между двумя, по сути, аналогичными проектами должны быть сняты.

По данным Ъ, "Сухой" обязуется не препятствовать производству и продажам Ан-148 на российском рынке, а ИФК берет обязательство участвовать в лизинге RRJ и производстве композитных материалов для него в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе. Кроме того, стороны согласовали количество стартовой партии обоих самолетов (по 100 штук) и типоразмерности: предполагается, что Ан-148 будет производиться в основном в грузовой версии и пассажирской вместимостью до 75 кресел, RRJ - в пассажирской вместимостью 95 и 110 кресел.

Официально в обеих компаниях комментировать информацию о достижении соглашения отказались. Хотя источник Ъ в ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (дочерняя компания АХК "Сухой", реализующая проект RRJ) подтвердил факт переговоров, а о попытках двух компаний договориться еще в марте журналистам на условиях анонимности заявлял один из топ-менеджеров ИФК. Руководитель Роспрома Борис Алешин, возглавляющий советы директоров ИФК и АХК "Сухой", подтвердил Ъ, что стороны достигли предварительных договоренностей, уточнив: "ИФК войдет в ОАК (АО "Объединенная авиастроительная корпорация", формируемая сейчас по инициативе государства.-Ъ), поэтому продвижение любых российских самолетов, в том числе RRJ, ее прямая обязанность. Что же касается продуктового ряда, и в частности Ан-148, то это еще требует обсуждения".

"Учитывая, что и "Сухой", и ИФК войдут в ОАК, наличие разногласий между ними относительно модельного ряда было бы недопустимо, а нахождение компромисса предопределено, - считает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - К тому же консолидация в области маркетинга и продаж обоих продуктов позволит легче конкурировать с иностранными производителями".

источник: газета "Коммерсантъ"
11.05.06

32 МВТ ИМЕНИ КУЗНЕЦОВА

Самарское КБ "СНТК им. Кузнецова" в июне начнет испытания двигателя НК-36СТ мощностью 32 МВт - пока самого мощного двигателя для газоперекачки в России. СНТК рассчитывает на заказы "Газпрома", строящего Северо-Европейский газопровод. Если СНТК удастся защитить свою разработку перед "Газпромом", компания и завод-производитель смогут получить заказ на сумму около \$150 млн.

СНТК им. Н. Д. Кузнецова (Самарский научно-технический комплекс им. Николая Дмитриевича 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. СНТК контролируется государством, владеющим 60% акций СНТК, остальные акции распылены мелкими пакетами между юридическими и физическими лицами, в том числе менеджментом СНТК. По данным компании, ее оборот в 2004 г. составил 476 млн руб. Приводы для газоперекачки разрабатываются на базе авиационных двигателей и используются для перекачки газа по трубам газопроводов в составе газоперекачивающих агрегатов (ГПА).

Двигатель для газоперекачки мощностью 32 МВт СНТК начал разрабатывать на базе уже имеющегося двигателя серии НК-36СТ-30 мощностью 25 МВт, которые уже используются "Газпромом" наряду с двигателями мощностью 8 МВт и 16 МВт. Начав испытывать двигатель НК-36СТ-30 в июне 2006 г., предприятие намерено завершить эти работы осенью, рассказал "Ведомостям" член совета директоров СНТК и замгендиректора по маркетингу и внешнеэкономической деятельности предприятия Олег Эрнезакс. По его словам, серийный выпуск этих двигателей запланирован на начало 2007 г. на самарском заводе "Моторостроитель". Работы по модернизации двигателя на СНТК директор Самарского конструкторского бюро машиностроения (СКБМ) Виктор Никишин оценил в сумму около 500 млн руб. В СНТК отказались назвать стоимость работ. По словам Никишина, один двигатель мощностью 25 МВт стоит около \$3 млн, а привод мощностью 32 МВт будет стоить "немного дороже", но в любом случае в два раза дешевле импортных аналогов такого же класса. До сих пор двигатели такой мощности в России не производи-

лись, отмечают представители СКБМ и СНТК, и разрабатываемый двигатель будет первым в этом классе мощности. По словам гендиректора ММП "Салют" Юрия Елисеева, сейчас в России выпускаются двигатели для газоперекачки максимальной мощностью до 25 МВт.

В СНТК говорят, что новая модификация двигателя в первую очередь заинтересует "Газпром". "Представители "Газпрома" знакомы с нашими разработками и готовы финансировать их после того, как двигатель пройдет испытания", - отметил источник на предприятии. "Газпром", сделавший ставку на увеличение мощности двигателей в новых проектах, сейчас заинтересован в закупке двигателей для строительства северной ветки газопровода в обход Украины (Северо-Европейского газопровода), - поясняет Никишин. По его словам, потребность "Газпрома" для строительства первой очереди составит около 20 двигателей в 2007-2008 гг. и еще 30 двигателей будет необходимо для второй очереди. "Двигатель большей мощности позволит "Газпрому" сэкономить на монтаже и обслуживании ГПА - мощность двигателя влияет на объем перекачки, поэтому более мощные ГПА можно устанавливать на большем расстоянии друг от друга, сократив их количество", - отмечает Никишин.

В пресс-службе "Газпрома" воздержались от комментариев о потребности компании в двигателях такой мощности. Но сотрудник "Газпрома", пожелавший остаться неназванным, подтвердил факт переговоров с СНТК о покупке более мощных двигателей, но отметил, что пока никаких договоров окончательно не заключено.

По словам руководителя отдела маркетинга "Моторостроителя" Игоря Новикова, "Моторостроитель" будет готов собирать двигатель после того, как он пройдет межведомственные испытания и будет одобрен "Газпромом".

Эрнезакс говорит, что даже если "Газпром" откажется от этого двигателя, СНТК найдет ему применение. "НК-36СТ мощностью 32 МВт можно будет использовать в малой энергетике - газотурбинных электростанциях и ТЭЦ", - отмечает Эрнезакс.

*источник: газета "Ведомости - Поволжье"
12.05.06*

СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ НОВЫЙ САМОЛЕТ ФИРМЫ "ТУПОЛЕВ"

28 апреля 2006 г. совершил первый полет самолет Ту-204-120СЕ (бортовой номер 64030) - новый представитель семейства Ту-204/214, построенный на ЗАО "Авиастар-СП". Экипаж летчиков-испытателей: С.В.Пронин (командир воздушного судна), В.А.Минашкин (второй пилот) и Э.Б.Волков (бортинженер) полностью выполнил программу полета, начавшего этап летных испытаний нового отечественного авиалайнера. В ближайшее время самолет пройдет сертификационные испытания на соответствие нормам летной годности Китайской Народной Республики и европейских авиационных властей EASA. По окончании сертификации самолет будет

передан авиакомпании КНР. В соответствии с контрактом, до конца 2006 г. в Китай будут поставлены 2 самолета Ту-204-120СЕ, а еще 3 - в 2007 г.

Ту-204-120СЕ - это среднемагистральный грузовой самолет с двигателями RB-211-535E4-B-75. Он создан на базе самолета Ту-204-120С и предназначен для перевозки грузов массой 27000 кг в контейнерах международного класса на воздушных трассах протяженностью до 3000 км или грузов массой 10500 кг на расстояние до 7400 км.

*источник: компания "ОАО "Туполев"
16.05.06*

СДЕЛКА БЛАГОДАРНОСТИ

Руководство авиационного альянса AiRUnion намерено заключить контракт на покупку 20-30 самолетов марки RRJ (российский регионально-магистральный самолет), разработкой и созданием которых занимается ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Как заявила Ольга Быкова, PR-менеджер AiRUnion, контракт с компанией "Гражданские самолеты Сухого" еще не заключен. Но необходимость именно в таких самолетах у альянса существует.

Напомним, что ранее руководство AiRUnion заявляло только о готовности обновлять свой парк самолетов российско-украинским Ан-148. Однако, как заявил "Гудку" Андрей Егоров, директор коммерческого департамента AiRUnion, "этот вопрос находится на стадии решения о сборке самолетов в Воронежском акционером самолетостроительном обществе. Если все урегулируется, - продолжает господин Егоров, - тогда антоновский самолет займет место на региональных маршрутах, а RRJ, который может брать на борт до 110 пассажиров, встанет на среднемагистральные линии".

Ольга Каюкова, директор по связям с общественностью ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ТСС), подтвердила факт ведения переговоров по поводу приобретения RRJ, хотя детали сделки и предполагаемую сумму контракта стороны обозначить отказались. На данный момент у ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" заключен контракт на поставку 30 самолетов для "Аэрофлота". В ближайшие годы портфель заказов может составить более ста самолетов. В покупке авиалайнера заинтересованы авиакомпании S7, "ЮТэйр" и "Дальавиа".

Как прокомментировал намерения авиахолдинга Михаил Ганелин, эксперт "Центр Инвест Секьюрити", решение альянса само по себе удивительно. "Скорее всего, оно было принято после того, как Президент РФ одобрил постановление о создании холдинга на базе пяти авиакомпаний, входящих в альянс AiRUnion ("КрасЭйр", "Домодедовских авиалиний" (ДАЛ), "Омскавиа", "Самары" и "Сибавиатранса"). После завершения процедуры объединения государство фактически утратит контроль над перевозчиком (под контролем государства останется около 30% акций холдинга). Видимо, в благодарность за это руководство альянса посчитало невежливым подерживать иностранный авиапром".

В свое время, как подчеркнул Олег Пантелеев, эксперт портала "АвиаПорт.Ru", головная компания AiRUnion "КрасЭйр" и лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписывали контракт на приобретение нескольких самолетов Ан-148. Однако Росимущество, контролирующее 51% акций перевозчика, по сути, заблокировало сделку, указав на то, что приобретение самолетов в лизинг невозможно без проведения предварительного тендера". Этот факт, по мнению эксперта, и стал причиной того, что альянс до сих пор не приобрел российско-украинский самолет, а теперь выбирает RRJ. Отметим, что ИФК и ГСС намерены избежать в дальнейшем конкуренции между Ан-148 и RRJ. Компании сели за стол переговоров и намерены найти единую маркетинговую политику.

*источник: газета "Гудок"
12.05.06*

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПЛАНИРУЕТ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ОТГРУЗИТЬ В КИТАЙ ПЕРВЫЕ ДВА ТУ-204-120СЕ

Ульяновское ЗАО "Авиастар-СП", серийно строящее самолеты типа Ту-204, планирует в текущем году поставить в Китай первые два грузовых самолета Ту-204-120СЕ с импортными авиадвигателями и бортовым оборудованием для авиакомпании Air China Cargo. Об этом "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Первый самолет для Китая совершил испытательный полет 14 мая, в ходе которого проведена проверка работоспособности оборудования, устойчивости и управляемости машины, балансировка. Полет длился 1 час 24 мин. Задержка с его проведением была вызвана тем, что отказал один из блоков двигателя Rolls-Royce. Блок был направлен изготовителю, длительное время затрачено на урегулирование таможенных проблем. Всего в ближайшие дни предусмотрено четыре полета. Затем лайнер пройдет программу сертификационных испытаний по европейским нормам JAR-25 и нормам китайского авиарегистра.

В настоящее время изготовление первого самолета для Китая оплачено. Схема оплаты - последовательная, то есть после передачи одной машины начинается оплата изготовления второго самолета, поэтому авиазаводу необходимы оборотные средства на завершение в текущем году изготовления второй машины. Кроме того, авиадвигатели и импортная

часть бортового оборудования закупается египетским бизнесменом Ибрагимом Камалем, а на сегодня имеются авиадвигатели пока только на первый самолет, отметил собеседник АвиаПорт.Ru.

По его мнению, самолет Ту-204-120СЕ идеально подходит для условий китайского рынка. Китайские авиакомпании эксплуатируют грузовые Boeing 757 и хорошо знают стоимость эксплуатации этих самолетов. Цены на Ту-204-120 сопоставимы с ценами на американские лайнеры, но отечественные самолеты новые и их техническое обслуживание дешевле. Пассажирские самолеты западных производителей в Китае, в основном, новые, в то время как по грузовым самолетам отечественной машине альтернативы практически нет - этим и объясняется интерес китайских авиакомпаний к грузовым модификациям самолетов типа Ту-204.

Кроме того, подчеркнул источник, у китайских авиакомпаний и авиационных властей имеется ярко выраженная заинтересованность в развитии сотрудничества с российскими авиастроителями и в поставке в Китай российских самолетов не только в грузовой модификации, но и пассажирских самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
15.05.06*

ПРОКУРАТУРА НАВОДИТ ИСТРЕБИТЕЛИ НА МИХАИЛА КАСЬЯНОВА

Генпрокуратура объявила в международный розыск бывшего председателя правления Московского инновационного банка Илью Сташевского и бывшего первого зампреда правления Уникомбанка Андрея Глориозова. Они обвиняются в соучастии в хищении в 1997 г. \$231 млн бюджетных средств, предназначенных МАПО МиГ для финансирования производства истребителей МиГ-29. Адвокат господина Глориозова Борис Кузнецов считает, что это старое дело возобновлено из-за интереса следствия к Михаилу Касьянову, помогавшему МАПО решить проблему с долгом.

Судья Басманного райсуда Москвы Вера Пильганова отклонила жалобу адвоката Бориса Кузнецова, представлявшего интересы бывшего первого зампреда правления Уникомбанка Андрея Глориозова, на постановление Генпрокуратуры об объявлении последнего в международный розыск. Одновременно Генпрокуратура сообщила адвокатам бывшего председателя правления Московского инновационного банка Ильи Сташевского, что в связи с нарушением им подписки о невыезде из Москвы он также объявлен сначала в федеральный, а затем в международный розыск.

Оба банкира являются обвиняемыми по уголовному делу о хищении в 1997 г. \$231 млн в МАПО МиГ (входило в состав ВПК МАПО, ныне - Российская самолетостроительная корпорация МИГ). Эта компания обратилась к правительству РФ с просьбой выдать аванс под готовившийся контракт на поставку Индии истребителей МиГ-29. Несмотря на то, что контракт подписан так и не был, в марте 1997 г. Минфин деньги выделил. На \$150 млн из этих средств предприятие купило облигации внутреннего валютного займа, которые проделали путь из Уникомбанка в Московский инновационный банк, а затем в банк "Кредитный союз", который их реализовал, а большую часть выручки, около \$110 млн, перевел за рубеж подставной компании "Бент", после чего деньги были похищены. Три месяца спустя МАПО получило от Минфина очередные облигации на \$81 млн, которые заложило "Кредитному союзу" под некий вексельный кредитный договор. Он не был выполнен МАПО, и облигации стали собственностью сначала "Кредитного союза", а затем Московского инновационного банка.

В рамках этого дела были арестованы по обвинению в хищениях председатель правления "Кредитного союза" Александр Баранов, бывший финансовый директор МАПО Максим Ткачев, бывший коммерческий директор этого предприятия, ставший впоследствии главой ВПК МАПО, Александр Безруков и Илья

Сташевский. Однако после нескольких допросов последнего отпустили под подписку о невыезде, и он исчез. После этого дело зашло в тупик, его приостановили, и господа Безруков и Ткачев были отпущены из-под стражи. Затем их дела были прекращены, а в апреле этого года руководство корпорации МиГ объявило об урегулировании с Минфином вопроса о долге компании перед государством.

Примечательно, что в 1999 г. Генпрокуратура допрашивала по этому делу тогдашних заместителей министра финансов Михаила Касьянова и Алексея Кудрина. А в ноябре прошлого года депутат Госдумы Александр Хинштейн дал пресс-конференцию, посвященную "уголовным делам против Михаила Касьянова". Упомянув о нашумевшем деле о приватизации госдачи "Сосновка-1", депутат заявил, что господин Касьянов также имеет отношение к делу о расходовании бюджетных денег в МАПО МиГ в 1997 г., так как "заметал следы в этой дурно пахнущей истории". "Заметанием следов" депутат Хинштейн счел тот факт, что в 1999 г., когда господин Касьянов стал министром финансов, он добился подписания соглашения с МАПО МиГ об освобождении от уплаты пени за просрочку возврата бюджетного долга. Кроме того, господин Хинштейн сообщил, что активную роль в хищении денег сыграл Уникомбанк, вице-президентом которого работал "самый доверенный человек Касьянова Константин Мерзлякин". Напомним, когда Михаил Касьянов стал главой правительства, господин Мерзлякин возглавил его секретариат, а сейчас является заместителем господина Касьянова в фирме "МК-Аналитика".

"Генпрокуратуре сейчас не нужен финансист Глориозов - им нужен Касьянов, поэтому они и активизировали расследование дела", - заявил адвокат господина Глориозова Борис Кузнецов. Что же касается господина Глориозова, то, по словам его адвоката, он, ни от кого не скрываясь, живет в Люксембурге и дважды давал показания приезжавшим туда следователям Генпрокуратуры. По словам защитника, решение Басманного суда, разрешившего объявить Андрея Глориозова в международный розыск, он обязательно обжалует, так как считает незаконным разыскивать человека, зарегистрированного в российском посольстве в Люксембурге и даже получившего там недавно новый загранпаспорт. В свою очередь, в "МК-Аналитике" Ъ сказали, что "Михаил Михайлович к этому делу никакого отношения не имеет, поэтому нам комментировать нечего".

источник: газета "Коммерсантъ"
03.05.06

"ТАГАНРОГСКАЯ АВИАЦИЯ" НЕ ВЫПЛАТИТ ДИВИДЕНДЫ ПО ИТОГАМ 2005 ГОДА

Авиазавод акционерного общества "Таганрогская авиация" не будет выплачивать дивиденды по итогам 2005 г. из-за отсутствия чистой прибыли. Решение об этом приняли акционеры на годовом собрании. Акционеры также досрочно прекратили полномочия гендиректора Николая Савицких и

вновь избрали его на эту должность из трех предложенных кандидатур. Напомним, уставный капитал акционерного общества составляет более 223,5 тыс. руб. Он разделен на акции номиналом 1 руб.

источник: сайт "Дон-ТР"
04.05.06

АКЦИОНЕРЫ "ИРКУТА" ОДОБРИЛИ УВЕЛИЧЕНИЕ ЛИМИТА КРЕДИТОВАНИЯ В СБЕРБАНКЕ НА \$175 МЛН. ДО \$554 МЛН.

Акционеры ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" на внеочередном заочном собрании 28 апреля 2006 г. утвердили решение об увеличении лимита кредитования в Сбербанке до \$554 млн. Об этом говорится в сообщении компании.

В рамках этого решения акционеры одобрили привлечение пятилетней невозобновляемой кредитной линии Сбербанка до \$45 млн. под 8.5% годовых с ежеквартальной уплатой процентов, а также трехлетней кредитной линии до \$130 млн. со ставкой 8.5% годовых. Таким образом, "Иркут" увеличит лимит кредитования в Сбербанке на \$175 млн.

"Иркут" намерен привлечь средства в Сбербанке для финансирования обязательств по договорам

комиссии, заключенным с ФГУП "Рособоронэкспорт", на поставки продукции в Индию. Также привлеченные средства будут использоваться для финансирования текущей деятельности и рефинансирования задолженности по кредитам под залог права требования по договорам комиссии.

Корпорация "Иркут" является вертикально интегрированным холдингом и занимается производством военной и гражданской авиатехники. Корпорация контролируется ее топ-менеджментом. Более 25% акций обращается на российских биржах ММВБ и РТС.

*источник: ИА "АК&М"
06.05.06*

ФАС РОССИИ УДОВЛЕТВОРИЛА ХОДАТАЙСТВО ОПК "ОБОРОНПРОМ" О ПРИОБРЕТЕНИИ 100% АКЦИЙ КОМПАНИИ "КАМОВ-ХОЛДИНГ"

Завершена сделка по покупке Объединенной промышленной корпорацией "Оборонпром" 100% акций ОАО "Камов-Холдинг", принадлежащих ранее АФК "Система". "Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России удовлетворила ходатайство ОПК "Оборонпром" о приобретении 100% акций ОАО "Камов-Холдинг", - сообщил "Интерфаксу-АВН" источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он напомнил, что соглашение о продаже корпорации "Оборонпром" 100% акций ОАО "Камов-Холдинг" за \$11,8 млн. было заключено с АФК "Система" в ноябре прошлого года. "Оборонпром" приобрел также задолженность "Камов-Холдинга" и ОАО "Камов" перед АФК "Система" в сумме порядка 120 млн. руб. и стал гарантом по ссудам, выданным "Камов-Холдингу" Московским банком реконструк-

ции и развития (МБРР). По словам собеседника агентства, в собственности "Камов-Холдинга" находятся 49,46% акций фирмы "Камов", являющейся одним из ведущих российских разработчиков и производителем вертолетов.

Компания "Камов-Холдинг" была создана в 2003 г. Главное направление деятельности компании - продвижение и организация эффективной системы продаж многоцелевых гражданских вертолетов Ка-32 и Ка-226 на российском и мировом рынках.

В марте 2005 г. компания "Камов-Холдинг" получила статус генерального дистрибьютора по сервисному обслуживанию вертолетов семейства "Камов".

*источник: компания "ОПК "Оборонпром"
05.05.06*

РФФИ ВЫСТАВЛЯЕТ НА ПРОДАЖУ ПОСРЕДСТВОМ ПУБЛИЧНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ С 19 ИЮНЯ 5% АКЦИЙ ОАО "АВИАЗАПЧАСТЬ"

Российский фонд федерального имущества (РФФИ) выставляет на продажу посредством публичного предложения федеральный пакет акций ОАО "Авиазапчасть" (Москва) в размере 5% уставного капитала. Уставный капитал ОАО составляет 12 млн 833 тыс 075 руб и разделен на 5 млн 133 тыс 230 обыкновенных акций номинальной стоимостью 2 руб 50 коп каждая. Реестродержателем является ЗАО "Регистрационная компания "Центр-Инвест" (Московская обл, г Химки). На продажу выставляются 256 тыс 660 акций. Нормативная цена выставляемых на торги акций составляет 5 млн 600 тыс руб.

Начальная цена акций (цена первоначального предложения) установлена в размере 11 млн 200 тыс руб, величина снижения цены первоначального предложения - 1 млн 120 тыс руб.

Период, по истечении которого последовательно снижается цена предложения, - через каждые 5 рабочих дней, начиная с даты начала приема заявок. Минимальная цена предложения (цена отсечения), по которой могут быть проданы акции, установлена в размере нормативной цены - 5 млн 600 тыс руб. Заявки на приобретение акций принимаются с 19

июня по 28 июля 2006 г по адресу: г. Москва, Ленинский пр-т, д. 9 (тел. (495) 781-18-31).

ОАО "Авиазапчасть" осуществляет поставки самолетов и вертолетов российского производства общегражданского назначения с полным эксплуатационным межремонтным ресурсом, запчастей к вертолетам и самолетам российского производства, организует ремонт авиатехники и обучение летного состава и технического персонала в странах-заказчиках. Предприятие также выполняет доработки на авиатехнике российского производства, осуществляет техническое сопровождение авиатехники, продажу запчастей, авиационных материалов, средств аэродромно-технического обеспечения полетов, экспорт современных авиационных технологий.

По данным бухгалтерского баланса ОАО "Авиазапчасть", общая сумма долгосрочных обязательств на 1 января 2006 г составляла 86 млн 369 тыс руб, общая сумма краткосрочных обязательств - 376 млн 329 тыс руб. Численность работников на 1 апреля 2006 г - 274 человека.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
03.05.06*

СУД ПОДТВЕРДИЛ НЕЗАКОННОСТЬ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА В ОТНОШЕНИИ ГЛАВЫ ИФК

Президиум Воронежского областного суда отклонил надзорное представление областной прокуратуры и подтвердил незаконность возбуждения уголовного дела в отношении генерального директора "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александра Рубцова, сообщил "Интерфаксу" исполняющий обязанности прокурора Воронежской области Василий Хромых.

Он затруднился сказать, будет ли облпрокуратура обжаловать решение президиума Воронежского областного суда. Ранее Левобережный районный суд Воронежа и коллегия по уголовным делам Воронежского областного суда признавала возбуждение уголовного дела в отношении А.Рубцова незаконным.

Как сообщил первый заместитель прокурора Николай Третьяков, прокуратура настаивала на том, что суд вышел за пределы рассмотрения жалобы и что 18 апреля 2005 г. прокурор Левобережного района Воронежа имел основание возбудить уголовное дело в отношении главы ИФК.

По словам юриста ИФК Александра Плотникова, в защиту А.Рубцова на суде были представлены документы, подтверждающие необоснованность доводов прокуратуры, в том числе и примеры из судебной практики по подобным делам.

"Также суду были предъявлены итоги дополнительной проверки облпрокуратурой деятельности ИФК. Эта проверка не установила каких-либо нарушений в деятельности лизинговой компании. На ее основании 12 апреля 2006 г. облпрокуратура вынесла постановление об отказе в возбуждении уголовного дела в отношении А.Рубцова", - отметил А.Плотников.

Он добавил, что после этого появилось надзорное представление облпрокуратуры в президиум областного суда.

В ИФК "Интерфаксу" также сообщили, что не сомневались, что все процедуры по продаже акций ИФК государству проводились строго в соответствии с законом, и были уверены, что правомерность действий будет подтверждена решением суда.

Гендиректор ИФК А.Рубцов сообщил, что решение президиума областного суда открывает возможность для привлечения в капитал ИФК дополнительных инвестиций в объеме \$150 млн., которые пойдут на строительство более 20 новых самолетов на авиазаводах в Воронеже и Ульяновске.

Как сообщалось ранее, уголовное дело в отношении главы ИФК было инициировано в апреле 2005 г. по статье 201 УК РФ часть 1 "Превышение должностных полномочий". Спустя 3 месяца после возбуждения этого уголовного дела последовал арест пакета акций, принадлежащих частным инвесторам компании. Под арест подпали свыше 50% акций компании. Арест с акций был снят лишь в апреле 2006 г.

В прокуратуре считали, что руководство ИФК из 2,5 млрд. руб., выделенных из федерального бюджета в 2002-2003 гг. на оплату госдоли в уставном капитале компании, внесла в него только 212 тыс. руб., а остальные средства были учтены на балансе компании по статье "добавочный капитал".

Левобережный райсуд Воронежа 12 декабря 2005 г. признал, что решение о переводе средств принималось коллегиально с участием чиновников российского правительства, и принял решение о необоснованности возбуждения уголовного дела. Генпрокурору РФ было предписано устранить допущенные нарушения путем отмены постановления о возбуждении уголовного дела. Выводы, сделанные Левобережным судом, были подтверждены решением Высшего арбитражного суда РФ от 19 декабря 2005 г., в соответствии с которым процедура приобретения государством акций лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" по рыночной цене была признана законной. Однако прокуратура Воронежской области обжаловала решение Левобережного райсуда в президиуме областного суда.

*источник: ИА "Интерфакс"
10.05.06*

ЧИСТЫЙ УБЫТОК ОАО ЛОМО В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ СОСТАВИЛ 133 МЛН. РУБ.

Чистый убыток ОАО Ленинградское оптико-механическое объединение (ЛОМО) в первом квартале составил 133 млн. руб. против 5,3 млн. руб. прибыли годом ранее. В компании связывают убытки в первом квартале с подготовкой продукции к отгрузке по существующим заказам. "По плану основные поставки приходятся на третий-четвертый кварталы этого года", - отметили в пресс-службе.

На предприятии подтвердили информацию о том, что ЛОМО оспаривает в арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области налоговые претензии к компании, связанные с начислением НДС, заявив при этом, что считают это рабочим моментом. "Предприятие оспаривает в суде решение налоговой инспекции по начислению налога на добавленную стоимость в арбитражном суде. Мы считаем, что данная ситуация не является неординарной и оспариваем решение в законном порядке", - сказал сотрудник пресс-службы. В арбитражном суде сообщили, что суд принял к рассмотрению иск ОАО

ЛОМО к Межрайонной инспекции Федеральной налоговой службы по крупнейшим налогоплательщикам по Санкт-Петербургу.

По информации представителя арбитражного суда, предприятие оспаривает решение налоговой инспекции от 2 марта 2006 г. в части начисления налога на добавленную стоимость в размере более 28,4 млн. руб., а также пени в размере около 4,6 млн. руб. и штрафа на сумму более 5,6 млн. руб.

Судебное заседание по данному вопросу назначено на 24 мая.

ОАО ЛОМО - петербургское предприятие, основанное в 1914 году. Предприятие занимается производством и реализацией оптико-механических и оптико-электронных приборов. ЛОМО выпускает медицинскую технику, наблюдательные приборы и специальную технику для армии, авиации, флота и космоса.

*источник: РИА "Новости"
05.05.06*

"ОБОРОНПРОМ" ПОЛЕТЕЛ К IPO

На внеочередном собрании акционеры ОАО "Роствертол" решили провести допэмиссию акций компании в пользу государственной промышленно-инвестиционной группы ОАО ОПК "Оборонпром" в размере 295 млн штук. Официально итоги вчерашнего голосования будут подведены регистратором в начале следующей недели, но, как заметил "Ъ" источник, близкий к руководству компании, уже принято принципиальное решение о продаже всего объема допэмиссии "Оборонпрому", поэтому голосование акционеров носило скорее формальный характер.

Как сообщила "Ъ" начальник отдела ценных бумаг "Роствертола" Галина Белячкова, собрание акционеров компании и голосование по утверждению проведения допэмиссии в размере 295 млн штук проходило в заочной форме, бюллетени акционерам рассылались по почте. По ее словам, окончательные итоги собрания регистратор вертолетостроительной компании - ООО "Южно-Российский регистратор" опубликует в начале следующей недели.

Однако, источник в руководстве "Роствертола" заметил "Ъ", что никакой интриги в ходе голосования не ожидается, так как принципиальное решение о продаже всего объема допэмиссии "Оборонпрому", которому до этого принадлежали лишь 3,44% акций, было принято советом директоров компании еще в начале апреля. По утверждению главы "Оборонпрома" Дениса Мантурова, в текущем году холдинг намерен довести госпакет ОАО "Роствертол" сначала до блокирующего (чуть больше 25%), а в 2007 году - до контрольного. Как пояснил "Ъ" источник на "Роствертоле", "генеральная линия на этот шаг нами уже определена, к "Оборонпрому" есть только тактические вопросы".

ОАО "Роствертол" выпускает транспортно-боевые вертолеты Ми-24/35, тяжелые транспортные вертолеты Ми-26Т, а также ударный боевой вертолет нового поколения Ми-28Н. Уставный капитал составляет 854,188 млн рублей, он разделен на обыкновенные акции номиналом 1 руб. Государству принадлежит 3,44% акций предприятия, номинальным держателем 19,08% акций является ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания". По данным "Ъ", 57% акций ОАО "Роствертол" находится во владении менеджмента завода. Оставшийся объем акций, по информации "Ъ", контролируется несколькими ООО, аффилированными с менеджментом вертолетного завода.

По мнению экспертов, "тактические вопросы" к вертолетному холдингу есть не только у ростовчан, но и у их казанских коллег (ОАО "Казанский вертолетный завод"), так как до настоящего времени руковод-

ство "Оборонпрома" до сих пор не определилось со специализацией входящих в него предприятий. Как заметил "Ъ" аналитик ИК "Финам" Михаил Пак, в "Оборонпроме" пока не решен вопрос о том, кто именно - КВЗ или "Роствертол" - будет собирать вертолеты семейства "Ми" (в Казани производят различные модификации Ми-8, Ми-17, в Ростове - Ми-24, Ми-28, Ми-26. - "Ъ"). Концентрация производства вертолетов этой марки в рамках одного предприятия поставит в проигрышное положение акционеров другого, поэтому, как полагает эксперт, нынешнее руководство заводов пока с настороженностью относится к намерению "Оборонпрома" установить контроль над компаниями. Пока же не будут урегулированы эти вопросы, не желающие рисковать частные акционеры КВЗ и "Роствертола" не смогут принять решение о том, продавать ли свои доли "Оборонпрому" или обменять их на участие в холдинге.

Вместе с тем затягивание сроков консолидации активов (первоначально предполагалось сформировать холдинг еще к лету 2005 г. - "Ъ") может негативно отразиться на котировках акций вертолетостроительных заводов. По утверждению экспертов компании "Тройка-Диалог", котировки акций "Роствертола" на фондовом рынке еще в начале марта составляли 20 центов за единицу, в то время как сегодня за них дают не более 14,9-15,6 центов. Как заметил "Ъ" директор ростовского представительства "Тройки-Диалог" Иван Ковалев, пока инвесторы не увидят в отчете за квартал реального роста объемов реализации, чистой прибыли, выручки и т.д., говорить о росте котировок преждевременно.

Затягивание процесса консолидации может также негативно сказаться и на проведении "Оборонпромом" IPO. По мнению господина Пака, если холдинг успеет выйти на международные фондовые рынки раньше ОАК (Объединенная авиастроительная компания, другой государственный холдинг, собравший производителей самолетов. - "Ъ"), то в условиях недостатка интересных предложений на российском фондовом рынке он может претендовать на внимание более привлекательных инвесторов. Однако, как полагает эксперт, ликвидными акции холдинга станут лишь в том случае, если совокупные годовые продажи корпорации вырастут как минимум на 50% - с нынешних \$600-700 млн до \$1 млрд. Господин Пак полагает, что это может произойти не ранее 2008 г.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
15.05.06*

ВСМПО-АВИСМА МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДИВИДЕНДЫ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма"" может увеличить дивиденды по итогам 2005 г. на 31% по сравнению с предыдущим годом - до 37,88 руб. на акцию. Соответствующую рекомендацию годовому собранию акционеров, которое состоится 28 июня 2006 г., принял совет директоров компании.

Совет также утвердил список кандидатов в новый состав совета директоров АО, который соответствует его действующему составу.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
16.05.06*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ВСМПО-АВИСМА ПО РСБУ В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ В 4.3 РАЗА ДО 2.2 МЛРД. РУБ., ВЫРУЧКА - В 2.8 РАЗА ДО 8.39 МЛРД. РУБ.

Чистая прибыль ОАО "Корпорация "ВСМПО-АВИСМА" по РСБУ в I квартале 2006 года составила 2 216 млрд. руб., что в 4,3 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года - 513,66 млн. руб. Об этом говорится в ежеквартальном отчете компании.

Выручка за отчетный период выросла в 2,8 раза до 8 391 млрд. руб. с 2,98 млрд. руб. Прибыль до налогообложения увеличилась в 4,2 раза до 2,916 млрд. руб. с 697 млн. руб., валовая прибыль - в 3 раза до 3,4 млрд. руб. с 1 132 млрд. руб.

Чистая прибыль корпорации по РСБУ в 2005 г. составила 3.174 млрд. руб., что в 2 раза больше прибыли (1,6 млрд. руб.) в прошлом году. Выручка в 2005 г. выросла в 1,6 раза до 16,8 млрд. с 10,57 млрд. руб. Прибыль до налогообложения увеличилась в 2 раза до 4 369 млрд. руб. с 2,2 млрд. руб., валовая прибыль - в 2,1 раза до 6 742 млрд. руб. с 3 194 млрд. руб.

ВСМПО-АВИСМА входит в группу крупнейших мировых производителей титановой продукции для аэрокосмического комплекса. Компания также производит изделия из алюминиевых, никелевых сплавов и спецсталей и является крупнейшим в мире про-

изводителем титановой губки (доля в мировом производстве достигает 32%), магния и магниевых сплавов. Губчатый титан применяется в производстве широкого спектра изделий для авиакосмической техники, судостроения, нефтяного и химического оборудования, энергетики, а также для производства легированных спецсталей.

Около 60% акций ВСМПО-АВИСМА сейчас контролируют председатель Совета директоров Вячеслав Брешт и гендиректор Владислав Тетюхин, 13% акций принадлежит инвесткомпания "Ренессанс Капитал". Ранее этим пакетом владела группа "Ренова", которая затем продала его основным владельцам ВСМПО-АВИСМА, а потом пыталась оспорить эту сделку в суде. Сейчас переговоры о приобретении ВСМПО-АВИСМА ведет Рособоронэкспорт.

Выручка корпорации в 2005 г. по стандартам US GAAP составила \$746 млн. Чистая прибыль - \$228 млн., валовая прибыль - \$307 млн. Показатель EBITDA составил \$317 млн.

*источник: ИА "АК&М"
15.05.06*

"ИРКУТ" НЕ ЗАПЛАТИТ АКЦИОНЕРАМ

В нынешнем году "Иркут" не станет платить дивиденды. Как стало известно "Ведомостям", такую рекомендацию акционерам утвердил еще в конце апреля совет директоров корпорации. До сих пор корпорация исправно отдавала своим владельцам до четверти чистой прибыли. Но в 2005 г. продолжить традицию не удастся из-за того, что "Иркут" получил убыток, объясняют в компании.

НПК "Иркут" объединяет Иркутский и Таганрогский авиазаводы, КБ им. Яковлева и др. Основная продукция - самолеты Су-30МК и самолет-амфибия Бе-200. Портфель заказов - \$5,1 млрд. Основные владельцы - топ-менеджеры (44% акций холдинга), "Сухой" (12%), EADS (10%), институциональные инвесторы (32%). Выручка по РСБУ в 2005 г. - 7,9 млрд руб., чистый убыток - 725,2 млн руб.

В прошлом году "Иркут" принял новую дивидендную политику, привязав размер дивидендных выплат к показателям отчетности по МСФО. Планировалось, что в 2005 г. дивиденды "Иркута" составят не менее 10% от чистой прибыли, а к 2009 г. их размер увеличится до 25%. Инвесторы с воодушевлением восприняли инициативу "Иркута", посчитав, что расчет дивидендов, производимый на основе прибыли по МСФО, позволит более точно учитывать результаты деятельности компании. Авиастроители зависят от контрактов, но при расчете финансовых показателей по РСБУ затраты на исполнение контракта могут отражаться в одном отчетном периоде, а прибыль от его реализации - в другом. Таким образом, привязка дивидендов к отчетности по РСБУ может не отражать реальных результатов работы компании. Но в итоге акционеры "Иркута" за 2005 г. не получают ничего.

Эксперты разошлись в оценках решения "Иркута". "Даже при получении отрицательной прибыли многие компании, к примеру General Motors, продол-

жают начислять дивиденды для того, чтобы показать акционерам, что компания уверена в своем будущем", - отмечает аналитик "Центринвест Групп" Геннадий Суханов. А аналитик "Финама" Михаил Пак, напротив, полагает, что отсутствие дивидендов не должно расстроить акционеров "Иркута" и отразиться на котировках компании. "Иркут" - наиболее инвестиционно привлекательная компания отрасли, - отмечает эксперт. - Ее портфель заказов превышает \$5 млрд, тогда как у МиГа он составляет \$2,7 млрд, а у "Сухого" - не превышает \$2 млрд". Не менее важным фактором, по мнению аналитика, является грядущее включение "Иркута" в Объединенную авиастроительную корпорацию, процессом создания которой руководит крупнейший частный акционер "Иркута" Алексей Федоров. "Последнее означает, что интересы миноритарных акционеров "Иркута" не должны быть ущемлены при определении коэффициента конвертации акций в ходе обмена на акции ОАК", - подчеркивает эксперт.

Не спешат горевать и сами акционеры "Иркута". "Мы не делаем из этого трагедии", - утверждает один из акционеров компании. "Гораздо важнее для акционеров рост стоимости акций компании, - говорит вице-президент и совладелец "Иркута" Валерий Безверхний. - А капитализация компании увеличилась за последний год вдвое". "Авиастроительный бизнес цикличен, но мы осведомлены о долгосрочных планах "Иркута", размере портфеля заказов компании, - говорит глава российского представительства EADS Вадим Власов. - Это позволяет нам с оптимизмом смотреть в отношении будущего наших партнеров".

*источник: газета "Ведомости"
16.05.06*

ИЛЬЮШИН ФИНАНС ОБМЕНЯЕТ СВОИ АКЦИИ НА \$150 МИЛЛИОНОВ

Представители лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко" подпишут в Воронеже договор, согласно которому компания получит \$150 млн.

Как сообщили Агентству национальных новостей в областной администрации, на территории авиастроительного завода ВАСО в Воронеже пройдет церемония подписания договора между представителями лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко", "Внешэкономбанка" и "Национального резервного банка", согласно которому в обмен на пакет акций авиастроители получают \$150 млн.

Между тем, в администрации затруднились сообщить объем продаваемых акций, поскольку

"пока сами не видели текста этого договора". Напомним, ранее "Ильюшин Финанс Ко" подписало договор с ОАО ВАСО на строительство 9 самолетов ИЛ-96. Его стоимость оценивается в \$500 млн. Заказ рассчитан на 2 года, среди получателей продукции значатся авиакомпания "Волга - Днепр", Cubana и "Атлант - Союз". В настоящее время в производственных цехах завода находятся 5 самолетов различной степени готовности.

источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
17.05.06

ИК "ЦЕНТРИНВЕСТ СЕКЬЮРИТИС" ИЗМЕНИЛА СПРАВЕДЛИВУЮ ЦЕНУ ПО АКЦИЯМ УМПО

"Крупнейший производитель авиадвигателей - Уфимское моторостроительное производственное объединение (УМПО) опубликовало финансовые результаты за 2005 г. и первый квартал 2006 г. Продажи в четвертом квартале 2005 г. "выстрелили" до 153 млн долл., однако операционная рентабельность снизилась. Мы подозреваем, что увеличить выручку предприятию помог второй этап передачи Индии технической документации по договору продажи лицензии на двигатели для истребителей. Первый квартал 2006 г. оказался, как и в 2005 г., вялым (выручка

составила 47 млн долл.). Существенный рост оборотного капитала (запасов и дебиторской задолженности) привел к увеличению чистого долга до 147 млн долл. Мы рекомендуем "держаться" акции Уфимского моторостроительного производственного объединения и повышаем их справедливую цену с 1,77 до 2,24 долл. за одну акцию", - заявляет аналитик ИК "ЦентрИнвест Секьюритис" Геннадий Суханов.

источник: сайт "Quote.ru"
17.05.06

ОАО "КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД" ПРОВЕДЕТ ГОДОВОЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ 27 ИЮНЯ

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КНЗ) (КВЗ) проведет 27 июня общее собрание акционеров по итогам финансово-хозяйственной деятельности за 2005 г. Совет директоров ОАО "КВЗ" планирует до конца мая утвердить повестку годового собрания, предлагаемые акционерам дивиденды и список кандидатов в новый состав совета директоров.

ОАО "КВЗ" по итогам 2004 г. выплатило дивиденды в размере 5 коп по обыкновенным и 1 руб. по привилегированным акциям номиналом 1 руб (в 2003 г. - 8 коп. по обыкновенным и 1 руб. по привилегированным акциям). На выплату дивидендов в 2004 г. было направлено 5% от чистой прибыли - 8,3 млн руб. (в 2003 г. - около 7% от чистой прибыли или 13

млн руб). Уставный капитал ОАО "КВЗ" составляет 154 683 690 руб., разделен на 154 089 390 обыкновенных и 594 300 привилегированных акций номиналом 1 руб. Основные акционеры: Минземимущества Татарии - 29,92%, ООО "Торгово-финансовая компания" - 36,67%, банк "Заречье" - 5%, ООО "Строительная компания "Унистрой" - 7,35%, компания "Лизинг-инвест" - 5,66% и др. КВЗ выпускает вертолеты Ми-17 и его различные модификации, легкие вертолеты "Ансат", а также осуществляет их ремонт и сервисное обслуживание.

источник: ПРАЙМ-ТАСС
04.05.06

КАПО БУДЕТ ПРИВАТИЗИРОВАНО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Правительственная комиссия по обеспечению интеграции предприятий авиапрома РФ в среду приняла решение подготовить до 15 июля проект учредительных документов Объединенной авиастроительной корпорации (ОАО ОАК), в который войдет ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова" (КАПО).

Приватизация КАПО и ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (Москва) запланирована в рамках первоочередных мер по созданию ОАО ОАК. В настоящее время в КАПО ведется работа по инвентаризации имущества, предваряющая приватизацию, а в РСК "МиГ" она уже практически закон-

чена. Предполагается также внесение изменений в законодательство РФ о военно-техническом сотрудничестве с иностранными государствами.

Комиссия также приняла решение определить некоммерческое партнерство "Объединенный авиастроительный консорциум" координатором проекта проведения оценки рыночной стоимости акций, внесимых в качестве вкладов в уставный капитал ОАО ОАК. В ближайшее время будет выбран аудитор из числа признанных в мире компаний.

источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
05.05.06

"ПРОТОН" ПОЛУЧИЛ ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ УБЫТОК

Вчера ОАО "Протон-ПМ" (производит двигатели для первой ступени ракетносителя "Протон", почти 60% акций АО контролирует ФГУП "ТКНПЦ имени М. В. Хруничева") опубликовало итоги своей работы за первые 3 месяца 2006 г. Согласно им, объем продаж АО составил 449,5 млн руб. (460 млн руб. за 1 кв. 2005 г.). При этом чистый убыток "Протона" в отчетный период составил 27 млн руб. (в 1 кв. 2005 г. он соста-

влял 53 млн руб.). Гендиректор АО Игорь Арбузов сообщил "Ъ", что считает убыток - "плановым", который возник из-за привлеченных средств. Напомним, что весной 2005 г. ОАО "Протон" взяло кредит у Сбербанка на 870 млн руб. По мнению г-на Арбузова, ситуация с прибылью АО выправится к 3 кв. 2006 г.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
17.05.06*

"АВИАДВИГАТЕЛЬ" СНИЗИЛ ОБЪЕМ ПРОДАЖ ЗА ПРОШЛЫЙ ГОД НА 14,5%

Вчера ОАО "Авиадвигатель" (конструкторское бюро, 45% принадлежит Росимущества РФ) опубликовало отчет за 1 кв. 2006 г. Согласно ему, объем продаж АО за отчетный период составил 190,4 млн руб. (- за 1 кв. 2005 г. - 210,2 млн руб.), чистая прибыль - 2,08 млн руб. (за 1 кв. 2005 г. - 1,9 млн руб.).

"Авиадвигатель" также раскрыл и основные финансовые показатели за 2005 г. Так, согласно материалам АО, в прошлом году объем продаж в сопоставимых ценах снизился с 1017,2 до 870 млн руб., или на 14,5%. За прошлый год чистая прибыль составила 3,9 млн руб., тогда как в 2004 г. этот показатель составлял

9,9 млн руб. Снижение объемов продаж "Авиадвигатель" объясняет уменьшением госфинансирования программы создания двигателя ПС-90А2.

В отчете также приводится еще одна причина: в 2005 г. ОАО "Газпром" снизил закупки газотурбинных установок для "Пермского моторного завода" (работает в кооперации с "Авиадвигателем"), соответственно недополучило доходы и пермское конструкторское бюро.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
17.05.06*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОДВЕЛА ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 1 КВАРТАЛ 2006 ГОДА ПО РОССИЙСКИМ СТАНДАРТАМ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

Корпорация "Иркут" подвела итоги деятельности за 1 квартал 2006 г. по Российским стандартам бухгалтерского учета. Согласно результатам отчетности, выручка на конец отчетного периода увеличилась в 2,4 раза и составила 2,4 млрд руб. по сравнению с 984 млн руб. за аналогичный период прошлого года. Значительный рост выручки объясняется тем, что по инициативе приобретающей стороны график поставок был смещен с 3-4 квартала 2005 г. на 4 квартал 2005 и 1 квартал 2006 г., а выручка в соответствии с РСБУ признается по отгрузке. Таким образом, часть готовой продукции, которую Корпорация по результатам 2005 г. была вынуждена отобразить на балансе в составе затрат в незавершенном производстве, была отгружена в 1 квартале 2006 г.

Вместе с тем в отчетном периоде Корпорация значительно улучшила контроль над издержками. При росте выручки на 144% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, себестоимость продукции росла в 2 раза медленнее и увеличилась с

801 млн руб. в первом квартале 2005 г. до 1,28 млрд руб. в аналогичном периоде 2006 г.

Коммерческие расходы сократились в 2,1 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это связано с тем, что в отчетном периоде Корпорация получила авансовые платежи и выручку от покупателей продукции в минимальном объеме, а основную часть коммерческих расходов составляют комиссионные платежи ФГУП "Рособоронэкспорт", которые Корпорация уплачивает с поступающих авансовых платежей. Соответствие графика отгрузки генеральному плану работы Корпорации, а также успешный контроль над издержками позволили добиться чистой прибыли в отчетном периоде в размере 356 млн руб., по сравнению с чистым убытком в первом квартале 2005 г. в размере 448 млн руб.

*источник: компания "ОАО "Научно-Производственная Корпорация "Иркут"
10.05.06*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ВСМПО-АВИСМЫ ВНОВЬ ВЫДВИНУЛ НА ПОСТ ГЕНДИРЕКТОРА КАНДИДАТУРУ ТЕТЮХИНА

Собрание акционеров ВСМПО-АВИСМЫ состоится 28 июня в городе Верхняя Салда Свердловской области, такое решение принято на заседании Совета директоров компании, прошедшем 12 мая. Как сообщили в пресс-службе ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА", в повестке очередного годового собрания акционеров корпорации - утверждение годового отчета по итогам работы за 2005 г. и годовой бухгалтерской отчетности компании, распределение прибыли, вопросы об избрании генерального директора и совета директоров компании, а также ревизионной

комиссии и утверждении аудитора. Для избрания в Совет директоров компании предложены кандидатуры Вячеслава Брешта, Василия Беседина, Денниса Келли, Николая Мельникова, Джона Монахана, Павла Ризаненко и Владислава Тетюхина - нынешних членов Совета директоров. На должность генерального директора предложена кандидатура Владислава Тетюхина - нынешнего главы корпорации (генеральный директор ВСМПО с 1992 г.).

*источник: сайт "Накануне.Ру"
15.05.06*

ФГУП "ММПП "САЛЮТ" И НЕМЕЦКАЯ КОМПАНИЯ MTU FRIEDRICHSHAFEN ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ В ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВА АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

ФГУП "ММПП "Салют" и немецкая компания MTU Friedrichshafen на проходящем Международном авиакосмическом салоне IIA-2006 заключили контракт в области производства авиадвигателей на сумму несколько миллионов долларов. Срок действия контракта до 2011 г. Производство начнется уже в июне 2006 г. ФГУП "ММПП "Салют" будет производить кольца для турбин из заготовок, поставляемых германским партнером.

По словам вице-президента компании MTU Теодора Креггера, "преимуществом ФГУП "ММПП "Салют" является значительный технический потенциал и большой опыт в создании авиадвигателей. Прежде чем сделать выбор в пользу московского "Салюта", было рассмотрено много претендентов как в России, так и других странах Восточной Европы".

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и обслуживает авиадвигатели АЛ-31ФН (для самолетов семейства Су), ремонтирует АЛ-21 Ф (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 после-

дующее техническое обслуживание, а также разрабатывает газотурбинные двигатели новых поколений для различных отраслей промышленности, таких как железнодорожный транспорт, автомобилестроение, энергетика, транспортировка газа и др.

MTU Friedrichshafen - специалист в области производства компактных, высокопроизводительных дизельных двигателей. Фирма MTU является признанным мировым лидером в производстве дизельных двигателей для применения в областях судостроения, железнодорожного транспорта, малой энергетики, строительной и промышленной техники, а также одним из ведущих мировых поставщиков пусковых двигателей и приводных систем высочайшего качества для наземного, водного и железнодорожного транспорта, для производства электроэнергии с помощью дизельных и газовых двигателей или газовых турбин, а также поставщиком новых технологий в области топливных элементов и электролиза. Компания MTU Friedrichshafen GmbH в течение более 30 лет входит в состав DaimlerChrysler AG.

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
18.05.06*

НА СОЗДАНИЕ АВИАДВИГАТЕЛЯ АИ-22 "ЗАМОРОЖЕНО" ОТ 1,5 ДО 2,5 МЛРД. РУБЛЕЙ

Затраты на создание и подготовку производства на ФГУП Казанское моторостроительное производственное объединение (КМПО) авиационного двигателя АИ-22 разработки Запорожского машиностроительного КБ "Прогресс" (ЗМКБ "Прогресс") составили от 1,5 до 2,5 млрд. руб. Такую оценку дал коммерческий директор КМПО Алексей Березкин.

Указанная сумма включает совместные затраты КМПО с украинскими коллегами, в том числе изготовление трех опытных двигателей, уточнил собеседник. Как отметил А.Березкин, двигатель прошел серию "горячих" испытаний, а рабочий образец АИ-22 был неоднократно выставлен на выставках.

На сегодня изготовлено 3 опытных двигателя АИ-22. Если говорить о кооперации в производстве двигателя совместно с запорожским ОАО "Мотор Сич", то доля КМПО составляла порядка 56%.

"Двигатель, к сожалению, не получил развития в своем создании. Однако на КМПО сохранена вся необходимая технологическая оснастка", - сказал коммерческий директор. Он напомнил, что авиационный двигатель АИ-22 разрабатывался ЗМКБ

"Прогресс" для установки на 50-местных самолетах местных воздушных линий Ту-324. Двигатель АИ-22 проектировался на базе доведенного газогенератора двигателя ДВ-2.

В 1996 г. КМПО подписало соглашение об участии в разработке АИ-22 совместно с украинским КБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич". КМПО изготовило опытную партию в количестве трех штук, всего же для проведения экспериментально-доводочных работ предполагалось собрать 8 штук.

Планировалось, что окончательная сборка двигателей АИ-22 будет производиться и на ОАО "Мотор Сич", и на КМПО при широких кооперационных поставках между этими двумя предприятиями. Например, КМПО изготавливает весь каскад низкого давления, реверс. "Горячая" часть двигателя изготавливается на мощностях "Мотор Сич".

Первоначальными планами предполагалось выпустить до 550 двигателей этого класса.

*источник: AVIAPORT.RU
05.05.06*

НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ИЛ-96 И ТУ-214 ПОЯВИТСЯ В 2007 ГОДУ

Новый авиационный двигатель для самолетов Ил-96 и Ту-214 будет введен в эксплуатацию в 2007 г. Об этом ИТАР-ТАСС сообщил генеральный конструктор пермского конструкторского бюро "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

"В двигателе ПС-90А2 используется новый жаропрочный сплав ЖС-36 для лопаток турбины, который увеличивает срок эксплуатации", - сказал он.

"В Перми сейчас полным ходом проходят испытания лопаток первой и второй ступени турбины. Уже в будущем году станет возможным оборудовать пассажирские самолеты новым двигателем", - подчеркнул Иноземцев.

*источник: газета "Газета"
11.05.06*

ПРОЕКТ АВИАДВИГАТЕЛЯ ПС-12 ПРЕДУСМАТРИВАЕТ СОЗДАНИЕ СЕМЕЙСТВА АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ТЯГОЙ ОТ 7 ДО 18 ТОНН

При проработке проекта авиационного двигателя ПС-12 с тягой на 12 т, предназначенного для установки на перспективном российском ближне-среднемагистральном самолете (БСМС), предусматривается создание на его базе семейства авиационных двигателей нового поколения с тягой от семи до 18 тонн. Об этом сообщил генеральный конструктор Пермского ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

По словам генконструктора, концепция такого семейства двигателей на базе ПС-12 прорабатывается на протяжении нескольких лет совместно "Пермским моторным комплексом" с ЦИАМ и ВИАМ.

На сегодня выбраны технические параметры газогенератора (ГГ). Идея семейства состоит в том, чтобы на всех двигателях тягой от 7 до 18 т был одинаковый газогенератор. "Эта идеология распространена сегодня во всем мире", - отметил А. Иноземцев.

Он считает, что разработка нового ГГ для каждого типа двигателя каждого типоразмера тяги практически невозможна из-за чрезвычайной дороговизны и больших сроков разработки - это коммерчески бесперспективная задача.

"Основная проблема создания семейства на базе ГГ двигателя ПС-12 - выбор оптимальных параметров ГГ, унифицированных для всего семейства, для того чтобы после создания семейства оно превосходило все, что будет создано в мире к тому времени", - сказал собеседник.

По его мнению, сертификат на двигатель, как разработчикам поставили задачу самолетчики, планируется получить в 2012 г., при этом в 2012 г. отечественный новый авиадвигатель не должен никому уступить в мире.

Касаясь состояния работ по организации проведения НИОКР по созданию двигателя ПС-12 и семейства на его базе, А. Иноземцев сказал, что проект двигателя практически выполнен. Были сделаны соответствующие доклады в правительство, эта тема находится в оформляемой в настоящее время программе развития гражданской авиационной техники России на период до 2015 г.

источник: AVIAPORT.RU
25.05.06

САМОЛЕТЫ С ПЕРМСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ РАСШИРЯЮТ ГЕОГРАФИЮ МАРШРУТОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

В мае 2006 г. значительно расширяется география эксплуатации самолетов Ту-204-300, оснащенных двигателями ПС-90А и принадлежащих авиакомпании "Владивосток Авиа".

С 3 мая 2006 г. летчики Приморья открыли регулярные рейсы в Иркутск из аэропорта Внуково. С начала июня Ту-204-300 будут летать и по маршруту Владивосток - Иркутск - Владивосток.

Консолидированное развитие сети внутрироссийских и международных маршрутов, использование передовой отечественной техники позволяет авиакомпании успешно вводить новые маршруты, предусматривая тем самым полноценное задействование на важных международных и российских линиях парка новых средне-дальнемагистральных самолетов Ту-204-300, приобретенных в 2005 г. Так,

в ближайшем будущем авиакомпания планирует освоить новые международные рейсы, которые будут выполняться на лайнерах Ту-204-300: Владивосток - Пекин (КНР) - Владивосток и Иркутск - Пекин - Иркутск. Среднемагистральные самолеты Ту-204-300 по-прежнему задействованы на пользующихся устойчивым спросом международных рейсах из Владивостока в Ниигату и Сеул.

По словам коммерческого директора "Пермского моторного завода" Олега Королева, в планах морской авиакомпании на ближайшие 2006-2007 гг. приобретение еще 2 самолетов аналогичного типа.

источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
11.05.06

КАЗАНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД ПЛАНИРУЕТ НОВЫЕ ПОСТАВКИ НАЗЕМНЫХ ГАЗОТУРБИННЫХ УСТАНОВОК ЗА РУБЕЖ

ФГУП Казанское моторостроительное производственное объединение (КМПО) ведет переговоры о поставках за рубеж наземных промышленных газотурбинных установок (ГТУ), изготавливаемых с применением технологий авиационного двигателестроения. Об этом сообщил коммерческий директор КМПО Алексей Березкин.

По его словам, ранее наземные ГТУ поставлялись в такие страны, как Туркмения и Украина.

В настоящее время КМПО активно ведет переговоры о поставках ГТУ с Ираном и Турцией. "Так как новые ГТУ пока не сертифицированы, то их поставка возможна только после сертификации в конце текущего года", - сказал собеседник.

Он отметил, что КМПО выпускает как новые двигатели, так и производит переоборудование (модернизацию) бывших в эксплуатации ГТУ, а также и выполняет капитальный ремонт ГТУ.

В общей сложности в год КМПО выпускает порядка 20-25 штук новых НК-16, ГТУ типа НК-16/18 (модернизированные с улучшенными экологическими показателями и показателями надежности и КПД) - порядка 15 штук по заказам ОАО "Газпром", еще порядка 40 двигателей переоборудуются из НК-16 в НК-18, уточнил коммерческий директор КМПО.

По его сведениям, в текущем году планируются продажи по наземной тематике в объеме порядка 2,5 млрд. рублей, при общем объеме продаж приблизительно 4,5 млрд. рублей. Однако в указанные планы и объемы не включены газоперекачивающие агрегаты: помимо того, что КМПО делает приводы газоперекачивающих агрегатов, предприятие освоило производство газоперекачивающих агрегатов для "Газпрома".

источник: AVIAPORT.RU
06.05.06

"ОБОРОНПРОМ" ПОЛУЧИЛ ПРАВО ТОРГОВАТЬ ОРУЖИЕМ ПО ВСЕМУ МИРУ

Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству РФ выдала компании "Оборонпром" свидетельство на право самостоятельно осуществлять внешнеторговую деятельность в отношении продукции военного назначения в части поставки запчастей, обслуживания и ремонта ранее поставленной военной техники. Об этом говорится в сообщении компании. Как отметил ее гендиректор Денис Мантуров, вертолеты, производимые предприятиями "Оборонпрома", эксплуатируются в более чем 80 странах мира. В этой связи полученное свидетельство

позволит компании оказывать полный спектр услуг по сервису и поставке запасных частей к ранее проданной технике. "Оборонпром", передает ПРАЙМ-ТАСС, было создано в ноябре 2004 г. В состав компании входят Московский вертолетный завод, Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, "Роствертол", машиностроительный завод "Вперед", Ступинское машиностроительное производственное предприятие и ряд других предприятий.

*источник: газета "Газета"
25.05.06*

"ОБОРОНПРОМ" ОБСУДИЛ ПЛАНЫ С ТАТАРСТАНОМ

Премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов и генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров на встрече в Казани обсудили двухлетнюю производственную программу холдинга, в который входит ОАО "Казанский вертолетный завод".

Как сообщили "Ъ" в пресс-службе правительства Татарстана, переговоры проходили в закрытом режиме. Между тем официальный представитель "Оборонпрома" Илья Якушев сообщил, что проект программы предусматривает реструктуризацию производства и оптимизацию модельного ряда вертолетов. "Учитывая деликатность вопроса как для самих заводов, так и для регионов, "Оборонпром" не намерен форсировать процесс преобразований. По нашим оценкам, это займет не менее двух лет", - пояснил господин Якушев. Как сообщил "Ъ" генеральный директор ОАО "Московский вертолетный завод"

Андрей Шибитов, МВЗ предложил включить в программу производство Ми-171 и 172 (грузоподъемностью 4 т), тяжелых вертолетов (до 6 т) Ми-38 и Ми-28Н, а также спортивных Ми-34 и Ми-54 (4,5 т).

При этом господин Мантуров во время визита в Санкт-Петербург заявлял, что будущий модельный ряд составят производимые казанским заводом Ми-8 МТВ (171-172), Ми-38 (6 т), легкие вертолеты "Ансат" (3,3 т) и "Актай" (до 1,25 т), а также машины других заводов - Ми-26 (28 т), Ка-62 (2 т), Ка-226 (1,25 т). Ожидается, что окончательный проект производственной программы "Оборонпрома" до 2008 г. будет вынесен на обсуждение директоров вертолетных заводов через месяц.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
06.05.06*

ВЕРТОЛЕТЫ "МИ" ОСТАВЯТ ЗА КВЗ

На ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) в рамках ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" могут быть перенесены заказы на изготовление всех вертолетов ряда "Ми", а ОАО "Улан-Удэнский авиазавод" предполагается перефилировать на производство вертолетов ряда "Камов". Об этом сообщил журналистам гендиректор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov после встречи с президентом Татарстана Минтимером Шаймиевым. Напомним, что Татарстан внес 29,92%

акций КВЗ в уставный капитал Оборонпрома, получив в обмен 15,07% акций последнего. Рособоронэкспорт внес в корпорацию 14% акций Улан-Удэнского авиазавода и владеет 31,13% ее акций. Государству в лице ФАУФИ принадлежит 51% акций Оборонпрома. В последние годы КВЗ и Улан-Удэнский завод конкурировали, производя и экспортируя однотипные вертолеты.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
15.05.06*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ГОТОВИТСЯ К ВЫСТАВКЕ В КИТАЕ CHINA POLICE - 2006

На Казанском вертолетном заводе приступили к подготовке к участию выставке China Police - 2006, которая пройдет в Пекине с 24 по 27 мая.

Эти выставки проводятся один раз в 2 года, и на них экспонируется широкий спектр полицейского оборудования, в том числе транспортные средства.

В 2004 г. в выставке приняли участие более 240 фирм из 19 стран мира.

В этом году выставка приурочена к Олимпийским играм, которые будут проходить в Китае в 2008 г., и на ней будет представлена специальная экспозиция "Олимпийская безопасность и антитерроризм".

На стенде Казанского вертолетного завода в форме планшетов, видеоматериалов и масштабных моделей будет представлена информация о летных и эксплуатационных характеристиках вертолетов Ми-172, Ми-38, "Ансат", "Актай" и различных модификаций Ми-17. Как сообщил представитель завода, в настоящее время в Китае различными структурами эксплуатируется более 80 вертолетов Ми-17.

В полиции Южной Кореи с успехом используется два казанских Ми-17 и "Ансат"

*источник: ИА "Intertat"
05.05.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Чистая прибыль EADS выросла на 26% в I кв 2006 г	39
EADS планирует усовершенствовать модель A350	39
Airbus представит три самолета на международном авиасалоне ILA-2006 в Берлине	39
Airbus спроектировал не то, что нужно	40
Компания Boeing поставляет заказчикам последние авиалайнеры	40
Boeing оштрафован на \$615 млн.	41
Группа, осуществляющая проектирование модели Boeing 787, завершила подготовку 25% проектной документации	41
Начался новый этап государственных испытаний самолета Ан-70	42
Авиапром Украины в январе-марте увеличил производство на 29%	42
Без государственной поддержки авиапрому Украины придется объединяться с крупнейшими мировыми авиастроительными компаниями	42
США испытывают принципиально новый самолет X-48B	43
Индия планирует закупить самолеты C-130J Hercules для специальных подразделений и пограничных войск	43
Лазером по космосу	43
Новый рекорд Robinson	43
США и Япония к 2020 г. планируют построить новый сверхзвуковой пассажирский самолет	44
Сенат США отложил серийное строительство истребителя F-35	44
Бомбардировщики переходят на газ?	44
Срок службы самолетов определит компьютер	45
Беспилотник для Греции: испытательный полет	45
Швеция планирует модернизировать парк истребителей JAS-39A/B "Грипен"	45
США поставят оборудование для 4 самолетов ДРЛО E-767 ВВС Японии	45

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ EADS ВЫРОСЛА НА 26% В I КВ 2006 Г

Чистая прибыль европейской аэрокосмической компании EADS выросла в первом квартале 2006 г. на 26%, сообщила компания, подтвердив прогноз прибыли на весь год.

Европейская группа, контролирующая авиастроительный концерн Airbus, сообщила, что ее чистая прибыль выросла в первом квартале 2006 г. до 516 млн. евро (\$665,8 млн.) с 410 млн. евро в первом квартале прошлого года.

Аналитики, опрошенные Рейтер, ожидали в среднем прибыль в размере 409 млн. евро. Выручка EADS выросла в первом квартале на 30% до 9,1 млрд.

евро в сравнении с 7,0 млрд. евро за аналогичный период прошлого года, в основном, из-за роста показателей Airbus. Прибыль компании до вычета процента и обложения налогами (ЕБИТ) выросла на 19% до 780 млн. евро.

EADS по-прежнему ожидает, что ЕБИТ в 2006 г. составит 3,2-3,4 млрд. евро, а продажи - более 37 млрд. евро. Также ожидается, что поставки Airbus в этом году вырастут на 10%.

*источник: REUTERS
17.05.06*

EADS ПЛАНИРУЕТ УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ МОДЕЛЬ A350

Европейское подразделение аэрокосмической компании EADS авиастроительный концерн Airbus планирует создать более крупную модель самолета A350, чтобы у компании было единое семейство самолетов на 250-375 мест, сообщил Рейтер один из руководителей EADS Ноэль Форжар.

"Я точно не могу сообщить, будет ли новая модель называться A350. Мы пока еще не решили. Но модель будет повторять основные характеристики A350", - сказал Форжар. "Если мы не захотим 375 мест, самолет останется без изменений", - добавил он.

Airbus сообщил, что решение об усовершенствовании модели A350 должно быть принято перед авиасалоном в Фарнборо, который пройдет в июле в Англии. Модель разрабатывается для того, чтобы конкурировать с моделью 787 американской корпорации Boeing.

До настоящего времени Airbus планировал создание самолета A350 на 250-300 мест.

*источник: REUTERS
17.05.06*

AIRBUS ПРЕДСТАВИТ ТРИ САМОЛЕТА НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАСАЛОНЕ ILA-2006 В БЕРЛИНЕ

Только Airbus среди выпускающих большие магистральные самолеты авиастроительных фирм мира представит свои авиалайнеры на международном авиасалоне ILA-2006, который пройдет с 16 по 21 мая в Берлине. Три лайнера, представляющие семейство самых современных самолетов Airbus, - узкофюзеляжный A318, дальнемагистральный широкофюзеляжный A340-600 и двухпалубный A380 будут выставлены на демонстрационной площадке берлинского аэропорта "Шенефельд" и примут участие в показательных полетах.

A380, который примет участие в показательных полетах, является одним из пяти лайнеров этого типа, которые в настоящее время задействованы в программе летных сертификационных испытаний. Завершение сертификации A380 запланировано в конце этого года. A380 будет находиться в Берлине во все дни работы авиасалона за исключением второй половины четверга 18 мая и первой половины пятницы 19, когда состоится дебют новейшего авиалайнера в Великобритании, в лондонском аэропорту

"Хитроу". A340-600 и A318 будут демонстрироваться в течение всего салона ILA-2006.

На авиасалоне Airbus арендует шале (секции 16-19) для приема делегаций. Экспозиция Airbus расположена на стенде концерна EADS. Ее главными экспонатами являются полноразмерный макет отсека пассажирской кабины самолета A380 и макет-демонстратор, в котором показываюся варианты интерьеров салонов, разрабатываемых для нового дальнемагистрального лайнера Airbus. Посетители экспозиции также увидят выполненные в масштабе 1:20 модели самолетов A318, A319, A320 и A321, образующих семейство узкофюзеляжных лайнеров Airbus.

В среду 17 мая в 11.00 в зале А пресс-центра авиасалона состоится пресс-конференция Airbus.

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

*источник: компания "Airbus"
16.05.06*

AIRBUS СПРОЕКТИРОВАЛ НЕ ТО, ЧТО НУЖНО

Европейскому авиастроительному концерну Airbus, возможно, придется заново начать проектирование своего дальнемагистрального самолета средней размерности A350. Об этом заявил на проходящем сейчас в Берлине международном авиасалоне ILA-2006 Ноэль Форжар - глава компании EADS, которой принадлежит 80% акций Airbus. Согласно ранее утвержденному графику работ по A350 коммерческие поставки этого самолета должны были начаться в 2010 г. Одним из покупателей этого лайнера может стать "Аэрофлот". В рамках программы обновления своего дальнемагистрального флота российская авиакомпания проводит сейчас тендер, в котором A350 конкурирует с перспективной американской машиной Boeing 787.

По словам г-на Форжара, к середине июля, когда в британском Фарнборо откроется самый престижный в мировой авиаиндустрии салон, Airbus примет решение, продолжать ли проектирование A350 прежним курсом или серьезно изменить исходные параметры будущего лайнера. Авиационные эксперты уже предрекают, что изменения могут обойтись европейскому концерну в 8 млрд евро и затормозить проект на 2 года.

По неофициальным сведениям, пересмотреть проект потребовали авиакомпании-заказчики лайнера, недовольные тем, что его топливная эффективность ниже, чем у конкурирующего Boeing 787. На сегодняшний день 14 авиакомпаний заказали концерну Airbus в общей сложности сто A350 и разместили опционы еще на 82 таких машины.

Исполнительный директор Airbus Густав Хумберт вчера подтвердил, что концерн ведет активные консультации с заказчиками, однако отказался рассказать, какие именно "поправки" к проекту обсуждаются. Он также не захотел говорить, насколько может быть изменен график проекта. Накануне авторитетный профессиональный журнал Flight International оценил возможную задержку в два года. Г-н Хумберт в принципе не исключил, что срок выхода A350 может быть перенесен, однако постарался найти в этом приятную сторону. "Это даст нам шанс внедрить более совершенные технологии. Возможно, мы придем позже, но с более совершенным изделием", - сказал он.

Г-н Форжар накануне довольно критично оценил общее положение в концерне, заявив, что Airbus нуждается в глубоких изменениях, если хочет остаться конкурентоспособным. Г-н Хумберт сказал, что полностью разделяет точку зрения шефа и пообещал большие перемены в процессах проектирования,

подходах к технологиям и политике сокращения затрат. Глава Airbus признал, что его фирма недооценила конкурента в лице Boeing 787, но выразил глубокую уверенность, что битва за рынок дальнемагистральных самолетов XXI века еще только начинается.

Один из главных вопросов по A350, на которые у Airbus пока нет ответа: что делать с уже собранными заказами на самолет и с ранее согласованным графиком поставок. Г-н Хумберт пообещал ответить на него после того, как будет определен масштаб изменений, вносимых в проект.

В России перипетии вокруг A350 непосредственно затрагивают интересы только одной авиакомпании - "Аэрофлота". Пресс-служба "Аэрофлота" вчера сообщила корреспонденту "Времени новостей", что у нее нет комментариев по этому поводу.

Бизнес-ниша дальнемагистральных самолетов средней размерности - это одно из трех полей, на которых Airbus ведет свою глобальную конкурентную битву с Boeing. Два других поля - это сектора дальних лайнеров большой вместимости и среднемагистральных самолетов.

В этих секторах, по утверждению руководства Airbus, у европейцев дела идут очень хорошо. Коммерческие поставки самого большого из созданных до сих пор самолетов A380 должны начаться до конца этого года. Началась сборка первого серийного самолета этой модели. Всего, как сообщил вчера другой исполнительный директор Airbus Шарль Шампюан (у концерна два главы, представляющие соответственно Германию и Францию), уже собрано 12 A380. Четыре из них поднимаются в воздух, остальные используются для наземных сертификационных испытаний. Эти самолеты уже облетели 22 ведущих аэропорта мира, чтобы убедиться, что они готовы к приему гигантских воздушных судов. Сегодня такой инспекции впервые подвергнется лондонский аэропорт Хитроу - A380 отправится туда прямо с берлинского авиасалона.

В секторе среднемагистральных самолетов Airbus представлен коммерчески очень успешным семейством самолетов A320. Однако руководство концерна не удовлетворено завоеванными позициями. Густав Хумберт вчера заявил, что Airbus намерен добиться победы на всех трех полях. Победой европейские авиастроители считают как минимум 50-процентную долю мирового рынка в каждой категории воздушных судов.

*источник: газета "Время новостей"
18.05.06*

КОМПАНИЯ BOEING ПОСТАВЛЯЕТ ЗАКАЗЧИКАМ ПОСЛЕДНИЕ АВИАЛАЙНЕРЫ

Компания Boeing [NYSE: BA] поставила последние 2 лайнера Boeing 717 авиакомпаниям Midwest Airlines и AirTran Airways. В торжественной церемонии передачи самолетов приняли участие тысячи сотрудников компании Boeing и сотрудников, вышедших на пенсию, а также официальные лица г. Лонг-Бич, шт. Калифорния. Это последние самолеты, произведенные в Южной Калифорнии, где компания Douglas Aircraft в 20-х годах прошлого века построила свои

предприятия. Всего было выпущено 156 самолетов Boeing 717. В рамках этой программы был внедрен ряд инновационных производственных и бизнес-процессов, которые впоследствии получили распространение и на других предприятиях отделения Boeing Commercial Airplanes.

*источник: компания "Boeing"
25.05.06*

BOEING ОШТРАФОВАН НА \$615 МЛН.

Boeing удалось договориться о мировой с Минюстом США. Чиновники этого ведомства в течение 3 лет проводили расследование по обвинению в незаконном получении корпорацией документов Lockheed Martin, конкурировавшей с ней в одном из тендеров Пентагона. Но мировая дорого обошлась Boeing, которая согласилась заплатить штраф на сумму \$615 млн.

Boeing - крупнейшая авиакосмическая корпорация в мире. Выручка в 2005 г. составила \$54,8 млрд, чистая прибыль - \$2,6 млрд.

Громкий скандал вокруг Boeing разгорелся в США 3 года назад. Американские военные следователи установили, что в конце 90-х гг. авиакосмическая корпорация незаконно получила тысячи страниц конфиденциальной документации, принадлежавшей другому поставщику Пентагона - Lockheed Martin. Это позволило Boeing подсчитать сумму предложения конкурента на крупном тендере в 1998 г. на поставку ракет-носителей для запуска спутников. В июле 2003 г. ВВС США лишили Boeing контрактов на запуск спутников на \$1 млрд и приостановили дальнейшее сотрудничество с подразделением компании, производящим ракеты. Также в 2003 г. выяснилось, что сотрудница Пентагона Дарлин Драйан снабжала компанию данными о заявках ее конкурентов во время тендера на поставку авиатанкеров-заправщиков для ВВС США, а затем перешла на работу в Boeing. Сделка на \$20 млрд с участием компании была приостановлена. Руководство Boeing попыталось уклониться от скандала и уволило Драйан и занимавшего ее финансового директора Майкла Сиэрса. Они оба уже отбыли сроки в тюрьме. Затем в отставку ушел гендиректор и председатель совета директоров Boeing Филип Кондит.

В 2003 г. министерство юстиции США возбудило расследование в отношении Boeing. Кроме того, следователи подозревали корпорацию в том, что она воспользовалась данными Lockheed Martin, для того

чтобы выиграть контракты на поставку техники Национальному управлению по авиации и освоению космического пространства (NASA).

Но Boeing удалось договориться с Минюстом о прекращении расследования. Для этого концерн заплатит министерству \$615 млн штрафа, из которых \$565 млн будет выплачено по гражданским искам и \$50 млн - для урегулирования криминального расследования. Как говорят источники, знакомые с ходом переговоров между Boeing и Минюстом, первоначально юристы министерства хотели предъявить компании обвинения в совершении особо тяжких преступлений, угрожающих национальной безопасности, и обязать ее заплатить штраф в размере \$750 млн. Но в итоге было решено снизить сумму штрафа. Федеральные обвинители говорят, что \$615 млн - это самый крупный штраф, когда-либо наложенный на поставщика военной техники.

Гендиректор и председатель совета директоров Boeing Джеймс Макнерни назвал инциденты, приведшие к криминальному расследованию в отношении Boeing, "отдельными ошибками небольшой группы сотрудников". Глава корпорации может позволить себе подобные высказывания. Ведь Макнерни возглавил Boeing летом прошлого года. Его предшественник Гарри Стоунсайфер был вынужден покинуть компанию после того, как совету директоров стало известно о его внебрачных отношениях с одной из сотрудниц компании. С самого начала своего правления Макнерни поставил цель пересмотреть корпоративную культуру в концерне, сделав акцент на этические нормы. В частности, он расширил перечень достижений, за которые Boeing выплачивает вознаграждения своим менеджерам. Теперь их поощряют не только за финансовые результаты, но также за высокие моральные качества и личный нравственный пример сотрудникам.

*источник: газета "Ведомости"
16.05.06*

ГРУППА, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩАЯ ПРОЕКТИРОВАНИЕ МОДЕЛИ BOEING 787, ЗАВЕРШИЛА ПОДГОТОВКУ 25% ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Представители компании Boeing [NYSE:BA] объявили о завершении одного из существенных этапов работы в рамках программы создания новой модели Boeing 787 Dreamliner. Рабочая группа подготовила 25% документов по данной модели. Это значит, что четверть документации, содержащей информацию по производству компонентов самолета, а также оснастки, требуемой для его сборки, уже готова и направлена подрядчикам для производства или приобретения. Речь идет об официальных документах, а в случае программы Boeing 787 - о цифровых моделях, которые позволяют осуществить закупки, подготовку оснастки и производство компонентов для нового лайнера.

Лайнер Boeing 787, который должен поступить в коммерческую эксплуатацию в 2008 г., обеспечит пассажирам повышенный комфорт, а авиакомпаниям - лучшие показатели эксплуатации. Самолет будет потреблять на 20% меньше топлива по сравне-

нию с другими самолетами аналогичной пассажироместимости. Кроме того, новый лайнер будет отличать сниженный уровень выбросов и шума при взлете и посадке. Дополнительный комфорт пассажиров будет обеспечен за счет более эффективной системы очистки воздуха в салоне, иллюминаторов большей площади, больших по размеру полок для ручной клади, а также усовершенствованной системы освещения.

С момента начала реализации программы создания модели Boeing 787 Dreamliner в апреле 2004 г. 29 авиакомпаний разместили 393 заказа на эти самолеты на общую сумму, превышающую \$55 млрд. по текущим ценам каталога, что сделало программу создания Boeing 787 самой успешной за всю историю гражданской авиации.

*источник: компания "Boeing"
22.05.06*

НАЧАЛСЯ НОВЫЙ ЭТАП ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА АН-70

В апреле АНТК им. Антонова и его партнеры приступили к новому этапу государственных совместных испытаний военно-транспортного самолета Ан-70.

Это стало возможным после того, как на Ан-70 была выполнена программа испытаний по подтверждению газодинамической устойчивости его силовой установки, в рамках которой было выполнено четыре полета. Их результаты анализировались специалистами АНТК им. Антонова совместно с представителями ВВС России, ЛИИ им. Громова и ЦИАМ им. Баранова.

В совместном акте по этим испытаниям отмечено, что во всем проверенном диапазоне высот и скоростей, углов атаки и скольжения самолета на установившихся и переходных режимах двигателя Д-27 работали устойчиво, срывных явлений в компрессоре, срыва пламени в камере сгорания, забросов и провалов частоты вращения роторов двигателя и температуры газа не отмечено.

Летный экземпляр Ан-70 получил доработанные двигатели с продленным ресурсом, технический облик которых соответствует серийному образцу.

Один экземпляр такого двигателя проходит ресурсные испытания в ГП "Ивченко-Прогресс" (Запорожье), а в ОАО "Аэросила" (Ступино, Московской обл.) продолжается работа по совершенствованию втулки винта-вентилятора.

В Запорожье и на НПО "Салют" идет постройка семи серийных двигателей Д-27, из которых в этом году планируется завершить сборку трех. АНТК им. Антонова в свою очередь завершает постройку образца самолета Ан-70, на который будут установлены эти двигатели.

21 февраля состоялось совместное совещание Минобороны, Минпромполитики, Минэкономики и Совета национальной безопасности и обороны Украины по вопросам завершения госиспытаний, принятия на вооружение и серийного производства самолета Ан-70. На встрече состоялось рассмотрение хода постройки двух серийных образцов этой машины и подтверждено намерение завершить их производство и закупить для украинских ВВС в 2008 г.

*источник: АРМС-ТАСС
03.05.06*

АВИАПРОМ УКРАИНЫ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО НА 29%

Рост производства в авиационной промышленности Украины по итогам января-марта 2006 г. в сравнении с аналогичным периодом прошлого года составил 29%.

По данным источника агентства "Интерфакс-Украина" в правительстве, в первом квартале объем произведенной предприятиями отрасли товарной продукции составил 730,5 млн. гривен, объем реализации - 551,5 млн. гривен.

В числе наиболее успешно работавших - ОАО "Киевский завод "Радар", где рост производства возрос более чем в 7 раз, Киевский завод "Радиоизмеритель" - рост 29%, КиГАЗ "Авиант" - 8,4%.

Среди приоритетов отрасли называются серийное производство среднего транспортного Ан-70 и его коммерческой версии Ан-70-100, модернизация и возобновление производства тяжелого транспорт-

ного Ан-124-100М, завершение создания и производство нового регионального Ан-148.

Созданная в прошлом году госавиакорпорация "Национальное объединение "Антонов" в настоящее время отрабатывает вопросы создания сервисных центров по обслуживанию самолетов Ан за пределами Украины.

В планах корпорации на 2006-2007 гг. - создание собственной лизинговой компании.

Внесенные в марте в государственную комплексную программу развития авиационной промышленности Украины до 2010 г. коррективы дополняют перечень задач отрасли реализацией проектов создания легкого реактивного самолета Ан-128 и транспортного Ан-148Т.

*источник: сайт "Podrobnosti"
05.05.06*

БЕЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ АВИАПРОМУ УКРАИНЫ ПРИДЕТСЯ ОБЪЕДИНЯТЬСЯ С КРУПНЕЙШИМИ МИРОВЫМИ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫМИ КОМПАНИЯМИ

Без господдержки авиапрому Украины придется объединяться с крупнейшими мировыми авиастроительными компаниями, считает генеральный директор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП) Павел Науменко.

По его словам, последние полтора десятка лет украинский авиапром выживал практически без помощи государства и доказал свою жизнеспособность. Однако дальнейшее его существование под угрозой, так как с отменой льгот производить самолеты стало невыгодно. В прошлом году ХГАПП не продал внутри страны ни одного самолета. Для решения проблемы высоких процентных ставок по банковским кредитам Павел Науменко предложил вве-

сти систему их компенсации из госбюджета. Правительству Украины, по его мнению, необходимо определиться, каким оно видит дальнейшее развитие национального авиапрома. Будет ли оно поддерживать и укреплять национальный бренд или же позволит двум авиазаводам - киевскому и харьковскому совместно с АНТК им. Антонова, объединившимся в госкорпорацию, слиться с каким-либо из крупных мировых производителей авиатехники. Причем решение это придется принимать в ближайшее время, иначе Украина может оказаться на "обочине мирового авиастроения", отметил Науменко.

*источник: АРМС-ТАСС
10.05.06*

США ИСПЫТЫВАЮТ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ САМОЛЕТ X-48В

В США началось испытание прототипа принципиально нового самолета X-48В. Военно-воздушные силы США заинтересованы в концепции для ее дальнейшего военного применения.

"Пока сделаны два прототипа длиной порядка семи метров для испытаний в аэродинамической трубе и первых летных тестов", - сообщает пресс-служба Национального аэрокосмического агентства (НАСА). Прототип самолета разрабатывается совместно компанией Boeing Phantom Works, НАСА и Исследовательской лабораторией ВВС США. Самолет имеет треугольную форму и, по сути, представляет собой одно сплошное крыло, сообщает РИА Новости.

Весит прототип всего 180 кг. В настоящее время он оборудован тремя турбинными самолетными двигателями и может подниматься на высоту 3,1 тыс. м. и летать на предельной скорости в 222 км/ч. Сейчас прототипы малы по размерам и не впечатляют характеристиками. Но, отмечают в НАСА, в настоящее время стоит задача отработать маневрирование на низких скоростях и показать, что концепция сама по себе работает. Позже будут созданы значительно большие по размеру модели.

"После завершения испытаний, которое планируется на середину мая, прототип будет доставлен в Полетный исследовательский Центр НАСА Драйден на базе ВВС США Эдвардс в Калифорнии (NASA's Dryden Flight Research Center, Edwards Air Force Base). Он будет использоваться как запасной вариант при летных испытаниях второго прототипа, которые пройдут позже в этом году", - сообщает пресс-служба НАСА.

"Мы уверены, что новая концепция самолета обладает потенциалом выполнять многие потребности ВВС США, например: переброска оружия и топлива, дозаправка, осуществление командования и контроля", - приводит слова программного менеджера проекта капитана Скотта Бьорге (Scott Bjorge) пресс-служба НАСА.

Первый прототип начали испытывать 7 апреля в аэродинамической трубе в Лэнгли (штат Вирджиния). Эта "легендарная" аэродинамическая установка была построена еще в 1930 г. и в ней, в том числе, испытывались самолеты Второй мировой войны.

*источник: сайт "Blotter.Ru"
05.05.06*

ИНДИЯ ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПИТЬ САМОЛЕТЫ C-130J HERCULES ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК

Индия планирует закупить самолеты C-130J Hercules для специальных подразделений и пограничных войск. Об этом заявил маршал авиации С.П. Тьяги, сообщает издание "Дифенс индастри дейли".

По информации источника в компании Lockheed Martin, на переговорах речь идет о приобретении 12-13 машин. Пока неизвестно, идет ли речь о C-130J или о намного более дорогих машинах MC-130J Combat Talon. В 2001 г. стоимость MC-130 составляла около

150 млн дол. Эксперты отмечают, что цена нового MC-130J Combat Talon III окажется еще выше.

В настоящее время Индия нуждается в модернизации парка военно-транспортных самолетов, состоящего преимущественно из Ан-32 и Ил-76. Для замены Ан-32 компания Lockheed Martin предлагает C-130J за 60-80 млн дол.

*источник: газета "ВПК"
06.05.06*

ЛАЗЕРОМ ПО КОСМОСУ

Пентагон стремится к созданию лазерного оружия наземного базирования, с помощью которого можно будет сбивать космические спутники противника. Об этом свидетельствуют поступившие в американский конгресс бюджетные документы ВВС США, в которых частично оговариваются расходы на крупную секретную программу. Как сообщается, речь идет о финансировании проекта создания космиче-

ского оружия, как оборонительного, так и наступательного. Причем разработки в области создания лазерного оружия уже ведутся. В этих целях задействованы мощные вычислительные центры, множество специальных сенсоров, а также система зеркал

*источник: газета "Красная звезда"
05.05.06*

НОВЫЙ РЕКОРД ROBINSON

В 2005 г. компания Robinson Helicopter выпустила 806 новых вертолетов. Это наибольшее количество гражданских вертолетов, построенных за один год. Предыдущий рекорд по числу вертолетов в год был установлен Bell Helicopters в 1980 г. Тогда Bell продала 780 вертолетов, из них 550 была модель B206. Robinson побил рекорд Bell, поставив в 2005 г. 563 вертолета R44 Raven и 243 R22. Президент компании Фрэнк Робинсон заявил: "Я надеюсь, этот год будет настоль-

ко же успешным или даже лучше, чем предыдущий".

Ожидается, что рост продаж Robinson сохранится благодаря популярности модели Raven II, который постоянно расширяет свои возможности за счет установки кондиционера и боковой приборной панели пилота, способствующих повышению безопасности полетов.

*источник: AVIAPORT.RU
03.05.06*

США И ЯПОНИЯ К 2020 Г. ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ СВЕРХЗВУКОВОЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ

США совместно с Японией к 2020 г. планируют построить сверхзвуковой пассажирский самолет нового поколения. Скорость нового авиалайнера, как предполагается, будет превышать скорость звука почти вдвое, при этом уровень шума, производимого самолетом, будет в 4 раза ниже, чем у сверхзвукового Concorde. Новый самолет будет рассчитан на 200-300 пассажирских мест. Работа по проекту начнется летом 2006 г. В разработке нового самолета примут участие американская авиастроительная корпорация Boeing Co., Национальное управление по

аэронавтике и космическому пространству США (НАСА), ряд японских компаний и аэрокосмическое агентство Японии, сообщает CNN со ссылкой на местные СМИ. Среди японских компаний, участвующих в проекте, называются Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., Kawasaki Heavy Industries Ltd. и Fuji Heavy Industries Ltd. Между тем, официального подтверждения подписания соглашения не поступало.

источник: ИА "РБК"
10.05.06

СЕНАТ США ОТЛОЖИЛ СЕРИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35

Комитет по вооруженным силам американского Сената принял решение изъять из бюджета программы строительства истребителя пятого поколения F-35 Joint Strike Fighter на 2007 финансовый год 1,2 млрд. долл., сообщает Defense News. Эти деньги предназначались для постройки первой партии из 16 самолетов в 2008 г. Решение комитета, однако, не повлияет на строительство пяти предсерийных образцов самолетов, которое будет завершено в 2007 г.

Сенаторы не отказались от идеи строительства истребителя в принципе - они лишь заморозили финансирование. По словам представителей комитета, эта отсрочка связана с тем, что эксперты не уверены в том, что к началу серийного производства F-35 будет достаточно хорошо испытан.

Всего в проекте военного бюджета на 2007 г. на программу JSF было выделено 5,2 млрд. долл. Сенаторы изъяли из нее еще 241 млн., однако добавили 408 млн. долл., которые предстоит потратить на разработку альтернативного двигателя. Таким образом, общий бюджет программы в 2007 г. составит примерно 5,5 млрд. долл. В январе 2006 г. стало известно, что Пентагон собирается разорвать контракт с бри-

танской корпорацией Rolls-Royce на разработку двигателя для F-35, которая выиграла конкурс вместе американскими конкурентами из Pratt&Whitney. Причиной отказа стала масштабная кампания по сокращению расходов на оборону.

По подсчетам экономистов, за 30 лет службы F-35 на новые двигатели будет потрачено около 100 млрд. долл. Между тем, по мнению экономистов, в результате конкурентной борьбы двух компаний цена на силовые установки могла бы значительно снизиться. Проект реализует консорциум из девяти стран - США, Великобритании, Италии, Нидерландов, Турции, Канады, Австралии, Норвегии и Дании. Кроме того, в нем участвуют израильские и бельгийские компании. В конце февраля Lockheed Martin выкатил первый образец F-35. В пресс-релизе компании говорилось, что первый полет этот самолет совершит осенью 2006 г. Только США и Великобритания планируют потратить на закупку 2593 самолетов F-35 256 млрд. долл.

источник: LENTA.RU
12.05.06

БОМБАРДИРОВЩИКИ ПЕРЕХОДЯТ НА ГАЗ?

Сверхвысокие цены на нефть заставляют Пентагон изыскивать альтернативные источники топлива для огромного парка техники и вооружений. В текущем году бомбардировщик B-52 совершит первый полет на смеси синтетического топлива.

В рамках инициативы "Гарантированное топливо" (Assured Fuel Initiative) министерство ВВС планирует в сентябре испытать стратегический бомбардировщик B-52, часть двигателей которого будут работать на топливе, полученном из натурального газа, сообщает TerraDaily. Цель топливной инициативы Пентагона - разработать местные более дешевые источники топлива для гарантированного снабжения военной техники. Техническое руководство экспериментом осуществляет исследовательская лаборатория ВВС AFRL. Два из восьми двигателей бомбардировщика B-52 Stratofortress, который стартует с авиабазы Эдвардс, будут работать на смеси штатного авиационного топлива JP-8 и реактивного топлива, синтезированного из натурального газа по технологии Фишера-Тропша (Fischer-Tropsch).

Теория синтеза топлива на основе процессов Фишера-Тропша из различных углеводородов природного газа, угля и сланцев была разработана еще в 1920 годы в Германии. Наибольшего масштаба производство искусственного бензина и масел по Фишеру-Тропшу достигло в Германии и Японии в конце второй мировой войны. Синтез топлива по Фишеру-Тропшу стал рентабелен в последние годы в связи с ростом цен на нефть. США обладают крупнейшими в мире запасами угля, что позволяет получать синтетическое топливо в больших количествах.

Специалисты ВВС отмечают, что процесс внедрения нового топлива потребует много времени и дополнительных усилий по подготовке двигателей. В настоящее время основным топливом в ВВС и армии США и НАТО является топливо JP-8, которое планируется использовать до 2025 г.

источник: сайт CNews.ru
16.05.06

СРОК СЛУЖБЫ САМОЛЕТОВ ОПРЕДЕЛИТ КОМПЬЮТЕР

Профессор из университета Карнеги Меллон в Питтсбурге разработал принципиально новый компьютерный метод, который позволит определять срок службы самолетов.

Этот метод поможет создавать трехмерные компьютерные модели материалов, используемых в самолете. Именно они дадут возможность определять, когда самолет нуждается в ремонте, а когда срок его эксплуатации просто подошел к концу, отмечает Энтони Д. Роллетт, профессор из Департамента научных исследований и разработки материалов. Исследование проводилось по заказу ВМС США.

Большой процент самолетов, стоящих на вооружении американских Военно-морских сил, прослужили уже более 30 лет, поэтому военные нуждаются в точной методике для того, чтобы уменьшить риски и затраты, связанные с обеспечением безо-

пасности используемых летательных аппаратов.

"С профессором Роллеттом мы сотрудничаем уже на протяжении более двух лет, он проводит исследования по проблеме диагностики ограниченной усталости и определения срока службы структурных компонентов и конструкционных материалов, используемых в самолетах", - отмечает Джон М. Папазян из корпорации Northrop Grumman, крупнейшего подрядчика министерства обороны США.

Работа ученых из университета Карнеги Меллона помогла усовершенствовать прежнюю систему, созданную в сотрудничестве с компанией Alcoa. С ее помощью создается карта микроструктуры материалов в виде трехмерной цифровой модели.

*источник: сайт "MIGnews.com"
10.05.06*

БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ ГРЕЦИИ: ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

Беспилотный летательный аппарат, заказанный Вооруженными силами Греции, совершил испытательный полет. Компания Sagem Defense Security, являющаяся частью Safran Group, недавно провела испытательный полет тактического БЛА Sperwer. Испытания проходили в конце 2005 г. на базе испытательного центра ВВС Франции.

По заявлению компании Sagem, полет БЛА осуществлялся под контролем наземной станции управления, удаленной на 180 км от точки старта. В ходе проведения полета БЛА, первоначально контролируемый первой станцией управления, затем был переведен под управление второй станции. В ходе полета беспилотный аппарат произвел фото- и

видеосъемку в видимом и инфракрасном диапазонах, и передал полученную информацию на землю. На завершающем этапе полета управление вновь было передано первой станции, с помощью которой аппарат совершил успешную посадку.

Напомним, что на настоящий момент продано 16 систем Sperwer и 90 беспилотных летательных аппаратов. Трое из шести стран, на чьем вооружении стоят системы Sperwer - Канада, Нидерланды и Франция - готовятся в ближайшем будущем развернуть свои комплексы в Афганистане.

*источник: сайт "Беспилотная авиация"
12.05.06*

ШВЕЦИЯ ПЛАНИРУЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ПАРК ИСТРЕБИТЕЛЕЙ JAS-39A/B "ГРИПЕН"

Как уже сообщалось, в ближайшее время Швеция планирует модернизировать весь парк многоцелевых истребителей JAS-39A/B "Грипен" в версию JAS-39C/D. За счет стандартизации парка данных самолетов МО Швеции планирует повысить оперативную эффективность национальных ВВС.

Согласно заявлению генерал-лейтенанта шведских ВВС Матса Нильсона, всего численность самолетов "Грипен" в ближайшем будущем будет доведена до 100 единиц. М.Нильсон отметил, что такое бюджетное предложение выдвинуто шведским правительством в апреле текущего года. Шведский гене-

рал не прокомментировал, каким образом МО страны планирует распорядиться с оставшимися самолетами, а также источник финансирования предстоящей модернизации.

В настоящее время на вооружении ВВС Швеции состоят 174 истребителя JAS-39 "Грипен" (причем 118 из них - в модификации А и В). Можно предположить, что средства на модернизацию самолетов ранних модификаций будут выручены за счет продажи излишнего количества машин.

*источник: АРМС-ТАСС
10.05.06*

США ПОСТАВЯТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ 4 САМОЛЕТОВ ДРЛО E-767 ВВС ЯПОНИИ

Американское агентство по военному сотрудничеству DSCA (Defense Security Cooperation Agency) уведомило конгресс США о возможности в рамках программы FMS (Foreign Military Sales) продажи Японии оборудования для модернизации РЛС самолетов ДРЛО E-767 AWACS. В агентстве сообщили, что максимальная стоимость сделки может

составить 147 млн дол. Комплекты оборудования правительство Японии заказало для 4 ранее приобретенных самолетов E-767 системы ДРЛО АВАКС. Основным подрядчиком выступит компания Boeing.

*источник: газета "ВПК"
06.05.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Гражданская авиация России – есть ли выход из кризиса?	47
Rolls-Royce увидел будущее в России	52
Российский МиГ-29 стал главной звездой авиашоу на ILA-2006	54
"Аэрофлот" ставит на Airbus	55
Конкуренты и союзники открытого неба	56
Иностранным авиастроителям готовят мягкую посадку	58
Истребитель 5-го поколения: а что это такое?	60
Рывок к пятому поколению	63
Airbus "разденут" в Луховицах	65
Прокуратура взялась за ФЛК	66
Приземленные мечты	67
Генеральные моторы	68
Распродажа "Сухого"	69
"Иркут" вспомнил о своих проектах	70
Военный супермаркет	71
Хочешь в НАТО – оставайся со своими двигателями	72
Немецкий бизнесмен спугнул российские самолеты	73
Берлин взят!	75
НПО "Сатурн" успешно проводит испытания нового двигателя АЛ-55	76
Зенитчики держат порох сухим	77
Взлет откладывается	79
Бросить все и уехать в Салду	80
Владислав Тетюхин: Время "разбрасывать камни" прошло	82

ОБЗОР ПРЕССЫ

за май 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ – ЕСТЬ ЛИ ВЫХОД ИЗ КРИЗИСА?

За последнее время прошло несколько представительных форумов, посвященных проблемам гражданской авиации и гражданского авиастроения. Это и "круглый стол" журнала "Эксперт", и конференция Национального инвестиционного совета. Не остались в стороне и депутаты Государственной Думы, представители разных политических течений и регионов Российской Федерации.

Еще недавно каждый четвертый самолет, который поднимался в воздух и брал на борт пассажиров, почту и грузы, был сделан в нашей стране. Мы ежегодно перевозили более 130 млн. пассажиров. Сегодня речь идет о спасении гражданской авиации страны, ее авиапрома. Что думают по этому поводу народные избранники, которым по роду своей деятельности почти ежемесячно приходится пользоваться воздушным транспортом, какие шаги надо предпринять, чтобы наша авиация, как и прежде, занимала ведущие позиции, - вот те вопросы, на которые попытались ответить участники "круглого стола".

Депутат Государственной Думы, председатель Межфракционного депутатского объединения (МДО) Госдумы "Авиация и космонавтика России" Геннадий Райков

Правительство приняло и учло часть предложений, но очень малую. Так, например, из Минфина нам ответили: никаких приоритетов, льгот и субсидий, хоть это и противоречит мировой практике и неоднократным указаниям Президента о поддержке авиакосмического комплекса. Кризис в авиации не преодолен, авиапромышленность продолжает падать, закрываются заводы. Отношения между предприятиями вместо конкуренции приобрели характер экономических войн, политики не слышат производителей, производители не слышат эксплуатантов, банкиры не слышат ни тех, ни других. Преобладают не рыночные отношения, а конфликты интересов. Структуризация отрасли в тупике. Предлагаемые варианты объединений, создания корпораций зачастую исходят из групповых интересов, усиливают конфликты, мучается "МиГ", мучается "Сухой". Стремительно стареет и уходит кадровый состав авиации.

По существу дело движется к потере авиационной отрасли. Это недопустимо не только с точки зрения престижа страны, но в первую очередь с точки зрения обороны - некому будет выполнять заказы на военную и другую авиацию.

В результате административной реформы авиапром практически лишился специального органа государственного управления. Принцип последней реформы - это безотраслевое управление. Ряд функций государственного управления ликвидируется, и эти тенденции будут нарастать. В опубликованных программах много хороших лозунгов, а дела все хуже. Сегодняшняя наша встреча - это еще одна попытка наметить пути выхода из кризиса.

Член Совета Федерации Виктор Глухих

Действительно, если мы сейчас пройдемся по большинству КБ или заводов авиапрома, окажется, что от них сохранились одни названия. Например, яковлевская фирма. От нее практически остался осколок КБ и больше ничего нет. Единственное, что здесь спроектировано за последние 15 лет, это Як-130. К тому же эта работа делалась вместе с другими фирмами-участниками. Если вести речь об ильюшинской фирме, то кроме Ил-96, который спроектирован более 15 лет назад, ничего другого нет. Или туполевская фирма. Сейчас она представлена 204-й, 214-й и 334-й машинами, которые по факту летать никуда не могут. Двигатели на них стоят никуда не годные. В реальности кроме ПС-90, который проходит по третьей главе Международной классификации гражданской авиации (ИКАО), больше ничего нет. Чтобы "Ильюшин Финанс Ко" мог существовать даже без прибыли, необходим заказ не менее шести самолетов в год. Госзаказ на дальние магистральные самолеты не покрывает этих потребностей. Если сегодня эти осколки каким-то образом объединить, толку вообще не получится. Попросту будут растаскивать государственные деньги.

Сегодня не выпускают нормальные двигатели. Значит, двигательные заводы тоже надо объединять, иначе наши самолеты будут работать только в России, за границу их не выпустят. Большая корпорация объединяет сегодня авионику, и она уже начала делать более-менее конкурентную технику. Пять стран объединились под Airbus и работают под одну компанию. То есть концентрация сил является правильным направлением.

Кроме того, последние 15 лет на науку не давали ни копейки. Многие нормальные специалисты уехали и работают на Западе. Ясно и то, что нам надо сегодня концентрировать силы. В том числе и финансовые. Например, в истребительной авиации надо иметь не более двух типажей самолетов. Какие-то остатки промышленности мы можем сконцентрировать в нормально работающие холдинги. С участием государства или без него. Нельзя спешить с оценками. Оборонный заказ у нас на сегодня мизерный, гражданскую тематику вообще никто не заказывает.

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян

Развал СССР и постперестроечный кризис поставили крест на госзаказах для ВПК. Армия перестала покупать технику и вооружение, зарубежных контрактов почти не было, промышленность практически встала. Чтобы выжить, предприятия начали репрофилировать производство под товары народного потребления. Заводы, выпускавшие десятилетиями танки, зенитно-ракетные комплексы, авианосцы и подводные лодки, освоили производство ширпотреба - от столовых приборов до детских электронных игрушек. Наиболее продвинутые директора организовали у себя производство моторных лодок, телевизионных антенн, ресиверов и несложной бытовой техники. В обиходе появилось новое модное слово - "конверсия". Мир изменился. Тех объемов продаж военной техники, которые были 15-20 лет назад, по нашим прогнозам, мы не достигнем. Военная тематика у холдинга занимала 98% всего производства и только 2% - это спортивные самолеты (Су-26, Су-29, Су-31). Если же посмотреть на пример крупнейших производителей авиатехники - Boeing и Airbus, то они вне зависимости от конъюнктуры рынка оставались прибыльными благодаря двум направлениям работы. Если мы хотим сохранить производственные мощности, надо внедрять перспективные технологии не только в военной сфере, но и в гражданской области. Выйти на "гражданку" стало стратегическим решением холдинга.

Первый заместитель Председателя Государственной Думы Олег Морозов

Соглашусь, авиационная промышленность, одна из ключевых отраслей в России, находится в глубоком кризисе. Попытки спасти отрасль за счет высоких таможенных пошлин на иностранную технику ситуацию в авиапроме не улучшили. Формирование в соответствии с указом Президента России "Объединенной авиастроительной корпорации" свидетельствует о начале реализации новой стратегии государства в сфере развития авиастроения в условиях неизбежной глобализации рынка авиатехники и авиаперевозок. Поэтому именно сейчас нам нужно по-новому выстраивать взаимодействие между отечественными авиастроителями и авиаперевозчиками. Без этого очередная инициатива по поддержке авиастроительного комплекса может, как это бывало уже не раз, не достигнуть ожидаемых результатов. Сформулированная Правительством цель сохранения технологической независимости при создании новых поколений военной и гражданской продукции отечественного авиастроения и возвращения России на мировой рынок в качестве производителя, а не поставщика комплектующих для иностранных самолетов продолжает вызывать ожесточенную полемику.

Сегодня при покупке гражданского самолета иностранного производства необходимо заплатить государству 20% от его стоимости. Кроме того, импортные самолеты облагаются 18%-ным НДС. Пожалуй, что на этом заботы государства о производителях российских самолетов и закончились. Правда, в 2001 году Правительство решило дать возможность авиаперевозчикам покупать российские самолеты в рассрочку, обеспечив заказами простаивающие заводы. Минэкономразвития организовало конкурс, где для реализации госу-

дарственных лизинговых программ были отобраны две полугосударственные компании - ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (доля государства 38%) и ОАО "Финансово-лизинговая компания" (доля государства 58%). Но чуда не произошло.

Если посмотреть, сколько и каких гражданских самолетов выпускалось в России в 2002-2004 годах, то видно, что речь фактически идет о штучном производстве - один-два, максимум три самолета в год. Ведь объемы производства диктуются заказами от авиаперевозчиков. Но, несмотря на относительно дешевизну и выгодные условия оплаты, российские авиакомпании предпочитают отечественные самолеты не покупать. Это вовсе не значит, что они вообще не покупают самолетов. Только с начала этого года семь крупнейших российских авиаперевозчиков заказали 16 новых и поддержанных лайнеров производства американской компании Boeing.

Причин отказа российских перевозчиков от российских самолетов несколько. Прежде всего низкая экономичность, что при нынешних ценах на нефть и соответственно нефтепродукты начинает играть решающую роль. Топливная составляющая в себестоимости перевозки у российских авиакомпаний достигла 50-60% по сравнению с 30% у зарубежных компаний. Объясняется это тем, что наш парк на три четверти состоит из отечественных самолетов. Там оженные барьеры оказались ниже топливной убыточности наших Ту-134 и Ил-86. При таких обстоятельствах процесс реновации воздушного флота, вероятно, будет продолжаться. "Прожорливость" - далеко не единственная проблема российских лайнеров. В силу объективных причин они гораздо дороже и в обслуживании.

В начале этого года в Государственной Думе состоялись слушания, посвященные проблемам гражданского авиастроения. Госрасходы ежегодно растут, но прирост выделяемых денежных средств "съедается" инфляцией, что привело к оттоку из отрасли квалифицированных работников, снижению фондоотдачи, технологического уровня, нарушению взаимодействия с отраслевой наукой. Большинство авиакомпаний планирует обновлять парк самолетов. Нам бы очень не хотелось, чтобы они покупали старые списанные Boeing. Есть ниша, где Россия может вырваться в лидеры. Это быстрорастущий рынок региональных самолетов. Но для прорыва нужен продукт, которого сегодня нет ни у нас, ни у кого-то еще и который должен будет определить облик гражданской авиации в ближайшее время. Кроме того, нельзя забывать, что Россия - огромная страна, и мы должны строить самолеты для полетов и на дальние расстояния. И без собственной малой авиации мы не обойдемся. Как нам сохранить полноценный авиапром? Вот на какой вопрос должна ответить долгосрочная программа его развития.

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян

Сегодня России нужны полноценные авиастроительные предприятия, объединяющие КБ, серийные заводы и систему послепродажной поддержки продукта. Предприятия, которые способны синтезировать работу над перспективными проектами и стать впоследствии единым центром ответственности перед заказчиками за весь жизненный цикл продукта. Только такие производства имеют необходимый потенциал

для реализации перспективных, ориентированных на международный рынок проектов.

Программы по созданию авиационной техники, особенно гражданской, должны строиться на максимально широкой кооперационной основе. Это стандартная практика в мировом самолетостроении. Российскому производителю это особенно важно - за счет кооперации мы получаем возможность приобрести неоценимый опыт системного интегратора, освоить новейшие технологии проектирования и производства - технологии XXI века.

Не менее важно и привлечение партнеров к послепродажной поддержке. Системного подхода к обслуживанию заказчика в России не существовало в принципе. И, если мы претендуем на успех на международном рынке, нам необходима международная кооперация и в этой области. Нужно наконец самим себе признаться, что кризис отечественного авиапрома вовсе не мешал мировому самолетостроению двигаться вперед как технологически, так и с точки зрения эволюции подходов к организации бизнеса. И опыт зарубежных партнеров нам критически необходим. Только так мы сможем заложить фундамент для прорывных, в полном смысле этого слова, проектов.

В то же время я противник апокалиптических настроений, будто российский инженерно-конструкторский и производственный потенциал окончательно исчерпан, и теперь мы растерянно ищем среди руин ответ на извечный русский вопрос: что делать?

У "Сухого" есть полноценное, работающее КБ и действующие производственные площадки, сохранившие как материальную базу, так и уникальные кадры, способные воспринять новые технологии. Другое дело, что мы не можем себе позволить все это потерять. А без освоения новых технологий эволюции не будет. Помимо того, что программа RRJ, подразумевающая создание российского регионального самолета, обеспечит России выход на международный рынок гражданской авиатехники, она позволит решить целый спектр не менее важных задач: внедрение и освоение новых технологий не только в самолетостроении, но и в области управления программами по созданию авиатехники, совершенствование инженерно-конструкторских кадров, создание новых рабочих мест, сохранение и развитие производственных площадок в регионах.

Сегодня Сибирь и Дальний Восток означают нефть, газ и лес. Однако помимо природных сокровищ поистине национальным достоянием нашего государства давно стал уникальный научно-производственный потенциал этого гигантского региона. Здесь находятся и научные центры, известные во всем мире, и мощные заводы.

К сожалению, период общего спада промышленного производства в стране негативно сказался на бывших гигантах советской индустрии. Тем не менее потенциал остался, и сейчас он, похоже, начинает преобразовываться в энергию поступательного движения. Сегодня на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Гагарина (КНААПО) полным ходом идет производство комплектующих для будущих самолетов RRJ. КБ в Москве передает конструкторскую документацию полностью в цифровом формате, специалисты инженерного центра в Комсомольске получают цифровые модели и преобразует данные в программу для станков. Уже

сегодня на КНААПО в рамках технического перевооружения создана база самых современных станков как для производства комплектующих, так и для изготовления оснастки. Расположенное в Комсомольске-на-Амуре авиационное производственное объединение было, есть и, смею заверить, будет лидером отечественного авиастроения. По сути, это градообразующее предприятие - поистине гордость не только нашей авиапромышленности, но и всей страны.

Успешная реализация проекта RRJ на территории Сибири и Дальнего Востока принесет в конечном итоге прибыль как отдаленным от Москвы регионам, так и всему государству.

Председатель исполкома МДО "Авиация и космонавтика России" Вячеслав Цветков

Что мы сегодня имеем в авиационной отрасли? КБ не работают. Персонал? Его почти не осталось. Молодые люди не идут в авиационную промышленность. На заводах остались одни пенсионеры. Утеряны технологии. Основные фонды разваливаются. Летные училища выпускают в год по всей стране пятьдесят пилотов. Да и тех необходимо переучивать на ту технику, которая летает сегодня в российском небе. Для сравнения, в СССР ежегодно выпускалось до трех тысяч пилотов. Средний возраст летного состава давно перевалил за пятьдесят лет. Надо срочно что-то делать.

Конечно, наши Ту-154 отработали свое и требуют замены. Но этой замены нет. Нам обещают, что таким самолетом станет RRJ. У авиапрома уже не осталось времени. Надо решать немедленно, уже сегодня мы опаздываем на несколько лет.

Депутаты Государственной Думы, входящие в МДО, не только внимательно следят за дискуссией, которая развернулась вокруг "Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года" и, в частности, создания ближнего и среднемагистрального самолета, но и стараются помочь преодолеть возникший в отрасли кризис. Они прекрасно понимают всю сложность поставленной задачи. Слишком велики потери, понесенные предприятиями и организациями комплекса в последнее десятилетие.

Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов

Мое выступление, наверное, прозвучит некоторым диссонансом. Складывается впечатление, что реструктуризация авиационной промышленности не нужна власти, поскольку существование ее в полуразобранном состоянии не создает угрозу самой власти. Да, Правительство держит в портфеле сырьевые отрасли, энергетику. Там финансовые потоки и живые деньги. Отечественный же авиапром требует поддержки, больших денежных вливаний. Та мысль, что прицеленное к оборонке производство гражданских самолетов вытянет всю отрасль, неверна. К этому скептически относятся сами военные. Они говорят: получали же мы во время войны танки и самолеты по ленд-лизу.

Депутат Государственной Думы, председатель МДО "Авиация и космонавтика России" Геннадий Райков

5 лет назад мы рассматривали с вами ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года". 5 лет на нее

выделялись бюджетные средства. Например, на Ту-334 было выделено 1,7892 млрд. руб. Теперь чиновники нам говорят: этот проект был ошибкой, надо делать другой - RRJ. Возможно, что это будет хороший самолет, время покажет. И все это на фоне бесконечных разговоров о сокращении модельного ряда. А ведь еще и Ан-148, который начал делать в Воронеже "Ильюшин Финанс Ко". Или ситуация с Ил-96. Разве масса отказов и происшествий с Boeing вызвала приостановку их эксплуатации у нас или на Западе?

**Депутат Государственной Думы, член МДО
"Авиация и космонавтика России" Сергей
Дубровин**

Мне приходилось и приходится летать довольно-таки часто. Могу констатировать, что российское небо порядком опустело. Летать стали меньше, да и путешествовать по воздуху стало небезопасно. Известно, что уровень развития авиации и ее неизменной составляющей - авиационной промышленности определяет степень развития государства. Еще со времен СССР бытовало мнение, что авиация обладает огромным потенциалом, способным в короткие сроки придать значительное ускорение отечественной экономике.

Да, действительно, во времена СССР авиационная промышленность обладала огромным потенциалом в части строительства самолетов. Но даже в то время мы не имели сколько-нибудь сильных позиций на рынке авиационной техники. Иными словами, мы могли создавать уникальные образцы, но основным потребителем была отечественная гражданская авиация.

Сегодня гигантский производственный механизм из-за десятилетнего простоя разрегулирован и частично разукomплектован. Чтобы запустить серийное производство любого самолета, потребуются сотни миллионов долларов и время.

В авиапроме остро стоит кадровая проблема. Даже после очередного отпуска летно-подъемный состав и авиатехники в авиакомпаниях, прежде чем быть допущенными к работе, проходят тренинг и контроль навыков. Без этого невозможна безопасная эксплуатация столь сложной техники, как самолет. На авиазаводах же специалисты не имели полноценной практики в течение последнего десятилетия, и многие навыки утрачены или не соответствуют современному уровню. Кроме того, нет специалистов многих направлений, а средний возраст работающих вот-вот перешагнет за 60, и тогда прервется преемственность поколений, окончательно будут разрушены конструкторские и технологические школы.

Парк российских самолетов по своим возможностям многократно превышает потребности в авиаперевозках. Во времена СССР в год перевозилось более 140 млн. пассажиров. Парк строился с расчетом на 200 млн. пассажиров. При этом большая часть построенных тогда самолетов находится в строю. Были они относительно новыми, по мировым меркам их физическое состояние удовлетворительное и надежное. Существует мнение, что наш внутренний рынок авиаперевозок способен обеспечить возрождение авиастроения. По предварительным оценкам, новые типы российских самолетов по своим технико-экономическим характеристикам сопоставимы с западными аналогами. Однако любые проводимые сейчас сравнения не вполне корректны, потому что в реальности новых типов российских самолетов нет. Кстати, для сравне-

ния - уровень безопасности самолетов Ил-86, Ту-154 уж ничуть не ниже, чем у зарубежных самолетов.

Таможенные барьеры не столько помогают авиастроителям, сколько создают проблемы авиаперевозчикам. Из-за больших, чем у конкурентов, затрат на авиатехнику они проигрывают в конкурентной борьбе, теряют бизнес. Что же касается международных авиалиний, то нормы, введенные с 1 апреля 2002 года, практически не оставляют выбора. Им соответствуют лишь Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, еще не запущенный в производство Ту-334, а также Ту-154М и Ил-62М при условии их доработки. С учетом запланированного на 2006 год ужесточения требований под ограничения попадают все отечественные самолеты последнего поколения, включая Ту-334.

**Генеральный директор ОАО "Аэрофлот"
Валерий Окулов**

Кроме таможенных пошлин необходимо отменить НДС на авиационную технику, как сделано во всем мире. Так вот в штате Вашингтон, где расположен город Сиэтл, где собирают Boeing, налог с продаж на авиационную технику - ноль. То же самое в Бразилии в отношении "Эмбрайера". Налог с продаж - ноль. То же самое в Канаде в отношении "Бормбардье" - нет НДС. Первое, что нужно сделать, - просто упразднить в отношении авиационной техники НДС, с тем чтобы поставить наше производство в равные условия с иностранными конкурентами.

**Депутат Государственной Думы, член МДО
"Авиация и космонавтика России" Анатолий
Грешневиков**

Наверное, все обеспокоены состоянием дел в отечественной авиационной промышленности. Даже при советской власти, оставаясь собственностью государства, предприятия отрасли работали автономно и при этом весьма продуктивно конкурировали между собой. В перестроечные времена система рухнула, авиапром перестал получать заказы и деньги, и теперь ему придется за несколько лет пройти тот путь, который европейские и американские конкуренты проделали в течение десятилетий.

Идея проста: сильное военное авиастроение должно спасти близкий к полной деградации гражданский авиапром при значительном управленческом и финансовом участии государства. Для этого вводится принцип "одного окна" - деньги в отрасль будут вливать через одну компанию.

Есть планы и по привлечению иностранного партнера. В качестве стратегического инвестора чиновники надеются увидеть концерн EADS (основной акционер европейской авиастроительной корпорации Airbus). Интерес к российскому рынку у EADS есть - компания уже сейчас владеет пакетом акций российского "Иркута". Как раз в тот момент, когда Владимир Путин подписал указ о создании ОАК, Airbus сообщил, что ведет с российским Правительством переговоры о разработке и строительстве новых самолетов.

Опыт США тоже не вполне применим в России. Американские производители самолетов объединились вокруг сильного производителя - Boeing, который просто поглотил более слабый Douglas. По большому счету лидер американского авиапрома просто нанял на работу специалистов менее удачливого конкурента

и выпустил под своей маркой несколько моделей, разработанных в Douglas. В России же такого бесспорного лидера нет, у нас, по сути, часть отрасли - неконкурентоспособный гражданский авиапром - присоединяют к более успешным создателям военных самолетов. Что из этого получится, одному богу известно.

Генеральный директор рейтингового агентства "Эксперт" Дмитрий Гришанков

Последние 15 лет убедительно доказали, что принцип "пусть расцветают все цветы" ни к чему хорошему в авиапроме не привел. Покинув мировой рынок еще в начале 90-х годов, сегодня российские авиастроители практически потеряли и внутреннего потребителя. Еще несколько лет бездействия приведут лишь к необратимой деградации гражданского самолетостроения в России. Сегодня мы имеем кустарное производство отечественных самолетов.

Генеральный директор ОАО "Аэрофлот" Валерий Окулов

Мы знаем, что, с одной стороны, все ветви власти озабочены состоянием дел в авиационной отрасли. В то же время ею ведают 5 ведомств, что не может не приводить к размыванию ответственности и отставанию в принятии необходимых решений. Что мы имеем на сегодня? В перспективе, начиная с 2008 года, авиапром России сможет производить конкурентоспособные самолеты только в одном классе пассажирских самолетов: ближнемагистральные вместимостью 60-100 мест (проект RRJ). RRJ следует признать перспективным проектом в авиапроме, который создается на основе международной кооперации.

В существующих объективных условиях ограниченных возможностей выпуска отечественных конкурентоспособных самолетов авиакомпания России вынуждены применять иностранную авиатехнику на крайне невыгодных условиях, что приводит к их убыточности и неконкурентоспособности. Исходя из установленных Правительством правил авиакомпании России могут применять иностранную авиатехнику только в случае уплаты 20%-ной таможенной пошлины и 18%-ного НДС от стоимости воздушного судна. Как следствие, стоимость владения иностранным воздушным судном увеличивается на 41,5%. Существующие правила таможенного ввоза иностранных самолетов лишают авиакомпании России возможности роста эффективности, получения прибыли, повышения конкурентоспособности. Политика всеобъемлющего протекционизма авиапрома недальновидна и губительна не только для авиакомпаний России, но и для производителей самолетов. Господдержка отрасли самолетостроения на данном этапе нужна, но она должна быть целевой и не за счет авиакомпаний.

Депутат Государственной Думы, член МДО "Авиация и космонавтика России" Вячеслав Шпорт

Для того чтобы любой проект был экономически выгодным, целесообразным, он должен быть ориентирован только на сбыт, на реализацию на глобальном мировом рынке. Проект RRJ тому подтверждение, потому он изначально ориентирован на сбыт. Хочу отметить, что деньги не выделяют под какой-то само-

лет. Их выделяют под конкретную программу. Кроме того, деньги не выделяют на продажу самолета. Здесь должны работать рыночные механизмы. Есть продукт, а там уже дело за покупателем. Программа создания RRJ прошла экспертизу, выиграла конкурс и утверждена министерствами. Мы подтвердили в бизнес-плане, что построим столько-то самолетов. Но чтобы производство было рентабельным, необходимо продать несколько сотен самолетов. В сегменте дальнемагистральных (Ил-96) и среднемагистральных (Ту-204 и Ту-214) машин это нереально. Но есть быстрорастущий рынок региональных самолетов RRJ.

По моему мнению, производство этих самолетов базируется на самых современных технологиях. Это связано с переходом к трехмерному компьютерному проектированию, что повлекло за собой изменение самого проектирования по своей форме, а с другой стороны, привело к принципиальному изменению в технологии производства основных элементов воздушного судна. Самолеты семейства RRJ - первые и единственные российские самолеты, разработанные в постсоветское время и учитывающие все существующие и перспективные требования к комфорту, надежности, безопасности, экологичности и операционной экономике, которые предъявляют как российские, так и зарубежные авиакомпании.

Впервые в России такой большой самолет полностью спроектирован на экране компьютера. Так что проект RRJ - это переход отечественного авиапрома на современную безбумажную технологию проектирования и серийного производства самолетов. Кстати, впервые в стране будет применена бесстыльная сборка крупных самолетов. Они будут собираться из заранее подготовленных фрагментов, как в детском конструкторе. Именно так делают самолеты на двух авиастроительных гигантах - Boeing и Airbus.

Коротко о семействе RRJ. Это ряд из трех самолетов разной вместимости: 60, 75 и 95 пассажиров. Отличаться они будут длиной фюзеляжа. Увеличение длины достигается за счет вставок. Соответственно меняются длины трубопроводов и электрожгутов. Каждый самолет может быть выполнен в виде двух версий: базовой и с увеличенной дальностью. Двигатель для всех самолетов RRJ будет единым - SM-146.

Отвечаю: общепризнанной тенденцией современного гражданского самолетостроения является то, что оно в обязательном порядке должно быть ориентировано на внешний рынок, поскольку объем внутреннего рынка не обеспечивает серийности производства и делает его нерентабельным. А для выхода на внешний рынок изделие должно быть сертифицировано по мировым стандартам, удовлетворять всем экологическим требованиям, иметь послепродажную поддержку по всему миру. Всего этого невозможно достичь без международной кооперации. RRJ в наибольшей степени отвечает всем этим требованиям. Этот проект осуществляется холдингом "Сухой" совместно с фирмой Boeing, двигатель SM-146 к самолету разрабатывают наше НПО "Сатурн" и французская Spesma.

Генеральный директор рейтингового агентства "Эксперт" Дмитрий Гришанков

Мы провели анализ среди авиаперевозчиков и пришли к выводу, что новые зарубежные самолеты пока не по карману подавляющему большинству оте-

чественных перевозчиков. А вот подержанная техника пользуется большой популярностью. Даже с учетом 25%-ной импортной пошлины лизинговые платежи за бывший в эксплуатации Boeing-757 составят 300-350 тыс. долл. в месяц. Российским лизинговым компаниям трудно что-то противопоставить такому дешевому предложению. Ежемесячная ставка лизинга за новый Ил-96-300, предлагаемый "Ильюшин Финанс Ко", с учетом НДС достигает 376 тыс. долл. Снизить цены на производимую в настоящее время в России авиатехнику в будущем вряд ли возможно. Производство магистральных лайнеров в России ограничивается в лучшем случае 10-15 машинами в год. При таких объемах выпуска сэкономить на условно-постоянных расходах попросту нереально. Не лучше обстоит дело и с эксплуатационными характеристиками изделий российского авиапрома. Быстрорастущие цены на нефть привели к стремительному подорожанию авиатоплива. Цены на авиационный керосин только в 2005 году увеличились более чем на четверть. Что же говорить о международных перевозках, где эксплуатация и советских, и российских самолетов зачастую невозможна вследствие введенных ICAO ограничений по шуму двигателей.

Сегодня у отрасли еще остается последний шанс поправить положение дел. Конечно, о восстановлении позиций, завоеванных в советские времена (тогда на долю СССР приходилось около 25% мирового выпуска гражданских самолетов), речь не идет. Но закрепиться в отдельных сегментах международного рынка пока еще реально. Главным козырем российского авиапрома уже в ближайшем будущем должен стать запуск в серийное производство регионального самолета RRJ вместимостью до 95 человек.

**Депутат Государственной Думы, член МДО
"Авиация и космонавтика России" Вячеслав
Шпорт**

Уважая аргументы коллег, хочу добавить, что если рассмотреть на соответствие современным международным требованиям RRJ и машины такого же класса российско-украинский Ан-148 и Ту-334, то практиче-

ски все показатели в пользу первого. Его высокий среднегодовой налет -3000-3200 летных часов, а у двух других самолетов - по 2200. Ресурс планера в циклах (взлет-посадка) у RRJ - 70 тысяч, у Ан-148 - 40 тысяч, у Ту-334 - 30 тысяч. Межремонтный ресурс двигателя у RRJ в два раза выше, чем у конкурентов. По величине запаса уровня шума относительно норм ICAO RRJ вообще вне конкуренции с Ан-148 с его нулевым показателем и находящимся в минусе Ту-334.

Кроме того, RRJ может садиться в сложных метеорологических условиях и эксплуатироваться на 97-98% аэродромов своего класса. В то время, когда другие самолеты на такие посадки не рассчитаны, возможность эксплуатации на аэродромах класса В у Ан и Ту составляют 53 и 33% соответственно. И наконец, RRJ спроектирован с учетом сертификации по международным требованиям, а Ан и Ту - без учета требований FAA и EASA. Вывод специалистов: по прямым операционным расходам, характеристикам двигателя и системе технического обслуживания только RRJ способен завоевать мировой рынок и принести реальную прибыль. Хочу подчеркнуть, что это вовсе не исключает эксплуатацию Ан-148 и Ту-334, но их выход на зарубежный рынок весьма проблематичен и скорее всего невозможен. В то же время более 70% RRJ планируется поставлять за границу. Первый полет самолета ожидается в будущем году, начало серийных полетов - еще через год, но уже сегодня получен твердый заказ на 50 машин от авиакомпании "Сибирь", до конца года предполагается подписание соглашений с первыми западными заказчиками. Этот проект я считаю прорывным, больше того - национальным.

Разумеется, создание таких самолетов - это не только прибыль, но и международный престиж отечественного самолетостроения. Но, кроме того, надо учесть, что в создании такого изделия задействованы не только предприятия отрасли, но и более тысячи предприятий по кооперации. А это сотни тысяч рабочих мест, увеличение налоговых отчислений и в конечном итоге социальное благополучие людей.

*источник: газета "Парламентская газета"
15.05.06*

ROLLS-ROYCE УВИДЕЛ БУДУЩЕЕ В РОССИИ

**Британский производитель
авиадвигателей ищет партнеров для
организации СП.**

Вслед за своим партнером - американским самолетостроителем Boeing - британский производитель авиадвигателей Rolls-Royce проявил интерес к российскому рынку титана. Компания активно ищет партнеров для расширения своего бизнеса в России и уже провела переговоры с четырьмя компаниями, с которыми могут быть организованы совместные предприятия, в частности, по производству компонентов для двигателей. В Rolls-Royce планируют расширить сотрудничество и с российским производителем титана "ВСМПО-Ависма", который будет поставлять более сложные детали для двигателестроителя.

Британская компания Rolls-Royce производит двигатели для самолетов, вертолетов, газовые турби-

ны, а также оборудование для нефтегазовой отрасли и судостроения. Авиационные двигатели Rolls-Royce поставляет для американского производителя самолетов Airbus, европейского Boeing и бразильского Embraer. Рыночная капитализация компании составляет 15 млрд долл., доходы - 1 млрд долл. Портфель заказов на ближайшие 5 лет насчитывает 44 млрд долл. Автомобили Rolls-Royce производятся немецким автогигантом BMW.

"У нас есть желание серьезно расширить бизнес в России", - заявил председатель совета директоров Rolls-Royce plc Саймон Робертсон. По его словам, сегодня объем бизнеса компании в России скромнен. Сам он не смог охарактеризовать его в цифрах, но, как сообщил региональный директор Rolls-Royce по России Владимир Расщупкин, объем продаж в Европе, в составе которых учитываются и данные по России, составляет 1 млрд долл. в год. Крупнейшим россий-

ским партнером компании в авиастроении является производитель вертолетов "Камов-Холдинг". В августе 2005 г. Rolls-Royce подписал контракт с "Камовым" на поставку 50 двигателей для оснащения легких вертолетов Ка-226, поставка намечена на 2006-2007 гг. Также партнеры изучают возможность создания сервисного центра по обслуживанию турбовальных двигателей Rolls-Royce в СНГ.

Кроме того, Rolls-Royce будет заниматься обслуживанием своих двигателей, установленных на самолетах, приобретенных российскими авиакомпаниями. Это четыре самолета Boeing 747-200 авиакомпании "Трансаэро", четыре самолета Boeing 757 авиакомпании "ВИМ-Авиа", шесть самолетов Saab 2000 авиакомпании "Полет" и три самолета Fokker-100, взятые в лизинг авиакомпанией "Аэрофлот-Дон". С нетерпением в Rolls-Royce ожидают и решения "Аэрофлота", который планирует приобрести 22 самолета и выберет между Boeing 787 и Airbus A350. После этого должен состояться конкурс на выбор двигателя. Если будет выбран Boeing 787, вероятность заказа для Rolls-Royce возрастет. Как сообщили в представительстве, двигатель Rolls-Royce Trent 1000 является ведущим двигателем для этого самолета. Впрочем, на A350 также может устанавливаться двигатель Rolls-Royce. Директор по международным отношениям Rolls-Royce Ральф Мерфи сказал, что объем контракта для компании в этом случае может составить 2 млрд долл., из которых половина - оплата самих двигателей, а вторая половина - стоимость их сервисного обслуживания.

В компании затруднились оценить объем российского рынка двигателей и собственный потенциал на нем. Между тем, по словам г-на Мерфи, Россия в ближайшие 20 лет закупит приблизительно 1300 самолетов, чтобы заменить уже эксплуатирующиеся самолеты, а также чтобы расширить парк. "Сколько самолетов из этих 1300 будет с двумя двигателями, а сколько с четырьмя - трудно сказать, но эти цифры свидетельствуют о том, что Россия является большим и серьезным рынком", - сказал он. В качестве одного из способов освоения российского рынка в компании рассматривают и организацию производства компонентов для двигателей в России. О существовании такой возможности сообщил г-н Робертсон. Правда, он отказался назвать потенциальных партнеров и не смог сообщить, какие компоненты двигателей могут быть локализованы в первую очередь. По словам г-на Мерфи, Rolls-Royce производит 30% компонентов для своих двигателей, а остальное делают подрядчики. "При этом мы работаем в высококонкурентном сегменте, в котором постоянно растут требования к качеству и цене. У нас есть производство в Китае, такой же путь возможен и для России", - добавил он.

По словам г-на Расхупкина, за прошедший с момента открытия московского офиса месяц он провел переговоры с четырьмя потенциальными российскими партнерами. "Речь шла и о поставках комплектующих, и о возможных совместных предприятиях", - сказал он. По его словам, решение о заключении партнерских соглашений может быть принято уже в ближайшие месяц или два. Однако он отказался сообщить, с какими компаниями велись переговоры. Управляющий директор по СНГ А.Т. Kearney Moscow Руслан Корж предположил, что в первую очередь будет локализовано производство наименее сложных деталей, не движущихся и не подвергающихся высоким температурным нагрузкам. При этом партнерами Rolls-Royce могут стать российские авиастроительные предприятия, активно работающие на рынке.

По словам Руслана Коржа, партнерами Rolls-Royce в России могут стать ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО), завод "Моторостроитель" в Самаре и ОАО "Пермские моторы". Также в сотрудничестве с британцами заинтересован и украинский завод "Мотор-Сич", считает эксперт. Кроме того, по оценке руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, в партнерстве с Rolls-Royce могут быть заинтересованы ФГУП "ММПП "Салют" и Уфимское моторостроительное производственное объединение.

Потенциал развития в компании видят и в сервисном обслуживании двигателей. "Сервис занимает более 50% нашего бизнеса", - сказал г-н Робертсон. В Rolls-Royce не исключают возможность организации сервисного центра в России, если этого захочет эксплуатант. Правда, руководители компании не смогли сообщить, какого уровня должны достигнуть продажи Rolls-Royce в нашей стране, чтобы компания приняла такое решение. "В Арабских Эмиратах эксплуатируются около 400 самолетов с нашими двигателями, однако пока что речь о создании собственного сервисного центра не идет. Эксплуатант пошел по пути модульной замены двигателя", - сказал г-н Мерфи. "Сейчас российские авиакомпании активно закупают самолеты Boeing и Airbus со вторичного рынка, для их обслуживания необходимо создавать базу", - считает г-н Пантелеев. В Rolls-Royce планируют расширить сотрудничество со своим поставщиком - производителем титановых изделий "ВСМПО-Ависмой". "Сейчас мы закупаем у них простые продукты. Вчера я встречался с представителями компании, мы рассматриваем возможность покупки у них более сложных изделий", - сказал г-н Робертсон. Напомним, в апреле "ВСМПО-Ависма" и Boeing подписали соглашение о создании СП для обработки штампованных изделий из титана. Планируется, что новое СП будет работать не только с Boeing. В частности, предприятие планирует выпускать детали для самолета RRJ. Ожидается, что оно будет выпускать около тысячи деталей в год, а производство начнется в 2008 г.

Rolls-Royce искал возможность для организации производства в России с начала 90-х годов, говорит Корж. "В авиастроении велика доля высококвалифицированного и дорогостоящего труда, на который приходится значительная часть сопутствующих расходов: на подготовку производства и систему качества. Возможность сэкономить на этих расходах при организации производства в России соблазнительна", - считает эксперт. Однако британскую компанию, как и других западных потребителей титана, останавливала неспособность российских предприятий обеспечить качество продукции. "СП с Boeing является способом решить эту проблему. Специалисты авиакомпании будут осуществлять контроль за производством", - сказал эксперт. Организация обработки титановых деталей в России позволит упростить логистику поставок, считает Олег Пантелеев. По словам эксперта, авиастроители активно сотрудничают с "ВСМПО-Ависмой", так как российские цены на титан ниже, чем в других странах, и соотношение цена-качество при механической обработке деталей также выше, чем за рубежом. Связаться с представителями "ВСМПО-Ависма" в четверг не удалось.

Юлия КАРУЛИНА

источник: газета "RBC Daily"
12.05.06

РОССИЙСКИЙ МИГ-29 СТАЛ ГЛАВНОЙ ЗВЕЗДОЙ АВИАШОУ НА ILA-2006

Российский истребитель МиГ-29ОВТ стал главной звездой авиашоу на международной выставке ILA-2006 в Германии, которая проходила в берлинском аэропорту Шенефельд с 16 по 21 мая.

Специалисты и посетители выставки с благоговейным ужасом смотрели на гвоздь программы авиасалона - громадный европейский пассажирский двухпалубный авиалайнер А380, легко поднимавшийся в воздух, казалось, вопреки всем законам природы, но бросали все дела и неотрывно смотрели в небо, когда в воздух поднимался элегантный российский красавец-истребитель. Эти два наглядных свидетельства человеческого гения, сумевшего дать "рожденным ходить по земле" людям крылья, собрали не только наибольшее число зрителей и восторженных комментариев специалистов, но и стали главными звездами немецких телеэкранов на период проведения выставки.

Каждый подъем А380 и МиГ-29ОВТ показывался новостными каналами в прямом эфире, для чего на время демонстрационных полетов даже прерывались текущие передачи. Около 13.40 местного времени А-380 вылетел с ILA-2006 к месту своей стоянки в Тулузу (Франция), и вниманием зрителей безраздельно овладела другая звезда последнего выставочного дня - российский МиГ-29ОВТ. Пилот МиГа, свободно говоривший с телекомментаторами по-английски, стал любимцем журналистов и завоевал сердца посетителей авиасалона, для которых доступ на ILA был открыт только с четвертого дня, когда бизнесмены и оборонщики в основном уже завершили свои переговоры и деловые встречи. Интервью с ним несколько раз повторялось по новостным каналам в лучшее вечернее время.

Телекомментатор пригласил во время одного из "живых показов" демонстрационного полета МИГа пилота ВВС Бундесвера поделиться своими впечатлениями от самолета и мастерства российских коллег.

"У меня просто нет слов, чтобы передать свое уважение русским летчикам. У нас есть несколько оставшихся от бывшей ГДР МиГ-29, не таких современных, но все же очень высококлассных и удивительно маневренных машин. Летать на них - одно удовольствие, но такой самолет требует ежедневных тренировок. Если правда, что российские летчики из-за нехватки топлива имеют лишь в среднем по 150 полетных часов, то просто чудо, как они виртуозно справляются с этой высококлассной техникой!" - сказал немецкий летчик.

Американцы, представительство которых на ILA-2006, по словам главы Союза немецкой аэрокосмической промышленности (BDI) Томаса Эндерса, "оставляет желать лучшего", не смогли в этом году противопоставить своим вечным соперникам - европейцам и россиянам - никаких топ-показов, а потому в демонстрационных полетах честь США отстаивала действительно удивительно мужественная женщина - воздушная акробатка Пегги Кренц, которая, непонятно как удерживаясь в полете между верхней и нижней плоскостями биплана 1930-х годов, выполняла такие акробатические этюды, которые можно без преувеличения назвать "фигурами высшего пилотажа".

В первый же день, 19 мая, по данным представителя одного из главных организаторов выставки Messe Berlin Михаэля Хофера, на ILA побывали более 42000 зрителей, а субботний день побил все предыдущие зрительские рекорды одного дня - 84000. Таким образом, еще до окончательного подсчета общего числа специалистов (их было в этом году 72000) и просто посетителей (за 2 дня - 126000) ILA-2006 явно идет на рекорд. Как сказал представитель Messe Berlin, "мы рассчитываем на 250000, поскольку воскресный день обещает стать не менее посещаемым, чем 2 предыдущих".

Несмотря на ухудшение погоды (из-за циклона с ураганом на севере Германии в Берлине тоже облачно и местами дожди), задолго до открытия (выставка работала с 10.00 до 18.00) у входов выстроились огромные очереди желающих попасть на авиасалон. Многие приобретали билеты заранее через Интернет, где можно было получить билет только за полную стоимость - 16 евро (дети до 6 лет проходили бесплатно), а вот льготные билеты по 10 евро для школьников, студентов, военнослужащих и гражданских вспомогательных служб можно было приобрести только в кассах.

Представитель оргкомитета рассказал РИА Новости, что предварительные оценки работы "профессиональной части" аэрокосмического салона в первые дни подтвердили успех ILA-2006. По его словам, более 90% участников и специалистов заявили, что нынешний авиасалон "был лучшим или одним из лучших" за историю проведения этих международных выставок; 94% сказали, что порекомендуют своим партнерам и друзьям участие в этой выставке.

"Приглашение России в качестве страны-партнера обернулось полным успехом", - заявил журналистам исполнительный директор BDI Ханс-Йоахим Ганте. Он считает, что обе стороны остались в выигрыше, заключили много солидных контрактов и заложили основу для новых договоренностей. "Все это дает прекрасные возможности для открытия новых рынков", - подчеркнул он.

В числе наиболее весомых контрактов представители оргкомитета назвали соглашение между "Иркут" и Airbus/EADS о создании совместного предприятия в России с контрактами на сумму примерно 720 млн. евро, договоры гражданской части авиакорпорации "Сухой" на поставку оборудования для производства нового российского регионального самолета RRJ на сумму 19,665 млн. евро, Airbus продал один из самолетов бизнес-класса А318 за 40 млн. евро, Bell продал 2 вертолета за 4 млн. евро.

По мнению собеседника агентства, упомянутые договоры и сделки - только вершина айсберга, поскольку обычно о заключаемых на авиасалонах контрактах, особенно увиденных, так сказать, на глазах конкурентов, публично не оповещают.

А плакат с приглашением на ILA-2008, который был вывешен на стенах павильонов в первый же день выставки, уже сулит не только новые сделки, но и новые красочные шоу для зрителей.

Ольга СЕМЕНОВА

*источник: РИА "Новости"
21.05.06*

"АЭРОФЛОТ" СТАВИТ НА AIRBUS

Совет директоров "Аэрофлота" обсудил ход объявленного более года назад тендера на закупку 22 дальнемагистральных самолетов на сумму около 3 млрд. долл. Принято было предварительное решение рекомендовать собранию акционеров остановить выбор на лайнере Airbus A350.

По словам замгендиректора "Аэрофлота" Льва Кошлякова, теперь необходимо дождаться директивы государства (ему принадлежит 50,17% акций компании), чтобы провести голосование на общем собрании акционеров, которое состоится этим летом. Впрочем, уже не осталось никаких сомнений в том, что контракт на 3 млрд. долл. достанется европейскому концерну. Об этом в конце апреля в Томске на встрече с канцлером Германии Ангелой Меркель обмолвился президент России Владимир Путин. После выступления президента EADS (контролирует 80% капитала Airbus) Томаса Эндерса о новых предложениях по сотрудничеству с российским авиационным главой российского государства заявил буквально следующее: "Нам тоже есть чем вас порадовать". Как сообщили потом "Эксперту" представители немецкой делегации, Владимир Путин ясно дал понять, что закупка самолетов Airbus нашим национальным перевозчиком - дело решенное.

Еще 3 месяца назад европейцы могли только мечтать о победе Airbus в тендере "Аэрофлота". Все указывало, что выиграть конкурс должен Boeing, предложивший нашей авиакомпании свой новый широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет Boeing 787. По заявленным техническим и эксплуатационным характеристикам эта модель мало чем отличается от Airbus A350. Ни A350, ни Boeing 787 пока не существуют, их разработка началась всего три-четыре года назад. Тем не менее известно, что новый американский самолет рассчитан на перевозку 250-290 пассажиров и стоит он от 132 до 150 млн. долл. Относительно низкая цена самолета объясняется тем, что он почти наполовину будет состоять из композитных материалов (сверхпрочных углепластиков, кевлара и проч.). Европейский A-350 немного больше и дороже своего заокеанского конкурента. Предполагается, что европейский лайнер сможет брать на борт 250-300 пассажиров и обойдется покупателям в 150-160 млн долл. И если Boeing 787 начнет поступать в парк авиакомпании уже в 2008 г., то A350 - только в 2010-м. Именно это - обещание американской корпорации начать выпуск новых самолетов раньше конкурентов - давало Boeing 787 существенное преимущество в аэрофлотском тендере. На мировом рынке практически не осталось современных широкофюзеляжных самолетов приемлемого качества, тогда как спрос на них постоянно увеличивается. В "Аэрофлоте" проблема пополнения парка стоит особенно остро. Как заявил "Эксперту" генеральный директор компании Валерий Окулов, к 2010 г. "Аэрофлоту" необходимо приобрести не менее 130 новых самолетов, что позволит увеличить долю внутреннего рынка до 30-40%. Но получить новые машины в столь короткий срок нелегко. По словам господина Окулова, "был небольшой шанс приобрести лайнеры, которые лизинговые компании отбирали у обанкротившейся бразильской авиакомпании Varig, но их

буквально в считанные дни разобрали азиаты". Поэтому неудивительно, что "Аэрофлот", не колеблясь, оплатил места в графике заказов на Boeing 787 и в феврале этого года предложил совету директоров включить эту модель в программу развития парка авиакомпании (решение не принято, документ отправлен на доработку). Для Airbus проигрыш в тендере "Аэрофлота" означал бы стратегическое поражение в борьбе с Boeing за господство на нашем рынке. В прошлом году российские авиакомпании закупили всего 4 самолета Airbus против 35 лайнеров Boeing. Проигрыш Airbus в аэрофлотском тендере, о самом доходном сегменте российского рынка Airbus мог бы забыть лет на эдак на двадцать. Понятно, что европейцев такое положение вещей не устраивало ни при каких обстоятельствах, и Airbus пошел ва-банк.

В конце февраля старший вице-президент европейского концерна Аксель Крайн предложил российскому правительству новую программу сотрудничества, в соответствии с которой наши заводы и КБ смогут заработать почти 25 млрд. долл. Прежде всего речь идет об участии российских предприятий в конструкторских и производственных работах по созданию нового европейского дальнемагистрального самолета A350 на условиях разделения рисков. Доля России в этом проекте может составить 5%. Помимо этого Airbus предложил нам заняться проектом конвертации пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые. Здесь наша доля составит уже 50%. Наконец, нашей стране предложено равноправное партнерство при создании самолетов Airbus новых поколений - начиная с выбора идеи, разработки, производства лайнеров и до совместного распределения прибыли. При этом все действующие программы Airbus с российским авиационным будут продолжены, а оборот по ним увеличен до 110 млн. долл. в год. Приехавший в апреле в Томск глава EADS Томас Эндерс не только подтвердил все предложения, сделанные г-ном Крайном, но и лично пообещал Владимиру Путину приложить все усилия для воплощения давней мечты экс-канцлера Германии Герхарда Шредера о вхождении российских авиастроительных предприятий в капитал EADS. В этих условиях даже спешно организованный блиц-визит в Москву президента Boeing Джеймса Макнирни изменить ситуацию уже не мог. Господин Макнирни подписал соглашение с корпорацией "ВСМПО-Ависма" о создании совместного предприятия для обработки штампованных изделий из титана. Стороны внесут в СП по 30 млн. долл. Правда, ни планируемый объем выручки СП, ни рентабельность производства в Boeing сообщить не смогли. Тем не менее простой подсчет показывает, что для России программа сотрудничества с Airbus намного выгоднее, чем с Boeing. Но это вовсе не означает, что российский рынок закрывается для американского авиагиганта. По словам вице-президента Boeing по продажам в СНГ Крейга Джонса, его компания ведет переговоры о продаже Boeing 787 еще как минимум с двумя (помимо "Аэрофлота") российскими авиакомпаниями. По словам г-на Джонса, можно ожидать, что в России в самом ближайшем будущем будет продано 15-18 лайнеров Boeing 787.

Алексей ХАЗБИЕВ

*источник: журнал "Эксперт"
15.05.06*

КОНКУРЕНТЫ И СОЮЗНИКИ ОТКРЫТОГО НЕБА

Воздушное пространство становится единым, и парить в нем будут лучшие из лучших. Останется ли Россия в их числе?

Вопрос о том, кто будет в новом веке хозяином неба над шестой частью земли, встал со всей остротой. И ответ на него связан не только с состоянием отечественного авиапрома, но и с чисто бумажными, бюрократическими решениями, причем не только авиационных властей государства. Сегодня трудно поверить, но еще в 1991 г. каждый 4-й магистральный пассажирский самолет в мире был рожден в СССР. И дело здесь не в какой-то демпинговой экспансии "советов" на мировом авиарынке. Наши авиалайнеры действительно отвечали требованиям времени, запросам авиаперевозчиков - они были простыми, дешевыми, достаточно комфортабельными и в то же время очень надежными воздушными извозчиками.

В конце XX века развалился Союз, а вместе с ним рухнула единая союзная авиапромышленность. И в то же время появились технологии, позволившие совершить настоящую революцию в создании пассажирских самолетов. Новые конструкционные материалы дали возможность строить даже гигантские авиалайнеры очень легкими. Двигатели нового поколения обеспечивали минимальный уровень шума и высокую экономичность. Современная авионика упростила управление самолетами и позволила минимизировать количество членов экипажа. Более того, само проектирование самолетов перестало быть прерогативой какого-нибудь национального гения. Авиалайнеры стали создавать при помощи компьютерных программ, которые аккумулировали в себе лучшие достижения мировой конструкторской мысли.

Все перечисленное выше сумели внедрить в свое авиастроение и государства объединенной Европы, и США, и даже Бразилия с Китаем. Россия, увы, оказалась на обочине мирового процесса. И когда перестроенно-реформационные бури в нашей стране почти улеглись, очень многих людей взволновали вопросы: останется ли Россия третьей авиастроительной державой в мире после США и Западной Европы, и кто будет перевозить пассажиров в небе Российской Федерации и стран СНГ?

За первые месяцы весны прошло несколько "круглых столов", парламентских слушаний и правительственных совещаний, посвященных поискам ответов на эти вопросы. Можно подвести некий промежуточный итог весьма напряженным дискуссиям, которые свидетельствуют: ситуация действительно критическая, но не безнадежная. При этом наиболее интересна точка зрения тех, кто является потребителем авиатехники, - авиаперевозчиков. По законам рынка именно они должны диктовать свою волю производителям самолетов, покупать лишь тот товар, который действительно лучший по всем своим показателям. Вот что говорит Валерий Окулов - генеральный директор ОАО "Аэрофлот":

- Парк "Аэрофлота" состоит из 95 самолетов, из них 27 - иностранного производства. Однако именно эти машины обеспечивают 54% объема наших работ. Они генерируют 63% доходов и 41% расходов. Реальную

конкуренцию на мировом рынке авиаперевозок наша компания может обеспечить лишь иностранными самолетами. Там, где летают, к примеру, аэробусы A320 под российским флагом, пассажиры отдают предпочтение именно им. Мы обеспечиваем гораздо лучшие продуктовые предложения, чем самые продвинутые авиакомпании, будь они европейскими, азиатскими или американскими. А эксплуатационные характеристики A-320 дают нам возможность всегда оставаться в выигрыше".

За прошлый год все российские авиаперевозчики дали совокупный прирост доходов в 1,5%. Динамика положительная, но стоит ли этому радоваться?

За тот же 2005 г. иностранные перевозчики нарастили свои доходы только в небе России почти на 13%. Рынок авиаперевозок в нашей стране очень привлекателен. Достаточно вспомнить, что в СССР в среднем перевозилось в год более 140 млн. пассажиров! Борьба за этот рынок будет только нарастать. И в каком положении в этой борьбе оказываются российские авиаперевозчики? Судите сами. Ил-96-300 имеет расход топлива 34,6 грамма на кресло-километр. A350 - 17,1 грамма на кресло-километр. Весовые характеристики: у Ил-96-300 - 984 кг., у A350 - 710 кг. на кресло. Соизмеримые с европейским аэробусом характеристики и у американского Boeing 787. Поэтому-то западные авиакомпании, оснащенные новейшими самолетами, находятся в заведомо выигрышном положении по сравнению с нами.

Мы, конечно, тоже хотели бы полностью переоснастить свой авиационный парк новыми авиалайнерами. Но какими? В России единственным продуктом, который нас полностью устраивает, является региональный самолет фирмы "Гражданские самолеты Сухого" RRJ. И мы уверены, что эта машина займет достойное место в парке "Аэрофлота". Однако появление RRJ на рынке ожидается лишь через 2-3 года. Как быть до этого? Если мы хотим достойно конкурировать с иностранными авиаперевозчиками, то должны летать на таких же самолетах, как и у них, то есть на новейших аэробусах и боингах.

И вот здесь мы упираемся в пошлинный барьер. Кому-то пришло в голову ввести сверхвысокие таможенные пошлины на ввозимые в Россию иностранные самолеты. Сделано это было как бы с целью поддержки отечественного авиапрома и для того, чтобы не допустить ввоза в страну авиационного секонд-хенда. Получилось с точностью до наоборот.

Российский авиапром не был поддержан, а старые самолеты при драконовском таможенном обложении новых оказались в самой выигрышной ситуации. Авиаперевозчики не могут за вполне доступную цену взять новейшие самолеты, но зато могут за "три копейки" купить самолет со свалки. К чему это ведет? К тому, что западные авиакомпании будут летать на внутренних российских авиалиниях, предоставляя пассажирам дешевые билеты, хороший сервис и высокую безопасность. А наши перевозчики смогут предложить либо стремительно стареющие Ту-154, либо столь же древние Ил-62, или ту иностранную авиатехнику, которая сейчас отстает в американских пустынях. Итогом же станет то, что пройдет всего несколько лет, и в рос-

сийском небе пассажирского самолета с российской символикой на крыльях мы уже не увидим. Выиграть в конкурентной борьбе можно лишь созданием определенных предпочтений по отношению к российским авиаперевозчикам. И эти предпочтения никак не противоречат законам рынка. Необходимо принять системное решение по отмене таможенных пошлин на ввозимую авиатехнику.

Хотелось бы подчеркнуть - речь идет не просто об отмене таможенных пошлин, а именно о системном решении, которое открывает путь новым самолетам и закрывает дорогу старым.

В этом не будет никакой капитуляции перед Западом. Если у отечественного авиапрома сегодня нет соответствующего продуктового ряда, то мы должны купить его за рубежом, но работать-то эти продукты будут под российским флагом, и доход в большей своей части получит опять-таки Россия.

А для того, чтобы поднялся отечественный авиапром, необходимо отменить таможенные пошлины на ввозимые из-за рубежа агрегаты, станки, различные компоненты технологического обеспечения, которых нет в России. Также надо решить вопрос с отменой НДС в авиастроении. Нигде в мире подобного налога нет...

Во многом солидарен с руководителем "Аэрофлота" генеральный директор ОАО "Авиационная компания "Атлант-Союз" Владимир Давыдов. Он считает, что государство обязано не столько вводить ограничения на иностранные самолеты, сколько поддерживать свою авиапромышленность и отечественных авиаперевозчиков. По мнению гендиректора "Атлант-Союза", при нынешней государственной политике это неизбежно ведет к тому, что авиакомпании будут просто вынуждены закупать иностранные, и главным образом подержанные самолеты. В России создается хороший региональный самолет RRJ, который, как считает Давыдов, очень быстро найдет своих покупателей. Но появится эта машина на рынке через несколько лет, а летать-то надо уже сегодня. И для обеспечения наибольшего комфорта и безопасности в воздухе в строй ставить надо новые авиалайнеры, пусть и западного производства, а не авиационный секонд-хенд. А для этого опять же необходимо как можно скорее отменить таможенные пошлины на ввозимую авиатехнику.

Затягивание кардинального решения вопросов с отменой пошлин и пересмотром существующего НДС на авиатехнику никак не способствует повышению конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков и ускоренному созданию нового российского продуктового ряда гражданских самолетов. Впрочем, один продукт из этого ряда вот-вот встанет на крыло, и он единственный будет отвечать всем требованиям XXI века, поскольку в новом веке и создавался. Речь о проекте фирмы "Гражданские самолеты Сухого" региональном RRJ. Вот что говорит о первой гражданской машине, созданной на фирме, известной проектированием исключительно боевой авиатехники, Михаил Погосян - генеральный директор и генеральный конструктор ОАО "Компания "Сухой":

- Наш гражданский проект можно считать амбициозным. Мы взяли за проектирование именно регионального самолета, так как тщательно оценили перспективы мирового авиарынка и просчитали все возможные риски. Востребованность региональных машин будет стремительно расти, и в этом сегменте рынка Россия уже не окажется в роли аутсайдера. Мы

создаем продукт, который полностью отвечает современным требованиям. Мы сразу сделали ставку на широкую международную кооперацию, что позволило использовать в RRJ все самое лучшее, что накоплено в мировом авиастроении. Стоит отметить, что Россия в этом проекте является интегратором создания не просто самолета, а целого авиационного комплекса. При этом мы поддерживаем самую тесную связь с потенциальными заказчиками и оперативно откликаемся на все их пожелания и вносим в проект те изменения, которые диктует рынок.

В RRJ нам удалось добиться очень высокого уровня комфорта, создать самую современную кабину, оснастить борт новейшей авионикой. Машина удобна и для экипажа и для пассажиров. К тому же наш самолет обладает очень совершенной аэродинамикой и оснащен новейшими двигателями. Топливная эффективность RRJ превосходит все зарубежные аналоги.

Вне всякого сомнения, реализация проекта RRJ позволит России сохранить свою роль третьей авиационной державы после США и Западной Европы. Показательно, что и западноевропейцы, и американцы оказывают нам сегодня поддержку не только в проектировании самолета, но и в продвижении машины на мировой рынок. Конечно, отечественная авиапромышленность пережила серьезнейший кризис, из которого выходит с большим трудом. Однако ситуация отнюдь не безнадежна. У нас все-таки сохранились и производственные мощности, и, самое главное, интеллектуальный потенциал. Так что настоящий прорыв возможен, и реализация проекта RRJ - тому яркое свидетельство. Однако уповать на некое русское чудо, которое разом выведет отечественную авиацию на передовые рубежи, не имеет смысла. Чудо это надо создавать собственными руками. Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов в связи с этим приводит весьма показательный пример Бразилии:

- Совсем недавно авиастроения как такового в Бразилии не было. Но появился в этой стране президент Энтони Кардозу и сказал: авиапрому в Бразилии быть! Совсем как когда-то наш царь Петр I. Вот только не имел тот президент царских полномочий и возможностей, зато прекрасно разбирался в законах рынка. Небольшой авиационной фирмочке Embraer создали такие государственные преференции и оказали такую эффективную финансовую поддержку, что она всего за десять лет буквально ворвалась в рынок, вытеснив оттуда и европейские, и американские авиастроительные компании. Сегодня Embraer - законодатель моды в создании региональных пассажирских самолетов и, можно сказать, монополист на этом рынке.

Если мы хотим, чтобы "Гражданские самолеты Сухого" потеснили Embraer и стали доминировать на рынке, то и самой компании, и проекту RRJ необходимо оказывать самую активную и разнообразную государственную поддержку. Без продуманных и эффективных государственных преференций сама по себе российская авиапромышленность никуда не прорвется. А при наличии твердой политической воли возродить отечественный авиапром на качественно новом уровне мы действительно можем (и должны!) стать третьей авиационной державой в мире.

Федор МАРШАНКИН

*источник: газета "Российская газета"
16.05.06*

ИНОСТРАННЫМ АВИАСТРОИТЕЛЯМ ГОТОВЯТ МЯГКУЮ ПОСАДКУ

В Берлине открывается международная авиационная выставка ILA-2006. Участвующие в ней российские компании обсудят с зарубежными коллегами ряд крупных совместных авиапроектов, предусматривающих изготовление в России комплектующих для зарубежных самолетов и вертолетов, производство, ремонт и конвертацию зарубежной авиатехники, совместную разработку перспективных машин. Однако росту числа общих проектов мешают существующие таможенные пошлины и законодательные ограничения на владение иностранцами долями в авиастроительных компаниях России.

ДРУЖБА С ГИГАНТАМИ

Авиастроение и ряд связанных с ним областей (прежде всего двигателестроение) представляют собой те немногие сферы высокотехнологичной промышленности, в которых российские компании могут сотрудничать с зарубежными коллегами практически на равных.

Зарубежным фирмам такое сотрудничество позволяет использовать российскую интеллектуальную собственность в своих разработках. Отечественные авиапроизводители идут на сотрудничество с иностранными предприятиями из-за нехватки внутреннего государственного или частного финансирования, а также ради продвижения своей продукции на мировой рынок.

Из двух крупнейших мировых самолетостроительных компаний, американской Boeing и европейской Airbus, пока отношения с российскими компаниями лучше складываются у второй. Так, уже сегодня на ILA-2006 должно быть подписано предварительное соглашение между EADS (этому европейскому консорциуму принадлежит 80% акций Airbus) и российскими корпорациями "Иркут" и МиГ о конвертации пассажирских лайнеров A320 в грузовые.

Производство всех необходимых комплектующих (около 40% всех работ) выполнит "Иркут", а собственно переделку самолетов (60% работ) планируется осуществлять на основной производственной площадке МиГа в Луховицах.

Конвертацию пассажирских A320 в грузовые варианты будут проходить лайнеры, у которых истекает 15-летний срок гарантийной эксплуатации. По словам Вадима Власова, гендиректора российского подразделения EADS, конвертацию самолетов можно будет совместить с их плановым ремонтом (он называется D-check), который проводится по истечении примерно 15 лет эксплуатации.

Стоимость проведения D-check составляет около \$1 млн за одну машину. Однако по словам господина

Власова, если к тому моменту не изменятся ввозные пошлины на авиационные комплектующие, EADS придется проводить конвертацию A320 и D-check в странах с более льготным таможенным режимом.

Кроме того, еще 16 декабря 2005 г. при подписании договора покупки EADS 10% акций "Иркута" господин Власов объявил о планах привлечения российских предприятий к реализации трех программ компании Airbus.

Помимо конвертации A320 планируется, что корпорация "Иркут" будет участвовать в производстве ряда силовых элементов крыла, пилона, пола и шасси для нового дальнемагистрального лайнера A350 на 253-300 пассажиров, участвующего в тендере "Аэрофлота". По оценкам Airbus, работы только по программе A350 в течение всего производственного цикла этой машины принесут "Иркуту" до \$3 млрд. Кроме того, "Иркут" уже на условиях разделенных рисков сможет участвовать в программе перспективного средне- и ближнемагистрального самолета AXXX. Не исключено, что AXXX придет на смену самолетам A320.

ТОРГОВЛЯ ПРОЕКТАМИ

Зарубежные компании уже получили неплохой опыт приобретения и российских интеллектуальных авиапродуктов. Еще в 90-х годах проект российского самолета впервые был продан зарубежной авиастроительной компании. Им стал учебно-боевой самолет Як-130, который только в этом году начнет поступать на вооружение российских ВВС. В 1994 г. был подписан контракт на разработку реактивных учебно-боевых самолетов Як-130 между итальянской AerMacchi, ФГУП "Промэкспорт" (сейчас ФГУП "Рособоронэкспорт"), ОАО "ОКБ имени Яковлева" и ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол".

Из-за невозможности самостоятельно обеспечить проекту Як-130 необходимое финансирование Россия пошла на сотрудничество в военно-технической сфере со страной-членом НАТО и одним из своих конкурентов на рынке вооружений. ОКБ Яковлева получило необходимые \$77 млн, а итальянцы - проект, на основе которого был разработан учебно-тренировочный вариант самолета, получивший обозначение M346.

Правда, продажа проекта обернулась предсказуемой проблемой: в тендере, который намерены объявить военно-воздушные силы Малайзии для закупки учебно-тренировочных самолетов, будут бороться за победу российский Як-130 и итальянский M346.

В этом году должны завершиться испытания нового китайского учебно-тренировочного самолета L-15, большое сходство которого с Як-130 стало подтверждением неофициальной информации о продаже ОКБ Яковлева своего проекта еще и китайским разработчикам авиатехники.

Впрочем, не всегда сотрудничество российских и иностранных компаний проходит столь успешно. В 1997 г. Pratt & Whitney (P&W), входящая в американ-

скую United Technologies, приобрела 25% минус одна акция ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ), которое было образовано в результате реорганизации ОАО "Пермские моторы" по плану группы "Интеррос".

С 1999 г. ПМЗ начал производство компонентов для авиадвигателей P&W. Кроме того, в конце 90-х - начале 2000-х годов американской компанией было приобретено 25% минус одна акция пермского КБ "Авиадвигатель".

P&W взяла на себя обязательства способствовать доработке выпускаемого на ПМЗ двигателя ПС-90А, а также участвовать в совместном создании его модернизированного варианта ПС-90А2, вложив в его создание \$125 млн.

К 2002 г. американская компания вложила в ПМЗ около \$60 млн, но из-за имущественных споров вокруг завода и КБ "Авиадвигатель", а также недостаточного финансирования с российской стороны создание ПС-90А2 затнулось. Его стендовый образец был собран в 2005 г., сертификация намечена на 2007 г. Однако самолеты, использующие двигатели серии ПС-90, уже не строятся.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ПРЕПОНЫ

Большинство зарубежных компаний, участвующих в производстве авиатехники, основной проблемой совместных проектов с РФ называют ограничения российского законодательства, существенно срывающие возможности расширения сотрудничества. Статья 12 закона "О государственном регулировании развития авиации" от 8 января 1998 г. ограничивает долю участия иностранных инвесторов в уставном капитале российских авиаорганизаций величиной 25% минус одна акция и запрещает их участие в органах управления авиапредприятия.

В частности, из-за законодательных ограничений из совместного проекта по разработке и сертификации Ми-38 вышел мировой лидер по производству гражданских вертолетов - европейская компания Eurocopter. Она владела 33% акций ЗАО "Евромил", созданного в 1994 г. совместно с Московским вертолетным заводом имени Миля и Казанским вертолетным заводом (КВЗ).

Декларировалось, что Ми-38, способный перевозить 30 человек или 5 тонн груза, станет на мировом рынке более дешевой альтернативой EH 101, производимому Eurocopter, и S-92 фирмы Sikorsky, а также заменит российские вертолеты Ми-8 и Ми-17. Стоимость проекта оценивалась в \$500 млн. КВЗ вложил в проект около \$300 млн собственных средств, но из-за недостатка финансирования первый Ми-38 поднялся в воздух только в 2005 г.

По данным Ъ, с начала 2005 г. управляющая компания "Оборонпром" (объединяет разработчиков и производителей вертолетов "Ми" и "Ка") активизировала переговоры по Ми-38 с United Technologies. Речь идет прежде всего о сертификации Ми-38 в США: ранее представители "Оборонпрома" говорили об ориентации Ми-38 на американский, канадский и китайский рынки.

В стратегии развития авиапромышленности на период до 2015 г., разработанной Минпромэнерго, есть указание на необходимость корректировки законодательства для расширения возможностей участия иностранцев в акционерном капитале авиапредприятий.

В марте этого года стало известно, что Минпромэнерго и Минэкономразвития согласовали законопроект, ограничивающий доступ иностранных инвесторов к "стратегическим отраслям", к которым относятся и "разработка, производство, ремонт, испытание авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения". Источники Ъ в аппарате правительства утверждали, что проект закона, разработанный ведомством Виктора Христенко, внесен в правительство в 2005 г. три раза, однако всякий раз заворачивался под предлогом несогласованности с профильными ведомствами.

Проект предполагал давать добро на свободную покупку не более 25% акций российской компании из "стратегического" списка, а покупка большей доли должна разрешаться специально созданной правительственной комиссией.

Как рассказал Ъ директор департамента правовых отношений Минпромэнерго Владимир Тараскин, проект закона "О порядке осуществления в РФ иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности РФ" должен быть внесен на рассмотрение в июне.

Рассматриваются два варианта порогов превышения допустимой доли участия иностранцев в капитале российских компаний, имеющих стратегическое значение. В качестве основного предполагается разрешать покупку уже не 25% акций, а до 50% - без разрешения, свыше 50% - по согласованию с правительственной комиссией. Второй вариант предполагает разрешать приобретать до 30% акций без разрешения комиссии.

При рассмотрении ходатайства будет проверяться наличие у организации, имеющей стратегическое значение для национальной безопасности, права на проведение работ с использованием сведений, составляющих гостайну, права на ввоз в Российскую Федерацию и вывоз за ее пределы продукции военного назначения, факта выполнения работ по госбронзаказу в течение 5 лет, предшествующих году подачи ходатайства, и наличия в производстве критических технологий.

При этом глава Минпромэнерго Виктор Христенко пообещал ратификацию правительством нормы по продаже блокирующего пакета акций компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), которая занимается проектом ближнемагистрального лайнера RRJ.

В конце апреля Виктор Христенко и министр производственной деятельности Италии Клаудио Скайола подписали в Москве протокол о намерениях в сфере авиастроения, который позволит итальянской компании Finmeccanica приобрести 25% плюс одна акция ГСС в обмен на вклад в проект около \$300 млн. Генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян рассчитывает завершить сделку с Finmeccanica до конца года.

Александра ГРИЦКОВА
Константин ЛАНТРАТОВ

источник: газета "Коммерсантъ"
16.05.06

ИСТРЕБИТЕЛЬ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ: А ЧТО ЭТО ТАКОЕ?

Процесс разработки и создания истребителей 5-го поколения, воспринимающийся многими (и вполне заслуженно) как вопрос перспективного развития боевой авиации, имеет уже почти четвертьвековую историю. Возможно, она еще займет не одно десятилетие, но тем не менее даже сегодня в ней имеется немало примеров, позволяющих провести определенные обобщения и сделать некоторые выводы.

ОГЛЯДЫВАЯСЬ НА ИСТОРИЮ

К настоящему времени можно выделить три волны общей активности в разработке боевых самолетов 5-го поколения, охватившие разные страны мира. Первая из них связана с программами периода 1980-х годов, начало которым было положено отечественной программой МФИ (Многофункциональный фронтальный истребитель) и американской программой ATF, имевшими целью создание новых истребителей, идущих на смену соответственно истребителям Су-27 и F-15С. К этому же периоду относятся сменявшие друг друга программы JSSA, JAF и MRF, направленные на создание многоцелевого самолета ВВС США, заменяющего истребитель F-16С, а также программа АТА, имевшая своей целью создание качественно нового ударного самолета палубной авиации ВМС США.

Успех в разной степени сопутствовал перечисленным программам. Только программа ATF была доведена до принятия на вооружение нового боевого самолета F-22 совместной разработки фирм Lockheed Martin и Boeing. Отечественная программа МФИ была доведена до постройки опытного образца самолета разработки ОКБ им. А.И. Микояна, известного как изделие "1.44". Его летные испытания начались в 2000 г. и тогда же были прерваны. Это не худший вариант судьбы истребителя 5-го поколения в сравнении, например, с программой АТА, которая была прервана в 1991 г. на стадии постройки опытного образца самолета А-12.

Вторая волна общей активности работ по созданию истребителей 5-го поколения связана с программами 1990-х годов, часть которых стала логическим развитием прерванных программ первой волны. Это американские программы NATF, а затем А-Х, пришедшие на смену программе АТА. Это также программа JAST, а затем JSF, которая стала объединенным продолжением прерванных программ MRF ВВС США и А-Х ВМФ США. В 1990 г. Министерством обороны Великобритании была начата программа NCA, довольно быстро сменявшаяся программой FOA, а затем ее развитием - программой FOAS. К числу программ второй волны может быть отнесена и начатая в конце 1990-х годов российская программа ПАК ФА (Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации).

Успех реализации программ второй волны также различен. Ограничившись в рамках программы NCA проектными исследованиями довольно амбициозных технических обликов боевого самолета, британские разработчики успели дойти в рамках программы FOAS до экспериментальных исследований натуральных моделей одного из наиболее реальных по своей реализации вариантов перспективного боевого самолета. Но, судя по всему, перспектива создания собственного истребителя 5-го поколения не смогла преодолеть ориентации политического руководства Великобритании на участие в американской программе JSF. (Напомним, что в числе почти десятка зарубежных стран-участниц этой программы Великобритания стала единственной страной, имеющей статус полного партнера). Прекращенная в начале 2006 г. программа FOAS сменилась новой инициативой, в которой было отдано предпочтение изучению перспектив беспилотной боевой авиации.

Третья волна общей активности в разработке истребителей 5-го поколения обусловлена прежде всего появлением работ в этой области, обозначившихся в Западной Европе, Индии и Китае. Сюда же можно отнести и отечественные проработки истребителя 5-го поколения более легкой весовой категории, чем та, которая была принята в программах МФИ и ПАК ФА. Поскольку все эти работы являются на данный день большей частью инициативой самих разработчиков, а не заказчиков авиационной техники, их нельзя в полной мере рассматривать как целевые программы. Однако в плане анализа и обобщения сведений о разработке истребителя 5-го поколения они представляют такой же интерес, как и все перечисленные выше программы. Интересно, в частности, проследить специфические особенности в общей направленности этих работ.

Так, западноевропейские разработки истребителей 5-го поколения ориентированы сегодня на использование прогрессивных технологических решений, еще не нашедших применения в создании таких самолетов. И можно предположить, что, уступив американцам в области истребителей 5-го поколения в части скорейшего получения гарантированного успеха, западноевропейские разработчики попытаются найти здесь свое место за счет применения более рискованных в реализации, но и более перспективных технических решений и концепций.

В отличие от этого работы по истребителю 5-го поколения, проводимые в Китае и Индии, ориентированы не просто на использование технических решений и концепций, характеризующихся наименьшей степенью риска реализации, а на воспроизведение решений и концепций, уже апробированных в других программах. В части аэродинамической компоновки самолета китайские фирмы "Ченду" и "Шеньян", проводящие сегодня исследования по истребителям 5-го поколения, ориентируются на воспроизведение технических решений, апробированных в рамках программ МФИ и ПАК ФА. На это же, судя по имеющейся информации, ориентируется также индийская корпорация HAL. Впрочем, активация в последние годы

американского влияния на развитие боевой авиации Индии не исключает появление в индийской программе истребителя 5-го поколения и иных тенденций.

Резюмируя, отметим следующее. Во-первых, истребитель 5-го поколения уже состоялся, если не в плане полноты наличия таких самолетов в боевой авиации, то по крайней мере в плане широты программ разработки самолетов этой категории. Во-вторых, к настоящему времени в работах над истребителем 5-го поколения накоплен уже достаточно большой опыт как позитивных достижений, так и неудач. И есть все основания полагать, что в решении принципиальных вопросов создания истребителей 5-го поколения оправданная в самом начале этого процесса ориентация на субъективные экспертные оценки должна смениться использованием результатов объективного анализа накопленного опыта создания подобных самолетов.

НОВАЯ ИДЕОЛОГИЯ БОЕВОГО САМОЛЕТА...

Комментируя в свое время первую открытую демонстрацию зарубежным специалистам самолета "1.44", западные издания выделили слова руководителя ГосНИИ АС академика Евгения Федосова, что "исследование общей концепции истребителя 5-го поколения началось сразу же после принятия на вооружение основных образцов боевых самолетов 4-го поколения, то есть истребителей МиГ-29 и Су-27". Действительно, уже в 1991 г. на заседании президиума НТС МАП СССР, проведенного с участием представителей ряда других оборонных ведомств, по докладом руководителей ГосНИИ АС и ЦАГИ было принято решение о начале работ по комплексной целевой программе развития фронтовой авиации и разработке на ее основе двух перспективных истребителей различной весовой размерности. В последующем это решение воплотилось в проекты многофункционального фронтового истребителя и легкого фронтового истребителя.

Заминки с переходом от завершения создания истребителя 4-го поколения к началу создания истребителей 5-го поколения, как это случилось в Западной Европе, у нас не произошло. Но эта организационная особенность обусловила другую особенность, чисто методического характера. Если в Западной Европе заминка с активизацией работ по истребителям 5-го поколения была специально запланирована для создания необходимого методического задела в части самой идеологии развития боевой авиации, то у нас работа, как говорится, пошла "с колес". И нет ничего удивительного, что здесь нашли применение некоторые концепции, сформировавшиеся еще в предыдущий период развития боевой авиации. Это были прежде всего два основных положения: ориентация на двухтипажный по весовой размерности парк истребителей и установка на боевое превосходство собственных истребителей над перспективными истребителями потенциального противника. Причем американцы, также начавшие свои работы по истребителям 5-го поколения "с колес", следовали тем же положениям общей идеологии боевой авиации.

Использование подобных положений привело в предшествующий период развития боевой авиации к созданию в СССР и в США истребителей 4-го поколе-

ния легкой и тяжелой весовой категории - соответственно МиГ-29, F-16 и Су-27, F-15. Именно они стали основой двухтипажных парков тактических боевых самолетов в этих странах, а впоследствии (сначала самолеты легкой, а затем и тяжелой весовой категории) восполнили существующий спрос на такие самолеты на мировом рынке боевой авиационной техники. Подобная ситуация повторилась и в начале 1980-х годов, вылившись в разработку у нас и в США проектов легких и тяжелых истребителей 5-го поколения.

Но усилия американцев вскоре сконцентрировались на программе ATF, имевшей в то время целью создание тяжелого истребителя 5-го поколения. И нет ничего удивительного, что и у нас все силы были брошены на реализацию разрабатывавшегося в ОКБ им. А.И. Микояна проекта тяжелого многофункционального истребителя, отодвинув на задний план разработку проекта легкого фронтового истребителя.

Идентичность организационной направленности усилий сочеталась с идентичностью и идеологической направленностью работ. И для нас, и для американцев основной целью было безусловное обеспечение превосходства своего самолета над самолетом противника. Руководители разработок американского Raptor так, например, характеризовали впоследствии поставленную перед ними проектную задачу: "Предположение, что F-22 окажется на втором месте в мире по уровню своей боевой эффективности было абсолютно неприемлемым, независимо от того, сколь привлекательное соотношение стоимости и уровня эффективности можно было бы при этом получить". Конкурирующие друг с другом американские и отечественные разработки должны были создать не просто оптимальные по критерию "стоимость-эффективность" боевые самолеты, а такие, которые обеспечивали бы минимальную стоимость при заданном уровне их боевых возможностей.

Сегодня за давностью лет сложно говорить о сравнении проектных разработок, сделанных в рамках программ ATF и МФИ. Можно лишь отметить, что к 1995 г. разработка МФИ была фактически прекращена, а необходимость продолжения разработки F-22 как соперника российского истребителя была поставлена в США под вопрос. И этот момент можно считать переломным в общем процессе создания истребителей 5-го поколения. Причем не только в части разработки проектов конкретных самолетов, но и в части общей идеологии боевой авиации нового поколения.

В США это, безусловно, было связано с развитием после 1995 г. программы JSF. Начиная эту программу, американцы сразу же окрестили ее пилотной программой общего реформирования существующей в США системы приобретения вооружений. Причем реформирование должно было коснуться всех составляющих этой системы - от конкретных процедур финансирования закупки вооружений до общей технологии их разработки. От одного из американских специалистов, участвующих в программе JSF, автору довелось в то время услышать: "JSF - это не просто новый боевой самолет, это новая идеология боевого самолета". Эта фраза является своего рода ключом к пониманию, что происходило у американцев в середине 1990-х годов в их активной деятельности по созданию истребителей 5-го поколения. Вся эта деятельность постепенно перестраивалась на новую идеологию.

Ключевым отличием, проявившимся в этот период в идеологии работ по истребителям 5-го поколения, стало усиление системного принципа в общем подходе к разработке боевого самолета. Нельзя сказать, что этот принцип возник впервые и что он не использовался в разработках истребителей ранее. Понятие боевого самолета как авиационного комплекса являлось ключевым методическим положением в организации работ по созданию еще истребителей 4-го поколения. И тем не менее начало практической реализации программы ПАК ФА в ОКБ им. П.О. Сухого, выигравшего конкурс предложений, сопровождалось упоминанием о "новых подходах к формированию облика истребителя 5-го поколения, предложенных головным разработчиком вместе с головным отраслевым институтом ГосНИИ АС".

Если ранее основной акцент использования системного подхода в разработке боевого самолета приходился на рассмотрение самого самолета как авиационного комплекса, то теперь он вышел за эти рамки. Новые подходы к формированию облика истребителя 5-го поколения акцентировали внимание разработчиков на том, что "сам самолет является частью комплексной системы; он может получать информацию о боевой обстановке как самостоятельно, так и из других источников, а также передавать такие данные другим пользователям системы".

Проявившееся в отечественной практике усиление системного принципа в общем подходе к разработке боевого самолета полностью совпало с основной методологической установкой новой идеологии разработки истребителей 5-го поколения, принятой за рубежом. Можно сказать и наоборот, что принятая за рубежом (в первую очередь в США) новая идеология боевого самолета совпала с тем, что уже сформировалась у нас. Вопрос, однако, не в приоритете осознания самой необходимости изменений в идеологии боевого самолета, а в какой степени эти изменения реализуются на практике. К тому же отмеченный в новых подходах к формированию облика истребителей 5-го поколения учет информационной интеграции элементов боевой системы не охватывает всего множества аспектов системного подхода к разработке боевого самолета. Огромное значение имеет учет особенностей системы эксплуатации и многих других систем, без которых не может существовать боевая авиация. Именно такое комплексное понимание данного вопроса определило появление в новой идеологии боевого самолета понятия "система систем".

...И НОВАЯ БОЕВАЯ СИСТЕМА

Очевидно, что все разговоры о системном подходе в разработке истребителей 5-го поколения останутся не более чем разговорами, если не конкретизировано представление о той боевой системе, элементами которой должны стать эти самолеты. И примеры такой "конкретизации" существуют. Правда, по вполне понятным причинам автор может коснуться здесь только примеров, относящихся к зарубежной практике. Самым интересным из них является создание так называемых авиационных экспедиционных армий (- Air Expeditionary Force - AEF), ставшее главной составляющей общего реформирования боевой авиации ВВС США, сформулированного в документе "Air Force Vision 2020". Десять таких комплексных систем дол-

жны будут заменить в перспективе существующие сегодня боевые формирования ВВС США.

Сегодня перспективные планы общего развития ВВС США исходят из необходимости наличия в будущем экспедиционных воздушных армий, оснащенных уже принятыми на вооружение истребителями F-22 и разрабатываемыми истребителями F-35. Предполагается, что каждая боевая система AEF будет иметь в своем составе порядка 210-280 боевых самолетов, примерно 10% численности которых будет приходиться на истребители F-22. В соответствии с тактическими вариантами боевого применения авиации, разработанными для AEF, истребители F-22 при групповом действии самолетов должны будут играть роль управляющих элементов, а F-35 - роль исполнительных элементов боевой системы. Информационная интеграция этих самолетов в единое целое позволяет объединить технические характеристики радиолокационного комплекса истребителя F-22, имеющего самую мощную РЛС на данный день среди всех тактических самолетов, с техническими характеристиками системы вооружения истребителя F-35, имеющего несравненно больший, чем у F-22, потенциал ударного оружия. В таких групповых действиях F-22 должен выполнять роль информационных комплексов типа AWACS или JSTARS, являясь при этом аналогичным ударным самолетом по своим летно-техническим характеристикам.

Двухтипажность парка истребителей в составе AEF, основанная на различии функциональных возможностей при использовании соответствующих тактик боевого применения, обеспечивает в своем роде "переход количества в качество". Совместные боевые возможности истребителей представляют собой нечто большее, чем просто сумма боевых возможностей этих самолетов в отдельности.

По оценкам американских военных, одна экспедиционная воздушная армия способна охватить ведением боевых действий территорию, равную по площади половине штата Техас, что может соответствовать маломасштабному военному конфликту. При этом армия будет способна обрабатывать ударами более 200 наземных целей ежедневно, обеспечивая одновременно полное господство в воздухе. Боевые вылеты могут проводиться круглосуточно при любых погодных условиях. Упоминание штата Техас здесь чисто условно. Очевидно, что область применения AEF будет отнюдь не территория США. Это будут самые различные регионы мира, где ситуация требует вооруженного присутствия американцев и их союзников.

Кстати о союзниках. Они тоже сегодня ориентируются на системный подход в развитии своей боевой авиации. Взять, к примеру, развитие боевой авиации в такой стране, как Австралия, о которой у нас даже не принято вспоминать в силу ее географической удаленности. Так же как и в США, в Австралии существует долгосрочное планирование общего развития военно-воздушных сил страны. И подобно американскому докладу "Air Force Vision 2020" определенным историческим моментом здесь стало появление в 2001 году проекта "New Air Combat Capability", определившего программу действий по развитию ВВС Австралии на период до 2020 года. Проект содержит, в частности, анализ функций и перечисление типовых боевых действий, возлагаемых на австралийские ВВС в

свете новой доктрины национальной безопасности страны. Она не предусматривает создания какой-то собственной боевой системы, аналогичной американской AEF. Но она предполагает "наличие возможностей, достаточных для участия в региональных коалиционных силах, и способность обеспечить поддержку наземным войскам и флоту в региональном масштабе ведения боевых операций".

В этой формулировке угадывается ориентация на такую наднациональную "систему систем", возможности которой позволяют решать боевые задачи далеко за пределами собственной территории и в масштабах, скромно именуемых региональными. И неслучайно, что результатом международного тендера предложенный по реализации проекта "New Air Combat Capability", в котором были рассмотрены и отечественный Су-30, и европейские Rafale, Gripen, Eurofighter, и американские F-22, F-35, австралийцы выбрали последний из этих самолетов, уже "привязанный" американцами к боевой системе типа AEF.

Во время последнего саммита по истребительной авиации, ежегодно проводимого в Лондоне, отвечая на вопрос, почему был выбран именно истребитель 5-го поколения F-35, представитель Министерства обороны Австралии ответил: "А мы выбрали не F-35. Мы вообще искали не боевой самолет. Мы искали "систему систем". Это действительно так. Проект "New Air Combat Capability" связан не просто с приобретением 100 боевых самолетов нового поколения, заменяющих в австралийских ВВС самолеты F-111 и F/A-18. Это приобретение является только первым этапом развития австралийских ВВС. За этим должно последовать приобретение и многого другого, что структурно определяет существование "системы систем". И очевидно, что в приобретении американского истребителя F-35 австралийские военные более четко увидели необходимую им комплексную боевую систему, чем в других предложениях.

"РЫНОЧНОСТЬ" ИСТРЕБИТЕЛЯ

Сегодня у нас много говорится о "рыночности" истребителей 5-го поколения, что потенциальная воз-

можность продвижения на мировой рынок боевой авиационной техники является чуть ли не главным двигательным моментом в разработке этих самолетов. Поэтому автор не может не коснуться "рыночной ноты" и еще раз подчеркнуть, что истребитель 5-го поколения - это уже не просто авиационный боевой комплекс, а одна из составляющих какой-то "системы систем" в рамках боевой авиации. И потенциальный покупатель, уже осознавший разницу между истребителем 4-го и 5-го поколения, неминуемо будет пытаться выяснить, что же из себя представляет новая боевая система, обладателем или "корпоративным пользователем" которой он сможет в перспективе стать, приобретя предлагаемый ему самолет. И, не удовлетворенный ответом на интересующий его вопрос в одном коммерческом предложении, будет искать его в другом.

Нельзя сказать, что это не понимается у нас. Но понимание вопроса еще не означает его претворения в жизнь. От некоторых наших специалистов, занятых разработкой истребителей 5-го поколения, иногда приходится слышать, что их задача - сделать самолет на уровне эффективного боевого комплекса, являющегося элементом большой боевой системы, но создание самой этой системы - не их дело. А чье? Поэтому закончим данную статью словами Тома Бербиджа, руководителя программы JSF на фирме Lockheed Martin, прозвучавшими на церемонии выкатки первого предсерийного самолета F-35: "Конечной целью разработчиков истребителей 5-го поколения является создание авиационной системы, обеспечивающей для заказчиков этого самолета возможность реализации всех его потенциальных возможностей. Эта цель постоянно находится в поле нашего зрения".

Вячеслав ВОЛОДИН

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
19.05.06

РЫВОК К ПЯТОМУ ПОКОЛЕНИЮ

В этом году НПО "Сатурн" не участвовало в салоне "Двигатели-2006". Но это вовсе не означает, что у предприятия нет новых наработок. Наоборот, по всем проектам, которые сейчас реализует "Сатурн", заметны серьезные успехи. Это касается и военных программ, и перспективных гражданских направлений деятельности НПО.

Разработчику наиболее востребованного сегодня на внешнем рынке российского авиационного двигателя АЛ-31Ф и его модификаций есть что показать: за прошедшие с момента проведения предыдущего салона "Двигатели-2004" два года на "Сатурне" достигнуты определенные успехи как в создании двигателя для истребителя пятого поколения, так и по другим программам.

Напомним, что в конце 2005 г. НПО "Сатурн" и компания "Сухой" объявили об успешном завершении всего цикла наземных и первого этапа летных испытаний прототипа авиационного двигателя пятого поколения, в ходе которых было выполнено порядка 30 полетов. При этом летающая лаборатория Су-27М (бортовой номер 710) пять раз поднималась в воздух с двумя новыми двигателями.

Этот мотор, разрабатываемый по теме 117С, имеет тягу 14,5 тонн, а его удельный вес, по словам заместителя генерального директора НПО "Сатурн" по НИОКР Виктора Чепкина, составляет примерно 0,1. Еще одной важнейшей задачей, которую разработчикам необходимо решить в процессе создания этого мотора, является серьезное увеличение ресурса - межремонтного до 1000 час, а назначенного - до 4000. По конструкции двигатель, разрабатываемый по теме 117С, в целом похож на АЛ-31Ф и фактически является его глубокой модернизацией, хотя разработчики называют его

"практически новым" мотором. Как объяснял Виктор Чепкин в интервью агентству "Интерфакс-АВН", "при его создании взята трансмиссия двигателя АЛ-31Ф, и на нее навешаны все аэродинамические, прочностные, металлургические достижения, которые мы имели в двигателе АЛ-41, создаваемом для самолета МФИ".

Серийное изготовление моторов, создающихся по теме 117С, планируется развернуть в Уфимском моторостроительном объединении (УМПО), где уже ведется подготовка производства. В соответствии с планами предприятия, на рубеже 2008-2010 гг. планируется перейти от поставок АЛ-31Ф к поставкам нового двигателя. В настоящее время совместно с НПО "Сатурн" создано 5 экспериментальных комплектов нового двигателя. Всего в рамках проекта планируется выпустить 700 двигателей для 300 самолетов Су-35.

В сфере разработок для гражданских самолетов наиболее перспективным проектом НПО "Сатурн" является программа создания двигателя SaM146 для регионального самолета RRJ. 20 января этого года генеральный директор ОАО "Гражданские самолеты "Сухог" Виктор Субботин и президент компании "ПауэрДжет" Мишель Дешалот подписали окончательное соглашение о поставках SaM146 для RRJ. В этом документе определяются области взаимодействия двух компаний в вопросах разработки, производства и коммерции.

Следует признать, что развитие программы создания этого двигателя продвигается успешно. Испытания первого двигателя SaM146 планируется начать уже в мае этого года после завершения испытаний его вентилятора на стенде ЦИАМ. Второй SaM146 будет готов в октябре 2006 г., а каждый последующий, предназначенный для сертификационных испытаний, будет собираться с интервалом в один месяц. Всего для сертификационных испытаний планируется изготовить около 20 моторов этого типа, 8 из них - для установки на четырех опытных образцах RRJ, а 9 - для испытаний на стендах.

В Рыбинске специально под программу SaM146 создается испытательный комплекс, аналогов которому в России не существует. Комплекс будет состоять из открытого стенда "Полуево" и трех закрытых. Состав и технические возможности испытательного комплекса позволяют проводить весь спектр сертификационных и приемосдаточных испытаний двигателей SaM146 по национальному, европейскому и американскому стандартам, а также любых других гражданских ГТД.

По информации представителей НПО "Сатурн", открытый стенд "Полуево" по своим техническим и функциональным возможностям не имеет аналогов в Европе и может сравниться лишь с комплексом General Electric. Техническое оснащение стенда ведет французская компания SESCO. На стенде "Полуево" можно снимать параметры работы двигателя при боковом ветре, обледенении, испытывать двигатель на обрыв лопаток и попадание в него птиц, града, воды, снимать акустические параметры, вести контроль эмиссии газов и осуществлять длительные циклические испытания. Технологические возможности закрытых боксов испытательного комплекса позволяют контролировать до 2 тыс. параметров работы двигателя одновременно.

Общая сумма затрат на строительство комплекса составляет 57,460 млн. долл. Еще одним элементом, необходимым для обкатки SaM146, является летаю-

щая лаборатория. В ЛИИ им. Громова завершается подготовка самолета Ил-76ЛЛ для испытаний этого двигателя. Летные испытания SaM146 на нем планируется начать в феврале 2007 г., а в сентябре в воздух должен подняться первый RRJ.

Авиадвигатели, естественно, не единственное направление работы НПО "Сатурн". Предприятие осуществляет производство стационарных установок с применением ГТД, а также ведет разработку семейства судовых газотурбинных двигателей. В январе этого года "Сатурн" открыл структурное подразделение в Санкт-Петербурге, которое должно заниматься созданием газотурбинных корабельных агрегатов для ВМФ России, поскольку решением Главкомата ВМФ функции комплексного поставщика газотурбинных агрегатов в интересах флота возложены именно на "Сатурн".

В соответствии с "Концепцией создания и применения газотурбинных двигателей и агрегатов надводных кораблей ВМФ" в настоящее время на НПО "Сатурн" завершаются работы по созданию базовых высокоэкономичных автоматизированных судовых газотурбинных двигателей четвертого поколения. ГТД разработки НПО "Сатурн" М75РУ мощностью 6000-7000 л.с. будет предъявлен на государственные испытания в 2006 г., а ГТД М70ФРУ мощностью 12000-14000 л.с. - в 2007 г.

Серийное производство и сервисное обслуживание данных судовых двигателей будут осуществляться в Рыбинске. Кроме того, НПО "Сатурн" совместно с украинским Научно-производственным комплексом газотурбостроения "Зоря-Машпроект" участвует и в создании судового ГТД М90ФР мощностью 27 500 л.с. для фрегатов проекта 22 350. Осенью 2005 г. ГТД М90ФР успешно прошел государственные испытания в составе газотурбинного агрегата М56. Надо напомнить, что в советские времена комплекс "Зоря-Машпроект" являлся монополистом в создании и производстве газовых турбин для кораблей.

По заверениям представителей НПО "Сатурн", проектируемый типоряд судовых ГТД четвертого поколения в различных сочетаниях полностью обеспечит существующие и перспективные потребности ВМФ и пограничных морских частей на ближайшие 10-15 лет в оснащении запланированных к строительству кораблей и катеров, в том числе с динамическими принципами поддержания - на подводных крыльях, воздушной подушке и т. д.

По расчетам 1-го ЦНИИ МО РФ, агрегаты на базе ГТД разработки НПО "Сатурн" М75РУ могут быть установлены на 10 проектах, а на базе ГТД М70ФРУ - на 14 проектах кораблей. Эти же двигатели обеспечат строительство всей номенклатуры предлагаемых российской промышленностью на экспорт кораблей и катеров водоизмещением от 100 тонн до 40 000 тонн. Хотя справедливости ради надо отметить, что пока это не более чем проекты, и строящиеся сейчас по индийскому заказу корветы и катера для Вьетнама планируется оснастить турбинами производства "Зоря-Машпроект".

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
03.05.06*

AIRBUS "РАЗДЕНУТ" В ЛУХОВИЦАХ

Научно-производственная корпорация "Иркут" и европейский концерн EADS в лице инженерно-производственного центра Elbe Flugzeugwerke (EFW) на берлинском международном авиасалоне ILA-2006 подписали протокол о намерениях по созданию в России совместного предприятия по конвертации пассажирских самолетов A320 в грузовые.

Предприятие будет размещать заказы на проектные работы, производство компонентов и конвертацию самолетов. Как ожидается, опытный образец конвертированного самолета появится уже в 2009 г., а на полную мощность производство выйдет в 2010 г. В совместном предприятии будут задействованы две основные производственные площадки: в Дрездене и подмосковных Луховицах. Годовой оборот может достигнуть 250-300 млн долл. в год.

Авиационный завод в Луховицах - одна из основных производственных площадок РСК "МиГ". Завод представляет собой комплекс служб и цехов, обеспечивающих изготовление деталей, сборку узлов и агрегатов, наземную и летную обработку самолетов. Численность персонала - 5 тыс. человек. На территории Луховицкого комплекса построен новый производственный корпус - цех окончательной сборки.

Научно-производственная корпорация "Иркут", ранее носившая название ИАПО, - второй по величине российский производитель военных самолетов, специализирующийся на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200. В состав корпорации входят Иркутский авиационный завод, ТАНТК имени Бериева, КБ "Иркут АвиаСТЕП", а также приобретенное в 2003 г. ОКБ имени Яковлева. По итогам 2004 г. выручка компании составила 622 млн долл., чистая прибыль - 67,3 млн долл., капитализация - 615 млн долл., портфель заказов корпорации - 3,9 млрд долл.

Создание в России совместного предприятия по конвертации пассажирских самолетов A320 в грузовые - достаточно отдаленная перспектива. Опытный образец конвертированного самолета A320 появится только в 2009 г., а само производство выйдет на полную мощность с 2010 г. В совместном предприятии будут задействованы две основные производственные площадки: в Дрездене и подмосковных Луховицах. "Первыми в 2010 г. будут конвертированы 17 самолетов данной марки, - сказал RBC daily глава компании EFW Хорст Эмкер. - Все последующие самолеты будут конвертироваться пополам: и в Дрездене, и в Луховицах. По его подсчетам, всего за 20 лет существования данной программы будет проведена конвертация 800-900 самолетов A320 на сумму 2 млрд долл. Вице-президент корпорации "Иркут" Валерий Безверхний пояснил журналистам, что сам контракт по конвертации будет подписан сторонами осенью, после чего будет создано совместное предприятие. Но бизнес-план будет составлен уже к лету 2006 г. Доли в СП будут поровну разделены между российскими и евро-

пейскими участниками. По его словам, годовой оборот предприятия может достигнуть 250-300 млн долл. в год при условии конвертации не менее 25 самолетов в год. "Конвертироваться будут самолеты, уже выпущенные и отработавшие на рынке порядка 10 лет, конвертация увеличит срок их эксплуатации еще на 10-15 лет", - пояснил Валерий Безверхний журналистам. Он считает, что конвертационный бизнес в настоящее время - один из самых доходных в отрасли, его рентабельность оценивается в 10-15%.

В настоящее время переоборудованием большинства самолетов Airbus занимается дочернее предприятие EADS - EFW, которому принадлежит завод в Дрездене. Оно конвертирует около 15 подержанных самолетов марки A300 и A310 в год. "Это достаточно успешный бизнес", - отметил Грегор Курселл из международного отдела по работе со СМИ компании EADS. При этом европейский авиапроизводитель не будет вмешиваться в деятельность авиакомпаний. "Перевозчики сами будут продавать другим компаниям отработавшие пассажирский ресурс самолеты, роль EADS будет заключаться лишь в конвертации", - сказал он RBC daily.

Несмотря на то что проект создается на паритетных условиях российскими и европейскими авиапроизводителями, участие России в программе будет заключаться в предоставлении производственных мощностей и покупке оборудования. "Российская сторона уже вложила в проект порядка 300 млн долл.", - отметил Грегор Курселл. По его словам, европейская сторона предоставит научные разработки и обязуется обучить российских сотрудников. При этом все риски по проекту будут лежать на российской стороне. Представители EADS также предупредили российскую сторону о возможных проблемах, которые возникли на подобном производстве во Франции, где сейчас идет сокращение сотрудников. "У французов был иной подход к бизнесу. Они занимались модернизацией самолетов, а в России речь идет о создании конверсионного производства", - отметил один из представителей EADS. В качестве потенциальных заказчиков продукции завода в Луховицах рассматриваются российские и зарубежные перевозчики.

Проект конвертации самолетов, предложенный Airbus, не первый в России. В конце октября 2005 г. группа компаний "Волга-Днепр" объявила о намерениях начать реализацию на ульяновском авиационном заводе "Авиастар" проекта по серийному переоборудованию пассажирских самолетов Boeing 747 (Boeing 747-200, Boeing 747-300 и Boeing 747-400) в их грузовую модификацию. Об аналогичном проекте также шла речь во время посещения главой Минпромэнерго Виктором Христенко американской авиастроительной компании Boeing в Сиэтле. В российском представительстве Boeing отмечают, что в настоящее время переговоры продолжаются.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
17.05.06*

ПРОКУРАТУРА ВЗЯЛАСЬ ЗА ФЛК

Не найдя финансовых нарушений в деятельности лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), прокуратура начала проверку финансового состояния другой компании, на деятельность которой выделялись бюджетные средства, - Финансовой Лизинговой Компании.

На сегодняшний день в России работают две полугосударственные авиационные лизинговые компании. В 2002 г. компании ИФК и ФЛК одновременно выиграли тендер на организацию лизинга российских самолетов и стали главными заказчиками строительства воздушных судов. В доверительном управлении ИФК находится контрольный пакет Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). ИФК специализируется на финансировании строительства и продажах самолетов Ил-96, Ан-148 (ВАСО) и Ту-204 (ульяновский "Авиастар"). ФЛК выпускает Ту-214 на мощностях Казанского авиационного производственного объединения и связывает свое будущее с производством регионального самолета RRJ.

В конце прошлого месяца прокуратура, не найдя финансовых нарушений в деятельности ИФК, сняла арест с ее 55% акций. Однако в тот же момент она начала проверку деятельности другой лизинговой компании - ФЛК, которой также выделялись бюджетные средства. О проверках в ФЛК RBC daily рассказали сразу несколько источников в авиапроме. По их словам, если ИФК и нарушала бюджетное законодательство, то делала это осторожно.

"В отличие от ИФК, у ФЛК все нарушения неоднократно фиксировались проверками государственных органов и были более явными", - поделился с RBC daily один из собеседников. Он рассказал, что в последнее время, чтобы избежать любой утечки информации, компания прибегала к политике полной информационной закрытости, приостановив работу собственного Интернет-сайта.

По предположению собеседников RBC daily, пожелавших остаться неназванными, прокуратуру заинтересовала практически вся деятельность компании. Например, в августе 2001 г., накануне конкурса авиализинговых проектов, организованного Минэкономразвития России, чтобы соответствовать конкурсным требованиям, компания увеличила уставный капитал до 1500 млн руб. Половина денежных средств была внесена тогдашними акционерами ФЛК - ОАО "Татнефть", банком "Зенит" и их аффилированными структурами. Однако после окончания конкурса в доверительное управление банку "Зенит" было выдано 586,5 млн руб., а ОАО "Татнефть" в виде займа были переданы 162,5 млн руб. В 2004 г. 78% объема дебиторской задолженности ФЛК приходилось на долги предприятий-акционеров, причем объем задолженности практически совпадал со стоимостью принадлежащих им пакетов акций ФЛК. В 2005 г. этот факт выявила Счетная палата. По словам собеседников RBC daily, значительную часть средств компания потратила на приобретение конструкторской документации на Ту-214.

"Эти документы компании не нужны, она покупает у завода готовые самолеты", - удивляются источники. В

итоге финансовых операций, по предположению источников RBC daily, из внесенных 1 500 млн руб. было потрачено 1 140 млн руб.

В последующем, по словам источников в авиапроме, с финансовой точки зрения деятельность компании не изменилась. В 2003 г. ФЛК приобрела бездоходные простые векселя на сумму 128 млн руб., которые были оценены по номинальной стоимости. Из них на 83,5 млн руб. были приобретены векселя ЗАО "ФЛК-Комплект" с дисконтом 2% и предъявлением в 2007 г. Для контроля финансовых ресурсов, поступающих на приобретение запасных частей для Казанского авиазавода, была основана компания "ФЛК-Техник". За свои посреднические услуги компания берет до 5%. Средства начал съедать аппарат ФЛК. "В штате около 100 сотрудников. Это больше в два раза более крупной компании ИФК, а каждый сотрудник за свою работу "съедал" денег в пять раз больше, чем сотрудник конкурента", - отмечает один из собеседников RBC daily. К концу 2003 г. чистые активы ФЛК стали меньше уставного капитала.

Для получения 385 млн руб. из государственного бюджета в январе 2004 г. ФЛК провела собрание акционеров, на котором было принято решение о допэмиссии на сумму 663,8 млн руб. Но в капитал ФЛК поступили только госсредства. Остальные акции остались невыкупленными, и доля Росимущества выросла до 62%. Денег же хватило только на 4 самолета. В 2005 г. у ФЛК закончились деньги, а уровень задолженности превысил 100 млн руб.

Поэтому в марте 2005 г. ФЛК вошла в Минпромэнерго с предложением направить все 6 млрд руб. (выделенные в прошлом году на авиапром) на увеличение только ее капитала. Для этого она представила договор с авиакомпанией "Трансаэро" о поставке в лизинг десяти Ту-214. Но договор к тому времени не прошел корпоративных процедур одобрения в "Трансаэро", поэтому бюджетные деньги были разделены между двумя лизинговыми компаниями. Несмотря на то, что первый самолет в "Трансаэро" должен был поступить до конца 2005 г., до сих пор он не построен, а срок поставки отнесен на август 2006 г. Руководство ФЛК признало, что не могло финансировать контракт из-за задержки с получением госбюджетных денег 2005 г., а привлечь сторонние деньги из-за финансового состояния компания не может. Кроме того, по словам собеседников RBC daily, себестоимость сборки Ту-214 на Казанском авиазаводе сегодня составляет 42 млн долл., что превышает цену, заложенную в контракт с "Трансаэро" в 33 млн долл. "Тем самым убытки ложатся на ФЛК и будут покрываться исключительно за счет госбюджетных средств", - отметили собеседники.

В самой ФЛК предположения собеседников RBC daily о причине проверки не комментируют. Генеральный директор компании Евгений Зарицкий передал через своего помощника, что комментировать "неправдивую" информацию не собирается.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
04.05.06*

ПРИЗЕМЛЕННЫЕ МЕЧТЫ

Акционеры компании "Аэрофлот – российские авиалинии" одобрили приобретение у ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) тридцати самолетов регионального класса RRJ. Совет директоров компании также дал сделке положительную оценку.

Максимальная дальность полета RRJ - 2200 км, что наиболее приемлемо для маршрутной сети России. Программа создания самолета, который уже успели окрестить "последней надеждой российского авиапрома", идет по графику. Генеральный директор - генеральный конструктор АХК "Сухой" Михаил Погосян рассказал, что развернуты работы по изготовлению основных деталей и агрегатов на заводах в Комсомольске-на-Амуре, где подходит к концу сборка центроплана, и в Новосибирске, где монтируются носовой и хвостовой отсеки.

Круг поставщиков "Сухого" пополнился Воронежским производственным объединением. Производство выходит на новый уровень - бесстыпельной сборки, что существенно повышает производительность труда. В марте этого года АХК "Сухой" и "Аэрофлот" создали семь совместных рабочих групп, которые работают над детализацией достигнутых договоренностей. Это позволит оперативно решать проблемы, возникающие между поставщиком и заказчиком. Совместные группы формируют облик самолета, программы технического обслуживания. То есть эксплуатант на самой ранней стадии непосредственно вовлечен в разработку продукта. В частности, пилоты "Аэрофлота" примут участие в проектировании и оптимизации кабины. Это касается и салона, тренажера, ввода в эксплуатацию, обслуживания и т.д.

В середине мая прошла встреча руководства "Гражданских самолетов Сухого" с представителями Европейского авиационного агентства по безопасности (EASA) и Авиарегистра Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Эта встреча фактически начала процесс сертификации RRJ в Европе, как и предусмотрено контрактом. В Рыбинске, в научно-производственном объединении "Сатурн", для RRJ собирается первый двигатель SaM146, сконструированный совместно с французской фирмой Snecma. Генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин рассказал, что 22 июня начинается подготовка к испытаниям и сертификационным процедурам - с учетом европейских и американских требований.

Двигатели российского производства до сих пор не имеют ни европейского, ни американского сертификата. Между тем требования заказчика к авиадвигателям ужесточаются. И не только по шумности, но и по расходу топлива. "Сатурновский" двигатель будет сертифицирован до того, как начнутся поставки самолетов заказчику. Производя его сегодня, специалисты НПО просчитывают, каким он будет через двадцать и более лет. Первый полет летающей лаборатории с двигателем намечен на февраль 2007 года, первая силовая установка заказчику будет поставлена в августе того же года, в серию двигатель пойдет в сентябре 2007 г. Но есть проблемы, которые, что называется, вне компетенции "Аэрофлота" и АХК "Сухой". Речь идет о подготовке аэродромной сети для эксплуатации RRJ.

Этот самолет имеет аэронавигационное оборудование, позволяющее садиться по третьей категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО): при нижнем крае облачности 15 м. и видимости 200 м. Сегодня в России есть только 3 аэродрома, удовлетворяющие этим условиям: Шереметьево, Домодедово и спешно готовящийся к саммиту "восьмерки" аэропорт Пулково под Санкт-Петербургом. Для подготовки аэродромной сети, которая включает совершенствование взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, необходимы инвестиции и поддержка Министерства транспорта. Стоимость нового радионавигационного оборудования для одного аэропорта - от 4 до 6 млн долл. (с установкой), минимальный перечень аэропортов, которые требуется оснастить, подготовленных специалистами "Аэрофлота", - 28.

И это не единственная проблема. Еще на стадии проектирования у специалистов возникли опасения, что низко расположенный двигатель RRJ будет засасывать предметы. Расстояние от земли до кромки воздухозаборника, например, у Ан-148 - 1 м 65 см, у RRJ этот параметр в 2 раза меньше. Генеральный конструктор "Сухого" Михаил Погосян с этими опасениями не согласен. По его мнению, во-первых, гражданское авиостроение развивается в направлении размещения двигателя именно под крылом. А во-вторых, на RRJ предусмотрен целый комплекс мер, которые обеспечат защиту двигателя от попадания посторонних предметов.

Генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов не скрывает: и московский офис, и дочерние компании видят свое будущее в реализации проекта RRJ. Отличительная черта этого проекта - самолет задуман и конструируется с прицелом на большую серию на глобальном рынке. Действительно производители делают ставку на конкуренцию с ведущими мировыми производителями и нацелены на то, чтобы сделать лучше, чем Embraer и Bombardier, также занимающие эту нишу. Собственно, только экспортный потенциал машины будет гарантировать большой заказ и большую серию. А большая серия позволит уменьшить затраты на конструирование и создание самолета, тем самым снизив стоимость машины.

В третьем квартале 2007 г. запланирован первый полет RRJ, в ноябре 2008 г. самолет будет передан в "Аэрофлот". Разработана стратегия выхода на рынки - российский и мировой. Приоритет - за Россией. Идут переговоры с компаниями-перевозчиками "Пулково", "КрасЭйр", "Дальавиа". Первые контракты с российскими перевозчиками на эксплуатацию этого самолета могут быть подписаны уже до конца 2006 г.

"В протоколах о намерениях речь идет о более чем 100 самолетах", - говорит генеральный директор ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин. АХК "Сухой" рассчитывает на рынок 800-1000 самолетов. При этом три четверти всех RRJ пойдут на зарубежный рынок. Маркетинговая оценка рынка, которая проводится "Сухим" совместно с Boeing уже более трех лет, показывает: с каждым днем прогнозируемая цифра продаж машины растёт.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
26.05.06*

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ МОТОРЫ

"Рособоронэкспорт" забирает под себя производство авиадвигателей.

Как стало известно, под эгидой ФГУП "Рособоронэкспорт" может появиться еще один госхолдинг. Корпорация "Оборонпром", дочерняя структура "Рособоронэкспорта", направила в военно-промышленную комиссию при правительстве проект создания холдинга, который объединит производителей двигателей для боевых самолетов и вертолетов. Общая стоимость их контрактов составляет \$3 млрд и может вырасти более чем вдвое. Этот проект, однако, расходится с концепцией реформы авиационного двигателестроения, предложенной Роспромом.

О намерении создать "дочернюю компанию по авиационным двигателям" заявил на авиасалоне ILA 2006 в Берлине гендиректор "Оборонпрома" Денис Мантуров. Официальный представитель корпорации Илья Якушев подтвердил, что проект создания госхолдинга под управлением "Оборонпрома" находится на рассмотрении правительства РФ. Источники в правительстве в свою очередь сообщили, что проект в апреле был направлен в военно-промышленную комиссию, возглавляемую министром обороны РФ Сергеем Ивановым.

"Оборонпром" предлагает включить в двигателестроительный холдинг ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева" (корпорации МиГ принадлежит 50% плюс одна акция), ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", ФГУП "Завод имени Климова" (Санкт-Петербург) и ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (хотя ОАО является частным, "золотая" акция принадлежит правительству Башкирии). Все эти предприятия в настоящее время выполняют заключенные "Рособоронэкспортом" экспортные военно-технические контракты на сумму около \$3 млрд. "Рособоронэкспорт" сейчас участвует еще в ряде тендеров на поставку истребителей с двигателями всех четырех предприятий, а также на поставку отдельных двигателей. В случае победы в них общая сумма контрактов двигателестроительных предприятий вырастет до \$7 млрд.

Функцию управляющей компании двигателестроительного холдинга будет выполнять "Оборонпром". Это дочернее предприятие "Рособоронэкспорта" уже сумело объединить всех российских вертолетостроителей. Новый проект "Оборонпрома" по консолидации производителей авиационных двигателей вполне укладывается в стратегию "Рособоронэкспорта" по консолидации под своим управлением госпакетов акций оборонных предприятий и преобразованию себя из ФГУПа в госкорпорацию.

Заводы имени Климова и имени Чернышева совместно изготавливают двигатели для истребителей семейства МиГ-29. С 2009 года они же должны начать производство двигателей для вертолетов семейств "Ми" и "Ка". Завод "Салют" и Уфимское объединение серийно производят двигатели для истребителей Су-27 и Су-30. Уфимское объединение участвует также в двух контрактах по организации лицензионной сборки двигателей в Индии.

Очевидно, выбор "Оборонпромом" предприятий, которые войдут в холдинг, определялся в первую

очередь именно фактором выполнения ими крупных экспортных контрактов, заключенных "Рособоронэкспортом". Однако этот проект идет вразрез с предложенной ранее концепцией реструктуризации авиационного двигателестроения, предложенной Роспромом. В феврале глава Роспрома Борис Алешин обещал, что до конца 2006 г. будет разработан системный план укрупнения двигателестроительной отрасли, рассматривается вопрос о слиянии предприятий в один или два промышленных конгломерата. В ноябре 2005 г. заместитель главы Роспрома Станислав Пугинский рассказывал, что межведомственная комиссия Минпромэнерго приняла предварительное решение об интеграции заводов, выпускающих двигатели для компании "Сухой"; холдинг могут создать НПО "Сатурн" (Рыбинск) и Уфимское объединение, которые традиционно работают в кооперации. Вторую структуру планировалось строить на базе завода "Салют".

Господин Алешин заявил, что он не знает о предложении "Оборонпрома", а его ведомство по-прежнему занимается разработкой стратегии реформирования моторостроителей. "Оборонпром" может стать одним из акционеров будущего холдинга, - предположил он. Однако в какие сроки стратегия Роспрома будет готова и внесена в правительство, не стали комментировать ни в Роспроме, ни в Минпромэнерго. Рассказывать, кого и как Роспром планирует соединять, господин Алешин отказался.

У двигателестроителей взгляды на перспективы укрупнения отрасли расходятся. "Я не знаком с проектом "Оборонпрома", но мы заинтересованы в тесном с ним сотрудничестве, - сообщил генеральный директор завода имени Климова Александр Ватагин. - Кооперация по объединению разработчиков и производителей вертолетных и самолетных двигателей логична: она будет обслуживать всю фронтальную авиацию: истребители "МиГ", "Су" и вертолеты". В корпорации МиГ сообщают: "Завод Чернышева и завод Климова находятся под управлением нашей корпорации, никаких распоряжений о передаче документов другим организациям или компаниям пока не поступало". Генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев также сказал, что "ничего не слышал про инициативу "Оборонпрома". Ранее господин Елисеев заявлял: "Единая компания невозможна и крайне вредна для России, потому что "самолетчик" должен иметь возможность выбирать хотя бы между двумя двигателями". В свою очередь источники в авиапроме сообщили, что не далее как в середине прошлой недели на берлинском авиасалоне господин Ватагин убеждал господина Елисеева согласиться с предложениями "Оборонпрома". Руководители завода Чернышева и уфимского завода были недоступны для комментариев.

*Александра ГРИЦКОВА
Константин ЛАНТРАТОВ
Дмитрий БЕЛИКОВ
Иван САФРОНОВ*

*источник: газета "Коммерсантъ"
22.05.06.*

РАСПРОДАЖА "СУХОГО"

Как стало известно RBC daily, сделка по передаче 25% + 1 акция дочерней компании АХК "Сухой" - ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) - итальянской компании Alenia Aeronautica будет закончена до конца года, а уже в конце мая появится предварительное соглашение между двумя сторонами, в котором будут детально прописаны все условия сделки и взаимодействие сторон.

Об этом рассказал генеральный директор ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Виктор Субботин. Подробности документа он раскрывать не стал, сославшись на его неготовность. Помимо итальянцев к проекту RRJ, осуществляемому ГСС, проявили интерес Сбербанк и индийский производитель авиационной техники HAL. Если все сделки по продаже пакетов акций ГСС пройдут как планируется, не исключено, что у государства в компании останется 50% + 1 акция.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" - дочерняя компания авиационного холдинга "Сухой". 87% акций принадлежит АХК "Сухого", 13% - ОКБ "Сухой". Компания является разработчиком регионального самолета RRJ (Russian Regional Jet). На данный момент вся линейка самолетов RRJ представлена в шести вариантах. Первый полет намечен на сентябрь 2007 г., начало поставок "Аэрофлоту" - ноябрь 2008 г. Объем мирового рынка региональных самолетов семейства RRJ до 2023 г. оценивается в 5,4-5,6 тыс. единиц стоимостью около 100 млрд долл., общий рынок самого RRJ - в 800 единиц, стоимость проекта - 750-770 млн долл. Каталожная цена одного 95-местного самолета RRJ составляет порядка 26 млн долл. В настоящее время компания уже заключила предконтрактные соглашения на поставку в 2007 г. 50 самолетов авиакомпании "Сибирь" (менеджмент заявляет, что пока покупать их не собирается), 40 - лизинговой компании Concord Aviation (Объединенные Арабские Эмираты), 30 - "Аэрофлоту", 20 - "ЮТэйр", 10 - Финансовой лизинговой компании, 7 - ФГУП "Почта России" и 4 - "Дальавиа".

В конце мая между ГСС и Alenia Aeronautica будет подписано предварительное соглашение, с детально прописанными условиями сделки по продаже итальянцам 25% + 1 акция ГСС и последующее взаимодействие в проекте сторон. Сама сделка будет закрыта до конца 2006 г. Как сообщалось ранее, итальянская компания Alenia Aeronautica, являющаяся подразделением Finmeccanica, подписала летом 2005 г. в рамках аэрокосмического салона МАКС-2005 предварительное соглашение с АХК "Сухой" о приобретении блока акций ГСС. "Но оно носило только рамочный характер", - отмечает глава ГСС.

У этой сделки есть препятствие - российское законодательство не разрешает владеть иностранным компаниям более 25% акций подобных предприятий. В данном случае итальянская сторона затребовала от российской блокирующий пакет акций, то есть 25% + 1 акция. По словам Виктора Субботина, для того чтобы обойти препятствие, руководство ГСС встретилось главой Минпромэнерго Виктором Христенко, данный

вопрос решался даже на уровне президента России Владимира Путина. В итоге "все идет к тому, что все стороны поняли механизм реализации данного проекта", уверяют в ГСС. А после встречи с президентом было решено, что органы исполнительной власти не будут препятствовать проекту, так как все занятые в нем стороны увидели свою выгоду. Параллельно будет реализовываться и второй совместный проект ГСС и Alenia Aeronautica - создание на паритетных условиях совместного предприятия. Оно будет заниматься продажами RRJ в Европе и других регионах, а также послепродажной поддержкой поставленных ранее самолетов. По словам Виктора Субботина, центральный офис компании может располагаться в Неаполе. При этом риски по этому предприятию будут делиться субсидиарно.

Стратегически индийская компания HAL также продолжает проявлять заинтересованность в проекте RRJ, несмотря на то что в последнее время переговоры о продаже менее 10% пакета акций индийской стороне затормозились. По словам Виктора Субботина, на предприятии сменилось руководство, поэтому и приостановились переговоры. "Итальянцы давно сотрудничают с индийской стороной по вертолетной тематике и заинтересованы в том, чтобы в капитал ГСС вошла компания HAL", - отметил он. При этом внимание индийской стороны к проекту обусловлено тем, что она имеет необходимое сертифицированное оборудование и хочет производить на своей территории часть агрегатов самолета и поставлять их в Россию. О своей заинтересованности акциями проекта регионального самолета сообщил и Сбербанк. По предварительным данным, кредитное учреждение может купить от 5 до 10% акций ГСС. Однако Виктор Субботин отказался называть сроки этой сделки и схему, по которой она может быть проведена. "Это банковское учреждение, и согласование там идет своим чередом", - отметил он.

В случае осуществления всех этих сделок под контролем государства останется 50% + 1 акция. "Поэтому руководство ГСС будет отдельно рассматривать целесообразность вхождения того или иного производителя в уставной капитал компании", - говорит Виктор Субботин. Предварительно на сегодняшний день менеджментом "Сухого" ГСС оценивается в 1 млрд долл. Несмотря на то что физически компания сейчас не обладает значимыми активами, но у нее есть потенциал роста, считает аналитик Deutsche UFG Елена Сахнова. "Стоимость только разработки подобного самолета - не менее 1 млрд долл., блокирующий пакет можно оценить в 250 млн долл. Итальянцы считают, что у "Сухого" достаточно сил, чтобы этот проект развить", - считает аналитик. "Инвесторы покупают не существующее производство, а актив с перспективами будущих продаж", - соглашается аналитик ИГ "АТОН" Татьяна Капустина.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
25.05.06*

"ИРКУТ" ВСПОМНИЛ О СВОИХ ПРОЕКТАХ

Менеджмент "Иркута" вновь заговорил о двух уже забытых разработках отечественного авиапрома.

Первая из них - многоцелевой транспортный самолет (МТС), который должен прийти на замену уже используемым и практически отработавшим свой ресурс Ан-12 и Ан-26. По словам президента корпорации Олега Демченко, уже существует заказ от Индии на 45 таких самолетов. Также несколько дней назад руководство некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" (НП "ОАК") сообщило о том, что до конца 2006 г. Минпромэнерго поручило провести анализ и дать рекомендации о реализуемости программы создания самолета МС-21, который также планируется производить на мощностях "Иркута". В перспективе этот самолет может стать прямым конкурентом второго прорывного продукта отечественного авиапрома - пассажирского самолета RRJ.

Научно-производственная корпорация "Иркут" - второй по величине российский производитель военных самолетов, специализирующийся на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200. В состав корпорации входят Иркутский авиационный завод, ТАНТК имени Бериева, КБ "Иркут АвиаСТЕП", а также приобретенное в 2003 г. ОКБ имени Яковлева. Объем текущего портфеля заказов корпорации на сегодняшний день составляет 5,1 млрд долл.

"Иркут" опубликовал финансовую отчетность по МСФО за 2005 г. Выручка компании увеличилась на 14% по сравнению с 2004 г. - до 712 млн долл. - благодаря росту объема реализации дочерних компаний, - говорится в вышедшем сегодня исследовании ИГ "АТОН". Прямые производственные затраты выросли всего на 8,1% по сравнению с предыдущим годом - до 358 млн долл., обеспечив рост валовой прибыли на 21,6%, до 354 млн долл., и повышение валовой рентабельности до рекордного уровня - 49,7%. В то же время операционные затраты компании выросли на 43,5% по сравнению с предыдущим годом (до 204,4 млн долл.) из-за резкого роста коммерческих и административных затрат. В результате операционная прибыль осталась на уровне 2004 г. и составила 150 млн долл., а операционная рентабельность снизилась до 21%. Чистая прибыль компании выросла до 85 млн долл. с 68 млн в 2004 г. "Мы считаем опубликованные показатели положительными, так как компания сумела удержать чистую рентабельность на рекордно высоком уровне, добившись при этом значительного роста выручки. В то же время следует отметить, что ускорение темпов роста коммерческих и административных затрат и чистого долга угрожает рентабельности и стабильности компании в будущих периодах", - предупреждают аналитики "АТОНА".

Вице-президент "Иркута" по корпоративным финансам Дмитрий Елисеев сообщил RBC daily, что в 2006 г. компания прогнозирует выручку на уровне 1,1 млрд долл. и чистую рентабельность в пределах 8-10%. Он также заявил, что корпорация не будет выплачивать дивиденды за 2005 г., поскольку чистая прибыль по РСБУ за прошлый год, к которой привязаны ее дивидендные выплаты, оказалась несущественной.

Менеджмент "Иркута" опять заговорил о забытой было разработке совместного российско-индийского многоцелевого транспортного самолета. "Большой задел, который был сделан для Ту-214, будет использоваться в совместном проекте корпорации "Иркут" и компании "Ильюшин". Сейчас этот проект получил свою окончательную прописку в государственной программе вооружений (ГПВ), где он значится в отдельной строке", - сообщил вчера на пресс-конференции в Москве президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. По его словам, в соответствии с межправительственным соглашением с индийской стороной, этот бизнес будет делиться на паритетных началах, в этой же пропорции будут разделяться и финансовые вложения. "Индийская сторона поставила изначальное условие, что они будут участвовать в проекте на всех стадиях его формирования", - добавил Олег Демченко.

Президент "Иркута" пояснил, что проект по производству самолета уже готов и согласовывается индийской компанией HAL. В ноябре 2006 г. соглашение уже будет ратифицировано. Более подробные цифры он называть не стал, однако отметил, что советы директоров компании "Иркут" и КБ "Ильюшин" уже утвердили расходы на реализацию проекта в сумме 4 млн долл. "Каждая из компаний вложит в проект по 2 млн долл.", - говорит Олег Демченко. - Сложно сказать, много это или мало, но для работы эти средства достаточны". Что касается рынка сбыта, то он компанией уже просчитан. По словам главы "Иркута", к 2010 г. из парка отечественных самолетов выйдут все Ан-12, к 2014 г. - Ан-26, а вскоре и Ан-32 и Ан-74. Именно на замену этим самолетам придет МТС. Всего до 2020 г. ВВС всех стран мира могут купить до 390 таких самолетов, что в денежном эквиваленте составляет 12,5 млрд долл. Однако пока твердых заказов у компании нет. Как отметил Олег Демченко, "Иркуту" поступила только предварительная заявка от индийской стороны на покупку 45 самолетов. "Когда будет подписана государственная программа вооружения, тогда мы и узнаем, сколько их потребуется Вооруженным силам России", - сказал он.

Второй проект, который решил реанимировать "Иркут", - начало производства гражданского пассажирского самолета МС-21. Разрабатывается он дочерней структурой "Иркута" - КБ Яковлева. Как рассказал на днях президент НП "ОАК" Валерий Безверхний, Министерство промышленности и энергетики поручило консорциуму до конца текущего года провести анализ и дать рекомендации по реализуемости программы создания МС-21. По его мнению, риски создания МС-21 относятся, в частности, к необходимости создания новых материалов, восстановления некоторых технологий. Создание МС-21 показывает, что для завершения проекта потребуется еще 5 млрд долл. Однако этот проект появится не ранее 2015 г., считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. "В России пока нет технологий, чтобы произвести этот современный самолет", - отметил эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
24.05.06

ВОЕННЫЙ СУПЕРМАРКЕТ

Россия в 2006 г. собирается продать на экспорт вооружений и военной техники (ВВТ) на 5,7 млрд долл. и тем самым установить новый рекорд. Об этом на 10-й Международной выставке DSA-2006 в столице Малайзии Куала-Лумпуре сообщил директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству с иностранными государствами (ФС ВТС) Михаил Дмитриев.

В то же время г-н Дмитриев отметил, что "несмотря на важность увеличения объемов и расширения географии экспорта продукции военного назначения, еще более важным является закрепление России на уже завоеванных рынках". Особенно глава ФС ВТС выделил контракт с Малайзией на поставки в эту страну 18 многоцелевых истребителей Су-30МКМ, который сегодня реализует компания "Сухой".

Первой из российских компаний прорвалась на малайзийский рынок вооружений корпорация "МиГ", подписав в 1994 г. контракт на поставку 18 истребителей МиГ-29: 16 одноместных МиГ-29СЭ и 2 двухместных МиГ-29УБ. Сумма контракта составила 560-600 млн долл., включая бартер на 150 млн. Все машины Малайзия получила в 1995 г. Теперь на малайзийский рынок выходит компания "Сухой", которая тремя партиями по шесть машин в каждой поставит Су-30МКМ в 2007-2008 гг.

До конца этого года начнется передача малайзийской стороне технической документации и первых партий технического оборудования. А уже в марте 2007 г. будет поставлена первая порция самолетов. Их сборка идет на Иркутском авиационном заводе. Скоро начнутся летные испытания двух первых Су-30МКМ. К сегодняшнему дню согласованы все вопросы по составу бортового оборудования, которое заказано малайзийской стороной за рубежом и будет устанавливаться на российские истребители. В ближайшее время планируется также подписать соглашение с малайзийской компанией, которая определена правительством этой страны в качестве генподрядчика по выполнению так называемой офсетной программы. Эта программа предусматривает строительство и эксплуатацию многофункционального тренажера для Су-30МКМ.

По словам заместителя генерального директора компании "Сухой" по маркетингу Александра Клементьева, "такого сложного комплексного контракта на поставку боевых самолетов за рубеж компания "Сухой" еще никогда не выполняла". Малайзийские ВВС заказали не только самолеты с бортовым вооружением, но и систему логистического обеспечения, средства обучения летного состава и сервисно-технологический центр (СТЦ) для обслуживания Су-30МКМ. Этот центр будет структурным подразделением ВВС. Российско-малайзийские переговоры по его созданию идут полным ходом. В ходе DSA-2006 министерство обороны Малайзии подписало соглашение о намерениях с индийской корпорацией HAL,

которая должна будет подготовить для Су-30МКМ наземный технический персонал. На сегодня отработаны схемы обслуживания Су-30МКМ, и если работа будет организована на должном уровне, не исключено, что в перспективе СТЦ начнет выполнять функции регионального центра, обслуживая российскую технику, поставленную в соседние страны Юго-Восточной Азии.

"Очень важно, что работа по созданию СТЦ будет идти одновременно с поставкой самолетов", - отметил Александр Клементьев. Говоря о перспективах компании, он опроверг данные американского исследовательского центра "Форкаст интернэшнл": ежегодный объем продаж боевых самолетов марки "Су" в предстоящие несколько лет будет выше тех цифр, которые называют американцы. По прогнозам СТЦ, поставки боевых самолетов компанией "Сухой" в среднесрочной перспективе составят около 40 машин в год. Однако, по словам г-на Клементьева, "наши прогнозы отличаются в большую сторону с учетом работы, проведенной ФС ВТС России, "Рособоронэкспортом" и компанией "Сухой" по продвижению самолетов марки "Су", а также глубокого анализа конъюнктуры рынка".

Компания "Сухой" вместе с "Рособоронэкспортом" сегодня ведет активную работу в нескольких странах Юго-Восточной Азии, создавая там плацдарм для дальнейшей торговой экспансии. В частности, продолжаются переговоры с Таиландом по Су-30МК. С Индонезией практически согласован вопрос о поставке второй партии из 12 Су-27/30. Ожидаются конкретные результаты во Вьетнаме, тем более что авиационная тема была преобладающей на состоявшемся в конце прошлого года в Ханое заседании двусторонней межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Для расширения своего подуктового ряда корпорация "Сухой" намерена продвигать на мировой рынок новый самолет Су-32. Эта машина представляет собой экспортный вариант ударного самолета Су-34, принятого на вооружение Военно-воздушными силами России. По уверениям руководства компании, к маркетингу Су-32 "Сухой" приступит уже в этом году. Эта машина может быть предложена тем странам, на вооружении которых стоят истребители-бомбардировщики Су-24 - для их замены на Су-32.

Есть у Су-34 хорошие перспективы и на российском рынке. Как недавно пообещал вице-премьер, министр обороны России Сергей Иванов, к 2010 г. Министерство обороны закупит для отечественных ВВС полк таких самолетов - 24 единицы: в 2006 г. 2 серийных самолета, в следующем - еще 6, в 2008 году - 10. В перспективе же планируется ежегодно закупать по десятку Су-34. Как полагают эксперты, начало серийного производства и эксплуатации истребителей-бомбардировщиков Су-34 в российских ВВС существенно облегчит выход этой продукции на внешний рынок.

На выставке в центре российской экспозиции демонстрировался и продукт диверсификации деятельности компании "Сухой" - российский региональный самолет RRJ. Россияне рассчитывают на его активное продвижение в Юго-Восточную Азию. По

словам регионального директора по странам ЮВА компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Анатолия Межевого, этот регион по прогнозируемым закупкам может стать вторым после России покупателем RRJ. В качестве потенциальных покупателей RRJ в Юго-Восточной Азии рассматриваются Индонезия, Таиланд, Вьетнам, Малайзия и Филиппины. В стадии "продвинутой" производственной программы по RRJ еще одним покупателем в этом регионе может стать Австралия.

Продажи RRJ в этот регион в ближайшие 5-6 лет прогнозируются экспертами в объеме до 100 самолетов, а на весь производственный период до 2023 г. - 250 машин. Причем без учета Индии и Китая. Продвижение RRJ в Китай будет зависеть от многих факторов. Потребность китайских авиаперевозчиков в региональных магистральных самолетах на период

производственной программы RRJ оценивается в 300 машин. По пессимистическим прогнозам, "Гражданские самолеты Сухого" с RRJ планируют получить долю на китайском рынке до 50 самолетов. По оптимистическим - 100-120 машин. Прогноз для Индии - около 50 машин на весь период производства RRJ.

Общая программа RRJ предусматривает производство и поставку не менее 800 машин в период с 2008 по 2023 год. Доля Юго-Восточной Азии в общем объеме экспорта RRJ, по предварительным расчетам, составит около 25%. Чуть меньшую долю получит европейский рынок. Четвертую позицию в этом списке занимают Соединенные Штаты.

Николай НОВИЧКОВ

*источник: газета "Время новостей"
04.05.06*

ХОЧЕШЬ В НАТО – ОСТАВАЙСЯ СО СВОИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

Москва постепенно, но целенаправленно сворачивает военно-техническое сотрудничество с Украиной, нынешние лидеры которой на всех парах стремятся привести свою страну в НАТО.

Это в очередной раз заметно проявилось в ходе IX Международного салона "Двигатели-2006", проходившего в апреле в российской столице (организатором являлось Федеральное агентство по промышленности РФ). Здесь разразился скандал между генеральным директором ФГУП "Завод имени Климова" (Санкт-Петербург) Александром Ватагиным и генеральным директором ОАО "Мотор Сич" (Запорожье) Вячеславом Богуслаевым.

Эта перепалка, как отмечают наблюдатели, стала знаковой в политических отношениях между Москвой и Киевом. Ватагин заявил, что российские моторостроители качественно и в срок реализуют недавно принятую программу по организации серийного производства на территории РФ вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, которые сегодня изготавливаются на Украине: "Задача такая поставлена, и она будет решена, в этом не надо сомневаться". Он указал, что "состояние российских моторостроительных предприятий таково, что нерешаемых задач для них сегодня нет". В ответ Богуслаев без обиняков назвал глупостью "решение, принятое наверху здесь, в России, о том, чтобы продукцию предприятий ВПК перетасать с Украины и делать в Москве" (он говорил преимущественно о вертолетных делах, но затронул проблему во всем ее масштабе). Гендиректор ОАО даже усилил сей подчеркнuto недипломатический акцент, сказав, что "большей глупости не придумывал никто со времен, наверное, 1917 года".

КТО ПОСТРАДАЕТ БОЛЬШЕ?

Напомним, что Москва, видя развитие планов Киева по вступлению Украины в НАТО, отказалась от производства в этой стране комплектующих для

военных вертолетов еще в конце января. Заявление на этот счет сделал именно гендиректор ФГУП "Завод имени Климова". Тогда он с сожалением вздыхал, называя это решение "небезболезненным" для украинских коллег, "с которыми за долгие годы кооперации у нас сложились партнерские отношения". И проинформировал, что на первом этапе - с 2006 по 2008 г. - производство будет налажено непосредственно в Санкт-Петербурге, а с 2009 г. - переместится на завод имени Чернышева в Москву.

Российская программа по переносу и организации на территории РФ массового производства вертолетных силовых установок ТВ3-117 и ВК-2500 реализуется в Санкт-Петербурге в рамках государственного контракта с Федеральным агентством по промышленности. В настоящее время конвейер этих двигателей, являющихся основными (95%) для всего вертолетного парка России, находится на Украине.

Обнародование вышеупомянутых планов случилось вскоре после того, как 5 декабря 2005 г. вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов заявил, что Россию не могут не беспокоить намерения Киева стать полноправным членом НАТО. И четко дал понять, что "братание" Украины с атлантистами скажется прежде всего на разрыве с ней кооперационных связей в сфере оборонно-промышленного комплекса. Тогда же в качестве примера Сергей Иванов и привел ситуацию с военным вертолетостроением: "Сегодня все вертолеты строятся на территории России, а двигатели к ним производятся на Украине, в Запорожье". Хотя, по словам министра, этот разрыв будет болезненным как для Москвы, так и для Киева, оборонка у соседей пострадает куда больше, ибо "продукция, которую дают предприятия украинского ВПК, кроме как в России, никому не нужна". Иванов даже предрек тогда, что, в случае вступления Украины в НАТО эти предприятия "рано или поздно, извините, просто загнуты, со всеми вытекающими отсюда последствиями".

Тогда же прозвучало и мнение военного авиаспециалиста, работающего ныне в оборонной сфере, - бывшего главкома ВВС РФ генерала армии Анатолия

Корнукова. Он высказался в том смысле, что российский оборонно-промышленный комплекс в случае разрыва кооперационных связей с Украиной способен восполнить всю номенклатуру продукции для нужд национальных Вооруженных сил. Что касается производства двигателей для вертолетов армейской авиации ВВС России, то, по словам Корнукова, проблемы будут, но отечественным "моторостроителям по силам освоить выпуск этой продукции". Так что политический подтекст данной вертолетной темы очевиден. Примечательно и другое: сколь оперативно (поспешно?) - в течение полутора месяцев - Москва приняла решение производить двигатели для винтокрылов семейств "Ми" и "Ка" в России. За этим явно видно определенного рода давление на Киев, противодействие курсу команды Виктора Ющенко на НАТО. А то, что Россия, в случае вступления Украины в альянс, разорвет с ней военно-промышленные контакты, Москва продемонстрировала на салоне "Двигатели-2006": украинские представители могли воочию увидеть возможности российских заводов.

Это явно почувствовал генеральный директор "Мотор Сича" Богуслаев. Правда, о НАТО он не сказал ни слова. Глава украинских вертолетных двигателестроителей полагает, что политические процессы в двусторонних отношениях между Москвой и Киевом не должны оказывать столь большое влияние, как сейчас, на сложившуюся кооперацию оборонно-промышленных комплексов двух стран. "Такое впечатление, что кто-то обиделся на нашего президента Виктора Ющенко, но при чем здесь коллектив "Мотор Сича" и еще 230 заводов, которые оформлены меж-

правительственным соглашением как предприятия, необходимые для поддержания боевой готовности, безопасности полетов военной и гражданской авиации?" - вопрошал гость из Запорожья.

КТО О ЛАПТЯХ, КТО - О НАЦБЕЗОПАСНОСТИ

Богуслаев утверждает, что для освоения вертолетного производства в Москве надо 230-250 млн. долл. "Это - только один двигатель, - подчеркнул он. - А кто будет делать двигатели для вертолета Ми-26, самолета Ан-124 "Руслан", один двигатель которого уже сегодня стоит 6,5 млн. долларов?! Что, тоже будем осваивать на новом месте?"

Раздраженный гендиректор даже дошел до откровенных поучений: "Если у вас есть нефтедоллары, заложите их под двигатели пятого поколения, делайте новые двигатели, дайте деньги на НИОКР, но не делайте лапти тридцатилетней давности!"

Конечно, терять российский рынок вооружений украинские оборонщики не хотят. Оттого и нервничают. Непонятно только, зачем они делают вид, что не понимают: смена партнеров (с России на НАТО) не может не повлечь за собой соответствующих последствий, просчитать которые было нетрудно.

Игорь ПЛУГАТАРЁВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
26.05.06*

НЕМЕЦКИЙ БИЗНЕСМЕН СПУГНУЛ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ

На международном аэрокосмическом салоне IFA 2006 в Берлине разгорелся скандал. Оказалось, что немецкий бизнесмен Франц Зедельмайер, пытающийся взыскать с России \$2,3 млн, намерен наложить арест на экспонаты российской выставочной экспозиции - стенда Роскосмоса и авиатехники, в частности, пассажирского Ту-204-300, на котором в Берлин прилетела официальная делегация России.

Первая информация о возможном аресте имущества появилась в среду вечером. Тревогу забили сотрудники ОАО "Туполев", обратившие внимание, что некие посетители салона переписывают серийные номера шасси и бортовые номера представленных на салоне российских самолетов. На одном из них прилетела на выставку официальная российская делегация под руководством главы Роспрома Бориса Алешина. Это самолет Ту-204-300 стоимостью \$30 млн, эксплуатируемый "Владивосток Авиа" и принадлежащий лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК).

Зольтан Айван, менеджер Messe Berlin GmbH, сообщил Ъ, что в среду в аэропорте Шонефельд, на котором проходит авиашоу, действительно появи-

лись представители немецкого бизнесмена Франца Зедельмайера, которые проинформировали организаторов о возможности наложения ареста на самолет Ту-204-300. Напомним, что господин Зедельмайер пытается взыскать с России \$2,3 млн инвестиций, потерянных им в начале 90-х годов в Санкт-Петербурге. Дело против российского правительства в столичном международном коммерческом арбитраже он выиграл еще в 1998 году и теперь добивается исполнения этого решения. В этом он уже отчасти преуспел: суд в Кельне постановил продать с аукциона принадлежащий России комплекс зданий бывшего советского торгпредства, расположенный в этом городе (см. Ъ от 10 марта).

В ОАО "Туполев" и Роспроме от официальных комментариев отказались. Однако наблюдатели обратили внимание на то, что в составе российской делегации на авиасалоне впервые оказался начальник управления по защите гостайны и безопасности Роспрома Василий Кулякин, что свидетельствует о том, что к проблемам готовились заранее.

В любом случае "Туполев" и ИФК решили подстраховаться и перенесли сегодняшнее возвращение российской делегации на этом лайнере на более ранний срок. В Messe Berlin GmbH Ъ подтвердили, что вылет назначен на 10.20 утра вместо ранее запланированных 15.00. По официальной версии, это "сдела-

но для удобства пассажиров". "Мы озабочены сложившейся ситуацией, ведь накануне салона его организаторы и представители правительства Германии давали гарантии, что таких проблем не возникнет, - сообщили Ъ в ИФК. - В следующий раз придется тщательнее изучать возможность подобных действий в отношении нашей техники".

Почему представители бизнеса интересовались именно Ту-204-300, не сообщается. Однако другая представленная на салоне российская авиатехника (Ил-76 авиакомпании "Волга-Днепр", Бе-200, Ил-76 МЧС России и истребитель МиГ-29 ОВТ госкорпорации МиГ), по его словам, подпадают под действие немецкого закона о защите от неправомерного ареста воздушных судов от 1937 года. По нему суд не имеет права арестовывать на территории Германии иностранную авиатехнику, используемую в оборонных, медицинских и пожарных целях.

Однако и Ту-204-300 господину Зедельмайеру арестовать не удастся. Самолет находится в собственности ОАО "Владивосток Авиа", которое по долгам государства отвечать никак не может, несмотря на то что контрольный пакет его акций принадлежит государству. Правда, Франц Зедельмайер об аресте самолетов уже не говорит. "Суд наложил арест на имущество "Роскосмоса", - заявил он Ъ. - Речь идет о моделях спутников и другом оборудовании, точный перечень которого я смогу узнать только из судебных документов". Эти документы господин Зедельмайер, по его словам, получит только сегодня.

Экспозиция Роскосмоса на ICA включает макеты навигационного космического аппарата ГЛОНАСС-К, аппаратов связи "Экспресс-АТ", "Экспресс-АК", модель стартового комплекса для ракеты-носителя "Союз/СТ" на космодроме Куру во Французской Гвиане, а также макеты РН "Союз-2" и "Союз-3", модель Международной космической станции, макет космического аппарата дистанционного зондирования Земли, уменьшенную копию космического аппарата "Ресурс-ДК1", знаменитый ракетный двигатель РД-180 в масштабе 1:4, другую продукцию. Стоимость экспозиции оценивается в 1 млн.

Пресс-секретарь Роскосмоса Игорь Панарин отказался комментировать Ъ информацию о возможном аресте активов, сославшись на то, что документально оформленных претензий господина Зедельмайера в Роскосмосе не получали.

КАК АРЕСТОВЫВАЛИ РОССИЙСКОЕ ГОСИМУЩЕСТВО ЗА РУБЕЖОМ

В июне 1993 года Люксембургский суд по иску швейцарской фирмы Noga, требовавшей возврата долга в \$280 млн, наложил арест на часть находящихся

ся в Люксембурге и Швейцарии активов правительства РФ, ЦБ и других организаций РФ на общую сумму \$600 млн. РФ удалось добиться снятия ареста.

18 мая 2000 года во исполнение решения Стокгольмского арбитража, признавшего долг РФ перед Noga в \$63 млн, заблокированы счета российских дипслужб, ряда госкомпаний, ЦБ и Внешэкономбанка во Франции. В июне-августе счета разморожены по решению апелляционного суда Парижа.

13 июля 2000 года в порту Брест по решению арбитражного суда Парижа, признавшего долг перед Noga в \$60 млн, задержан российский парусник "Седов", участвовавший в международной регате "Брест-2000". 24 июля Брестский суд высшей инстанции отменил арест.

22 июня 2001 года Noga, используя решение Стокгольмского суда, предприняла попытку арестовать российские самолеты Су-30МК и МиГ-АТ на авиасалоне в Ле-Бурже. Самолетам удалось покинуть Францию с помощью администрации авиасалона. Noga подала в суд парижского пригорода Бобиньи иск, обвинив французских чиновников и руководство "Росавиакосмоса", компании "Сухой" и "МиГ" в угоне самолетов из-под ареста. 4 июля 2003 года суд признал неправомерность действий Noga.

16 ноября 2005 года в Швейцарии по распоряжению женеvского бюро долговых исков и банкротств по запросу Noga арестованы 54 картины французских живописцев из коллекции ГМИИ имени Пушкина. Вечером федеральный совет Швейцарии, воспользовавшись правом принимать любые меры "для защиты национальных интересов", постановил отпустить картины.

1 июля 2004 года суд Вильнюса наложил арест на счета и здание представительства Калининградской области. Арест проведен для обеспечения иска кипрской фирмы Duke Investment о взыскании \$24,3 млн долга, выкупленного у Dresdner Bank. 7 марта 2006 года Верховный суд Литвы постановил продать здание в счет уплаты долга.

15 февраля 2006 года суд Кельна для последующей продажи передал городское здание стоимостью \$40 млн, принадлежащее РФ и ранее использовавшееся КГБ, немецкому бизнесмену Францу Зедельмайеру. Он обвинил власти РФ в незаконном лишении права на аренду здания в Санкт-Петербурге в середине 1990-х годов и оценивает ущерб в \$5 млн.

Сергей РЫЖКИН
Иван САФРОНОВ
Ольга ПЛЕШАНОВА

источник: газета "Коммерсантъ"
19.05.06



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

БЕРЛИН ВЗЯТ!

Теперь наше оружие рекламируют покупатели.

В Берлине завершился Восьмой международный авиасалон ILA-2006. В России он запомнится скандалом, связанным с попыткой немецкого бизнесмена Франца Зедельмайера арестовать российский Ту-204, или, на худой конец, экспозицию "Роскосмоса".

По крайней мере об этом заявлял сам Зедельмайер, чьи слова были процитированы в ряде российских СМИ. Однако, если верить газетным сообщениям, экипажу нашего лайнера якобы удалось бежать с выставки.

Парадокс в том, что о скандале, три дня будоражившем Россию, никто в Берлине особо не слышал. Местная пресса пишет о чем угодно - от репортажей о полетах гигантского А-380 до предполагаемых объемах пива, которые выпьют посетители салона, но не о "побеге" Ту-204 и несправедливо обиженным земляке-бизнесмене.

В оргкомитете выставки говорят, что ни о каких претензиях к России не слышали. Никаких судебных приставов, якобы собиравшихся арестовать российское имущество, не видели.

Вероятность развития скандала а-ля "Нога-2" с описью имущества отрицают и российское посольство в Берлине, и руководители нашей делегации на выставке. Каких-либо судебных документов на сей счет не видели.

А слухи идут. Мы - несколько российских журналистов - сидим на стенде одного из оборонных предприятий, берем интервью у директора. Вдруг у одного из нас звонит мобильник. Он берет трубку и меняется в лице: "Прошла информация, что приставы начали описывать имущество "Роскосмоса". Но стенд "Роскосмоса" - рядом, мы своими глазами видим, что там ровным счетом ничего не происходит.

Примерно так же было и со "внезапным" отлетом Ту-204, о котором "туполевцы" сообщили за два дня. Мы проводили самолет, помахали платочками. Вокруг - тысячи людей, секьюрити, полиция - какой "побег"? Зачем? Почему?

Мы попытались разобраться, что же было в действительности. Франц Зедельмайер действительно существует. Бизнесмен утверждает, что правительство РФ должно ему 2,35 млн. долл. - за досрочный разрыв договора аренды особняка в Санкт-Петербурге, в оборудование которого Зедельмайер, по его словам, вложил 2 млн. долл. Все это 12 было лет назад, и с тех пор бизнесмен с переменным успехом судится с Россией. И вот в очередной раз он решил напомнить о себе.

Сомнительные попытки немца добиться ареста Ту-204 за долги, которые якобы ему не вернула Россия, не отменили главного: наша страна проявила себя на выставке весьма достойно.

Получив в свое распоряжение самый большой павильон, 60 российских компаний сгруппировались под одной крышей и выступили единым мощным кулаком, заставив о себе говорить в первый день инициативой по созданию международного МЧС.

Своего рода высший пилотаж: теперь наше оружие на весь мир рекламируют не его разработчики, а

будущие покупатели. На минувшей неделе в роли своеобразного PR-агента российской техники с успехом выступила Венесуэла. Рассорившись с США, неутомимый президент Уго Чавес заявил о необходимости обновления авиации своей страны.

И, отказавшись от американских F-16, обратил свой взор на российские Су-35. После чего на нашу машину обрушился шквал комплиментов венесуэльских военных и политиков: "Су-35 - лучший многоцелевой истребитель в мире". В регионе, где российской авиацией интересуются Мексика, Чили, Перу, Бразилия и другие, реклама весьма своевременная.

Если же вспомнить недавнее высказывание индусов, опробовавших на учениях Су-30 МКИ, - "тренировочные воздушные бои показали, что русские истребители сильнее американских", а потом и аналогичное заявление главнокомандующего истребительной авиации ВВС США, то выходит небольшая PR-кампания.

- Рекламный отдел закрывать не думаете? - поинтересовался я у главы делегации "Рособоронэкспорта" Анатолия Аксенова.

Тот вполне серьезно ответил:

- За любым из подобных признаний - большой труд. И задачи еще остаются. Так, например, в Берлине одной из главных была демонстрация возможностей нового продукта - глубоко модернизированного МиГ-29 ОВТ, который впервые показан за границей. На самолете класса 4+++, очень близкого к машине 5-го поколения, установлен новый двигатель с отклоняемым вектором тяги, который раньше был исключительной особенностью лишь истребителей Сухог. Теперь эта машина получила серьезные преимущества перед зарубежными конкурентами и наряду с МиГ-29 СМТ, надеюсь, еще прогремит.

Другим важным направлением стала вертолетная тематика. Наши оборонщики представили в Берлине весь модельный ряд отечественных вертолетов - от легких до тяжелых транспортных, включая самые популярные Ми-17, Ми-35 и Ми-26. И все же, несмотря на перспективность проектов по новым машинам, наиболее насущная задача - предложения по модернизации тысяч самолетов и вертолетов, стоящих на вооружении разных стран.

Не все плохо оказалось и в гражданской авиации. Нашим новым Ту-204 заинтересовались сирийцы. Предполагается, что в 2007-2008 гг. Дамаску будут поставлены десять машин Ил-96 и Ту-204. С учетом того, что 7 пассажирских машин возьмет Куба, 5 - Зимбабве, плюс идут переговоры с Ираном, Болгарией и некоторыми другими, свет в конце тоннеля для гражданского авиапрома, похоже, наконец, появляется.

Анна ВАЛЕРЬЕВА

источник: сайт "Утро.Ру"
22.05.06

НПО "САТУРН" УСПЕШНО ПРОВОДИТ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ДВИГАТЕЛЯ АЛ-55

Первые плановые испытания нового российского двигателя АЛ-55, создаваемого по заказу индийских ВВС, прошли успешно – достигнута максимальная мощность в соответствии с техническим заданием заказчика.

Показательно, что испытания первого двигателя на Лыткаринском машиностроительном заводе - филиале НПО "Сатурн" в Московской области - начались спустя всего 7 месяцев после подписания контракта и проходили в 2 этапа. Первоначально был отработан запуск двигателя и проверена работоспособность его систем, при этом удалось выйти на уровень оборотов каскада высокого давления порядка 66% на минимальном режиме. Анализ результатов первого этапа испытаний позволил принять решение о переходе ко второму этапу - доведению оборотов до 98% на режиме максимальной тяги. В итоге на оборотах 96% был получен основной параметр - максимальная взлетная тяга 1760 кг. В настоящее время ведется доработка материальной части, и 19 мая двигатель № 1 будет готов для продолжения испытаний и его дальнейшей доводки. Помимо тяги необходимо получение множества заданных характеристик на разных режимах, от минимального до крейсерского.

Одновременно идет подготовка комплектов материальной части для сборки всех 6 опытных двигателей, предусмотренных контрактом. До конца мая будет скомплектован и подготовлен к испытаниям второй двигатель, в июне запланировано изготовление двигателя №3, который будет установлен на ресурсные испытания, и далее по графику до конца 2006 г. В целях соблюдения беспрецедентно жестких сроков реализации контракта и получения всех заявленных параметров АЛ-55 на производственных площадях НПО "Сатурн" в Рыбинске, Москве и Московской области в настоящее время изготавливаются и вводятся в эксплуатацию установки для проведения узловых доводки опытных образцов нового двигателя. Отдельно будет испытываться компрессор высокого давления, на специальном стенде в Лыткарино осуществляться автономная доводка КНД (компрессора низкого давления), в мае будет собрана установка для испытаний КВД (компрессора высокого давления), уже проходит автономные испытания камера сгорания. Кроме того, в июне будет изготовлена установка для автономных испытаний газогенератора (компрессора, камеры сгорания и турбины высокого давления - горячей части двигателя). Активная фаза реализации программы началась в 2004 г.: предложенный НПО "Сатурн" проект АЛ-55 выиграл тендер на двигатель для учебно-тренировочного самолета НТ-36 индийских ВВС. Контракт на разработку и организацию лицензионного производства АЛ-55И с индийской корпорацией HAL был подписан в августе 2005 года на международном авиасалоне МАКС-2005. Уже в декабре 2005 г. был подготовлен и передан заказчику полноразмерный макет для привязки к самолету НТ-36 и пробной установке в мотогондолу, которая прошла успешно, а весной 2006 г. был изготовлен первый двигатель и стар-

товали стендовые испытания. "Программа уникальна с точки зрения сроков ее реализации, успешное выполнение которых станет страницей в истории отечественного авиационного двигателестроения", - отметил Александр Саркисов, заместитель генерального директора НПО "Сатурн" - директор московского филиала - НТЦ им. А. Люльки, генеральный конструктор, руководитель темы АЛ-55. В целом на реализацию программы с момента подписания контракта отводится 23 месяца, по истечении которых двигатель должен быть создан и предъявлен заказчику для проведения летно-конструкторских испытаний в Индии.

После прохождения летных испытаний двигателя и подтверждения всех заявленных характеристик будет обеспечено лицензионное производство АЛ-55И в Индии и одновременно развернуто его серийное производство в России, при этом газогенератор будет производиться в Рыбинске на НПО "Сатурн", а холодная часть двигателя - в Уфе на ОАО "УМПО".

Выполнение в сжатые сроки технически сложной программы возможно только благодаря тесной кооперации НПО "Сатурн" с рядом российских и зарубежных предприятий. Основным партнером НПО "Сатурн" в программе АЛ-55И является одно из крупнейших предприятий отрасли - Уфимское моторостроительное производственное объединение. Важным этапом сотрудничества двух компаний стало соглашение о совместном дополнительном финансировании проекта, организации совместного производства опытной партии двигателей, сертификации АЛ-55И и дальнейших работах по обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии. "В программе создания двигателя АЛ-55И аккумулирован опыт московского и рыбинского КБ НПО "Сатурн", опыт ряда конструкторских и производственных предприятий страны и отраслевых научно-исследовательских институтов, важны и те знания, которые приобрела компания, сотрудничая с французской фирмой Snecma", - отметил Александр Саркисов.

АЛ-55 имеет большие коммерческие перспективы. При 95% унификации, что очень выгодно для производства и эксплуатации, на базе АЛ-55 можно получить модельный ряд различных двигателей для учебно-тренировочных самолетов (например, для российских МиГ-АТ и Як-130), беспилотных летательных аппаратов, сверхлегких сверхзвуковых истребителей, самолетов-штурмовиков. Технические решения, заложенные в АЛ-55, могут быть широко применены и при создании высокоэкономичных промышленных газотурбинных двигателей нового поколения. По словам Александра Саркисова, "базовые конструкторские решения АЛ-55 изначально предполагали, что на его основе будет создана широкая гамма двигателей. Это уникальный случай для отечественного двигателестроения. Раньше выпускались двигатели, предназначенные для одного или, что значительно реже, двух видов самолетов, но чтобы двигатель изначально создавался как основа для параметрического ряда двигателей различного назначения, такого я не припомню".

*источник: компания "НПО "Сатурн"
16.05.06*

ЗЕНИТЧИКИ ДЕРЖАТ ПОРОХ СУХИМ

Опыт последних войн и вооруженных конфликтов свидетельствует о том, что воздушно-космическое пространство становится важнейшей сферой вооруженной борьбы. Исход военных действий в ней будет оказывать решающее влияние на результаты противоборства в целом. В связи с этим вполне закономерно, что состоянию и развитию зенитных ракетных войск командование ВВС уделяет максимум внимания. Каковы итоги боевой подготовки зенитных ракетных войск ВВС в минувшем году, какие задачи они решают сегодня, что планируют на ближайшую перспективу? Об этом сегодняшний материал.

В мирное время в комплексе с другими силами и средствами Вооруженных Сил РФ группировки зенитных ракетных войск (ЗРВ) обеспечивают поддержание регионального военного равновесия. Кроме того, ЗРВ решают задачу охраны Государственной границы РФ в воздушном пространстве, поддерживают боевую, мобилизационную готовность.

В военное время для усиления зенитной ракетной обороны в регионе конфликта в масштабах, адекватных уровню развертывания ударных группировок противника, производится соответствующее наращивание боевых возможностей группировок ЗРВ за счет отмотелизации и межтеатрового маневра силами и средствами. Кроме того, в ходе ведения боевых действий группировки ЗРВ обеспечивают прикрытие ключевых объектов государства, его инфраструктуры, других войск от ударов авиации противника и его беспилотных средств.

Роль и место зенитных ракетных войск в общей системе ПВО (ВКО) определяются следующими факторами: высокой эффективностью обороны объектов при сравнительно недорогих затратах; малым временем реакции (время к открытию огня дежурными по ПВО подразделениями); меньшей требовательностью к радиолокационному обеспечению в связи с наличием собственных средств разведки воздушного противника; мобильностью группировок ЗРВ.

Группировки ЗРВ ВВС способны отражать удары с участием всех существующих средств воздушного нападения, в том числе и беспилотных, при высокой плотности их налета и в сложной помеховой обстановке. Зенитные ракетные средства обладают возможностями по уничтожению тактических и оперативно-тактических баллистических ракет, что позволяет их рассматривать в качестве основы нестратегической ПРО как одного из важнейших элементов, связывающих системы ПВО и РКО в единую систему Воздушно-космической обороны.

Зенитным ракетным системам всегда отдавался приоритет при поражении высотных и скоростных целей. В борьбе с крылатыми ракетами противника, роль которых в будущих войнах может стать определяющей, ЗРВ также имеют неоспоримое преимущество. Основная работа ЗРВ ВВС в 2005-2006 гг. была

сосредоточена на сохранении боевых возможностей войск за счет поддержания вооружения и военной техники в боеготовом состоянии и модернизации зенитных ракетных систем С-300П, на совершенствовании системы боевого дежурства, что позволило увеличить эффективность деятельности зенитчиков. Также совершенствовались способы взаимодействия с воинскими частями и подразделениями радиотехнических войск и авиации, средствами войск ПВО Сухопутных войск и ПВО Военно-морского флота.

О сложности задач, в решении которых принимали участие зенитные ракетные войска, говорит хотя бы тот факт, что в течение года в наших Вооруженных Силах проводился эксперимент по созданию объединенной группировки авиации и ПВО. Перед зенитными ракетными войсками ВВС стояла задача принять в непосредственное подчинение родственные войска, а также проверить состояние их боевой и мобилизационной готовности. В ходе эксперимента были рассмотрены вопросы боевого применения и управления войсками в общей системе ПВО. В целом был достигнут положительный результат.

Логическим завершением этого процесса, на наш взгляд, станет создание на каждом стратегическом направлении (в объединении ВВС и ПВО) мобильных зенитных ракетных частей постоянной готовности, способных выполнять боевые задачи в любом регионе, затрачивая минимум времени на подготовку.

Характеризуя основные итоги практических мероприятий боевой подготовки, отмечу, что в прошлом году с 45% частей ЗРВ проведены тактические учения с боевой стрельбой, которые проходили в условиях радиоэлектронного противодействия имитируемого воздушного противника. При этом нам удалось не только сохранить напряженность учений, но и увеличить практически в два раза количество мишеней, применяемых для обозначения противника.

Четыре части, где командирами полковники С. Бабаков, И. Воеводский, Н. Волошин и С. Ширяев, за выполнение боевых стрельб получили отличные оценки. У нас в войсках введена практика поощрения лучших полков переходящими призами. Первый приз - за лучшие показатели по итогам года, второй приз - за лучшие результаты боевых стрельб. Лучшей по итогам года признана часть под командованием полковника В. Афзалова, а по результатам тактических учений с боевой стрельбой лучшими соответственно признаны части полковников С. Бабакова, И. Воеводского, А. Сулова. С 2007 г. ЗРВ намерены вывести два-три полка на тактические учения с боевой стрельбой со своей штатной техникой. А в дальнейшем масштабность этих мероприятий будет увеличиваться. Части зенитных ракетных войск ВВС участвуют в учениях как с разнородными силами и средствами, так и в составе группировок сил и средств Объединенной системы ПВО государств - участников СНГ.

Помимо этого, продолжает совершенствоваться организация подготовки будущих офицеров ЗРВ ВВС в военных вузах. Ежегодно курсанты выпускного курса Ярославского высшего военного зенитного ракетного училища ПВО выполняют стрельбы на полигоне Ашулук. Должен отметить, что сегодня для повышения выучки будущих офицеров и их качественного становления многое делается как в учили-

ще, так и в войсках. По инициативе командования училища и при поддержке начальников ЗРВ объединений ВВС и ПВО спланирована стажировка курсантов выпускного курса в воинских частях ЗРВ всех объединений ВВС и ПВО. В 2005 г. в Сибирском и Дальневосточном объединениях ВВС и ПВО проведены сборы с молодыми лейтенантами - выпускниками Ярославского училища ПВО на полигоне Телемба, где ими выполнялись боевые стрельбы.

Однако повседневная жизнь и боевая учеба зенитных ракетных войск отнюдь не лишены проблем. В частности, имеет место недоукомплектованность частей личным составом, недостаточные лимиты горючего и смазочных материалов для организации маршевой подготовки мобильных подразделений ЗРВ, необходимость строгой экономии ресурса ВВТ из-за продолжительной эксплуатации их в войсках, низкий уровень подготовки призывников и др. Выход из всего этого видится в поиске и внедрении в практику войск новых методов и форм обучения, в том числе на персональных ЭВМ и специализированных тренажерах.

В мае прошлого года в Твери на базе Военной академии Воздушно-космической обороны и научно-исследовательского института ЗРВ проведен учебно-методический сбор с руководящим составом зенитных ракетных войск. В его подготовке и проведении активное участие приняли коллективы, которыми руководят полковники В. Шувертков и А. Травкин. На сборе, помимо подведения итогов деятельности войск, состоялся конструктивный диалог по широкому кругу вопросов с представителями науки, промышленности, вузов.

В результате главнокомандующим ВВС утверждена комплексная целевая программа развития средств обучения и подготовки Военно-воздушных сил, где предусматривается создание и оснащение ЗРВ ВВС унифицированными тренажерами "Тембр", которые, по оценкам ученых, позволят на порядок снизить затраты и на 35-40% повысить эффективность боевой подготовки рода войск, а также организовать боевое слаживание межвидовых зенитных ракетных сил и средств на стратегическом направлении в единой воздушной и помеховой обстановке.

Кроме того, во всех объединениях проведены воздушно-огневые (ракетно-стрелковые) конференции, конкурсы по полевой выучке офицеров ЗРВ. В итоге в учебных центрах войск прошли обучение и подготовку свыше 200 офицеров, около 300 прапорщиков и младших специалистов, а также более 20 расчетов зенитных ракетных частей. В 2006 г. эти показатели мы планируем повысить.

Очень приятно, что большую помощь в воспитании офицеров ЗРВ ВВС нам оказывают ветераны: генерал-полковники С. Сапегин, Е. Тимохин, А. Хюпенен, Н. Чукарин. Участвуя в конференциях, сборах и подведении итогов, они не только проявляют живой интерес к нашим проблемам, но и по мере возможности участвуют в их решении.

Зенитные ракетные войска и боевое дежурство - понятия, неразрывно связанные друг с другом. Совместное выполнение общей боевой задачи способствует формированию в воинском коллективе уставных взаимоотношений и высокого морального духа, что отчетливо прослеживается при работе в войсках. К решению задач боевого дежурства привлечены все зенитные ракетные полки ЗРВ ВВС. Его постоянно несут до 70 процентов командных пунктов зенитных ракетных полков и до 30 процентов зенитных ракетных

дивизионов в различных степенях боевой готовности. В составе сокращенных расчетов ежедневно несут боевое дежурство более тысячи военнослужащих.

Говоря о качественной стороне организации несения боевого дежурства, стоит отметить, что боевая готовность дежурных по ПВО сил и средств постоянно проверяется полетами контрольных целей. Необходимо отметить и то, что на сегодняшний день напряженность боевого дежурства продолжает оставаться высокой. Поэтому вся деятельность командного состава и офицеров-воспитателей направлена на создание условий для обеспечения выполнения боевой задачи по охране воздушных рубежей страны в мирное время.

Зенитные ракетные войска всегда привлекаются для обеспечения безопасности проведения важных государственных и политических мероприятий. Так, зенитные ракетные части объединения под командованием генерал-полковника Юрия Соловьева привлекались к выполнению задач по усилению противовоздушной обороны Москвы во время празднования 60-летия Победы в Великой Отечественной войне.

Что касается перспективы развития зенитных ракетных войск, то главную цель своей деятельности мы видим в разработке актуальной военно-теоретической и технической проблематики и подготовке обоснованных продуманных предложений руководящему составу Военно-воздушных сил и Минобороны России.

Приоритетные задачи для нас - разработка теории и проверка на практике вопросов создания системы Воздушно-космической обороны Российской Федерации, исследование вопросов повышения боевой готовности и живучести группировок ЗРВ ВВС, проведение организационных работ по научно-техническому сопровождению и развитию перспективных образцов вооружения и военной техники, качественное совершенствование существующих и создание новых высокоэффективных зенитных ракетных систем при общем сокращении их типажа.

На сегодняшний день важное направление поддержания требуемого уровня боевой готовности частей ЗРВ - целенаправленная деятельность органов военного управления, промышленной кооперации и науки по поддержанию зенитного ракетного вооружения, находящегося длительное время в эксплуатации, в работоспособном состоянии, а также по его модернизации в целях повышения боевых возможностей по уничтожению как аэродинамических, так и баллистических целей.

Наиболее успешно и с достаточно высоким качеством было организовано проведение доработок ВВТ в частях ЗРВ объединений, где начальниками зенитных ракетных войск полковники В. Богрянцев, В. Карпов, и недостаточно эффективно, с нарушением установленных сроков - в объединениях ЗРВ, где начальник ЗРВ полковник А. Ерофеев.

В ближайшее время мы ожидаем поступления на вооружение новой многоканальной зенитной ракетной системы СД - ДД. Данная система как минимум на десятилетие вперед обеспечит наше превосходство над подобным оружием любого другого, самого развитого в военном отношении государства.

*Начальник зенитных ракетных войск ВВС,
генерал-лейтенант Александр ГОРЬКОВ*

*источник: газета "Красная звезда"
12.05.06*

ВЗЛЕТ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" проведет IPO, если будет завершена консолидация вертолетостроительных заводов, а их совокупная годовая выручка достигнет \$1 млрд.

СТЕРЕОТИПЫ РЫНКА

Инвесторы привыкли смотреть на акции предприятий российской "оборонки" без интереса, что связано с их довольно низкой ликвидностью. Хотя известно, что оборонные активы в большинстве своем недооценены. Рост ценных бумаг ВПК сдерживают непрозрачность управления, а зачастую просто неграмотные действия руководства, и непредсказуемость поддержки со стороны государства.

Если оборонное предприятие обладает профессиональной командой менеджеров, то его, несомненно, ждет коммерческий и финансовый успех. Достаточно посмотреть на корпорацию "Иркут", которая успешно провела IPO в начале 2004 г. Во многом это личная заслуга акционера и бывшего президента компании Алексея Федорова (ныне генеральный директор РСК "МиГ" и будущий глава Объединенной авиастроительной корпорации - ОАК).

В отличие от самолетостроителей производители вертолетов пока не провели ни одного IPO, а их акции, торгующиеся в РТС, малоликвидны. Но если вертолетостроительный холдинг (ВСХ) будет сформирован раньше ОАК, то в условиях недостатка интересных идей на российском фондовом рынке инвесторы вряд ли оставят без внимания "вертолетные" бумаги. Однако ликвидными акции ВСХ станут лишь в том случае, если совокупные годовые продажи корпорации вырастут как минимум на 50% - с нынешних \$600-700 млн до \$1 млрд.

НЕЯСНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

По мнению аналитика ИК "Финанс" Михаила Пака, главным риском при консолидации ВСХ является неопределенность со специализацией уже вошедших в холдинг активов. В этих условиях частные акционеры Казанского (КВЗ) и Ростовского ("Роствертол") вертолетных заводов колеблются: продать свои доли "Оборонпрому" или обменять их на участие в холдинге.

Задача выработки перспективных направлений осложняется большим количеством проектов, свертывание которых по тем или иным причинам невозможно. Например, неясной видится судьба компании "Прогресс", выпускающей вертолеты Ка-50, Ка-52 и Ка-60, поскольку предприятие расположено на Дальнем Востоке России и является убыточным. Необходимость концентрации производственных мощностей не вызывает сомнения у специалистов отрасли, хотя устранение естественной конкуренции внутри холдинга можно проводить и путем разделения направлений, в первую очередь гражданского и военного.

По словам Михаила Пака, риск заключается и в возможном затягивании сроков консолидации активов, что может негативно отразиться на котировках акций объединяющихся предприятий.

Изначально предполагалось сформировать ВСХ к середине лета 2005 г., но возникшие разногласия с менеджментом "Роствертола" и КВЗ воспрепятствовали этим планам. Неудивительно, что многие аналитики скептически относятся к перспективам консолидации вертолетостроительной отрасли и размещению акций ВСХ на бирже в среднесрочной перспективе.

Так, эксперт ИК "Антанта Капитал" Илья Макаров считает, что даже в ближайшие 3 года вопрос IPO "Оборонпрома" не будет актуален, поскольку в холдинг не вошли все серийные заводы. По мнению ведущего аналитика ИК "Алор" Евгения Мошонкина, вывод акций нового холдинга на биржу станет логичным завершением реформы отрасли, но произойдет это не раньше чем через 2-3 года.

СПРОС НА ТЕХНИКУ

Головные предприятия ВСХ - КВЗ, "Роствертол" и Улан-Удэнский авиазавод (УУАЗ) не потеряли своих производственных связей, сложившихся еще при Советском Союзе. Однако в результате конкуренции - как ценовой, так и "теневой" - не выигрывают ни производители, ни заказчики, получающие по более низкой цене не всегда гарантированно лучший продукт. Разработка вертолетов затягивается ввиду распыления господдержки и недостаточности оборотных средств. К этому добавляется проблема обновления производственных мощностей, а также конкуренция с зарубежными "монстрами", такими как Sikorsky и Eurocopter.

В 2005 г. суммарная выручка четырех ведущих российских вертолетных заводов (КВЗ, УУАЗ, "Роствертол" и МВЗ им. Миля) составила \$634 млн (продажи Eurocopter в прошлом году равнялись 3,21 млрд евро). Путем концентрации финансовых и технологических ресурсов к 2008 г. планируется увеличение выручки ВСХ на 50% до \$1 млрд.

Этого уровня продаж нельзя достигнуть без выхода на новые рынки сбыта и отвоевания "старых". Доля вертолетов марки "Ми" на мировом рынке составляет 10%, тогда как в советское время она равнялась 25%. Между тем спрос на российские вертолеты по-прежнему высок. Если в 1997 г. экспорт машин "Ми" оценивался в \$43 млн, то в 2004 г. он был в 10 раз больше - \$430 млн.

По словам Евгения Мошонкина, огромный экспортный потенциал российской вертолетной техники наблюдается в странах Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Успехом стал контракт на поставку 34 вертолетов Ми-17 в Ирак, заключенный в июле 2005 года. Кроме того, возможно продвижение российских "вертушек" в страны бывшего Варшавского договора, а также в Западную Европу, что подтверждается поставкой вертолетов Ми-35 в Чехию.

"Если внутри страны спрос на вертолеты последнее десятилетие оставался на крайне низком уровне, то теперь начинает набирать обороты", - добавляет Евгений Мошонкин. По его оценкам, наблюдается увеличение производства в сегменте гражданских вертолетов для нужд крупных промышленных предприятий и авиаперевозчиков. Активизировались и силовые ведомства - объем заказов на военную технику ожидается на уровне 15-20% в год. Очевидно, что помимо новых заказов ВСХ получит и господдержку, что станет для частных инвесторов гарантией стабильной прибыли.

В ОГК "Оборонпром" входят предприятия "милевской" и "камовской" вертолетостроительных коопераций: МВЗ им. Миля (31% в уставном капитале), УУАЗ (63,2%), КВЗ (29,9%), ММЗ "Вперед" (50,5%), Ступинское МГП (60%), производитель средств ПВО "Оборонительные системы" (75%) и "Оборонпромлизинг" (100%). "Оборонпром" владеет блоком самолетостроительного ОКБ Сухого. В создаваемый ВСХ с условным названием "Вертолеты России" также предполагается включить "Роствертол" и авиакомпанию "Прогресс". В собственности государства находится 51% акций "Оборонпрома", у "Рособоронэкспорта" - 31,1%, у Республики Татарстан - 15,1% и 2,8% - у "Роствертола".

ПЕРВЫЙ "ОБОРОНЩИК"

ИРО "Иркут" состоялось в январе 2004 г. и на тот момент стало крупнейшим публичным размещением акций в России. Кроме того, "Иркут" стал первой российской компанией военно-промышленного комплекса, прошедшей листинг на бирже.

Размещение состоялось по цене \$0,62 за одну акцию. Оценки справедливой стоимости акций "Иркут" перед IPO находились в диапазоне \$0,56-1 за ценную бумагу. После размещения наблюдался рост цены акции на уровне 13%.

Руководство компании во время IPO обещало выручку по итогам 2004 г. в объеме \$816 млн. На практике этот показатель оказался намного ниже - \$621,9 млн. Между тем чистая прибыль "Иркут" в 2004 г. составила \$68,4 млн (\$2 млн по итогам 2003 г.), а чистая рентабельность увеличилась до 11% (в 2003-м - 0,3%). Ожидается, что выручка компании по МСФО за 2005 год составит около \$623 млн, а прибыль - \$33 млн.

Леонид ХОМЕРИКИ

источник: журнал "Финанс"
06.05.06

БРОСИТЬ ВСЕ И УЕХАТЬ В САЛДУ

В последние годы кадровый голод стал настоящим бичом для промышленных предприятий. Особенно для тех, кто энергично развивается, выходит на международные рынки. Как воздух нужны квалифицированные, инициативные, молодые работники, способные осваивать новые технологии, выпускать продукцию на уровне мировых стандартов.

А где их взять? Молодых и грамотных? Половина ПТУ, выпускающих слесарей и токарей, маляров и штукатуров, позакрывались в смутные годы перестройки. А оставшиеся стали готовить юристов и психологов, визажистов и парикмахеров. Замечательные, конечно, профессии. Но кто-то должен лить металл и выращивать хлеб. И кто-то должен убеждать молодежь, что профессии строителей, металлургов и трактористов достойные и выгодные.

Уральская корпорация ВСМПО - АВИСМА решила, что "спасение утопающих - дело рук самих утопающих". Поэтому на предприятиях существует собственная политика по работе с молодежью: от профессиональной подготовки до организации досуга.

Корпорация поставляет 80% титановых деталей на мировой рынок комплектующих для самолетов. Она объединяет два предприятия. АВИСМА расположена в городе Березники Пермской области, ВСМПО - в Верхней Салде Свердловской области. Ее клиенты - ведущие самолетостроительные концерны Boeing и Airbus. Объемы производства постоянно растут. А вот рынок рабочих рук ограничен. К примеру, население

Верхней Салды составляет всего 48 тысяч человек, из которых на комбинате работают 15 тысяч. Зарплата на предприятии вполне приличная. Практически вся "социалка" для работников объединения - бесплатно или почти бесплатно. Но несколько лет назад менеджеры предприятий столкнулись с острой нехваткой молодых кадров, особенно на должности руководителей среднего звена. С одной стороны, подвела демография. Если раньше в год здесь рождалось 900 детей, то сейчас - лишь 400 - 500. С другой - изменилась сама молодежь. Многие, окончив школу, стремились за лучшей долей в большие города - Нижний Тагил, Екатеринбург и Москву.

Кадровый голод стал реальной угрозой. А ведь в свете перспективы вступления в ВТО предприятия нужны не просто кадры, а определенный запас "кадровой устойчивости". И руководство предприятия во главе с генеральным директором Владиславом Тетюхиным начало предпринимать чрезвычайные меры. За несколько лет создали собственную систему профессиональной подготовки.

- Сегодня мы не пользуемся рынком рабочей силы, - рассказал мне начальник управления кадров АВИСМЫ Вячеслав Горбань, - готовим специалистов сами.

Только в Березниках порядка 10 учебных заведений тесно связаны с АВИСМОЙ. Комбинат в прошлом году потратил 23 млн. руб. на учебу своих сотрудников. Причем отбирают кадры здесь прямо со школьной скамьи: около 10 лучших старшеклассников ежегодно получают возможность за счет корпорации учиться в институтах Екатеринбурга. Естественно, чтобы потом прийти на предприятие дипломированными специалистами. А в целом по корпорации на

обучение и профориентацию молодежи затрачено в 2005 г. 63 млн. руб. А о тех, кто уже пришел на работу, думают молодежные организации, созданные при комбинате. Верхнесалдинцы и березниковцы шли к созданию "молодежки" разными путями, и организации у них не совсем одинаковые, но начинали и те, и другие с КВН.

- Честно говоря, мы с некоторой опаской принимались за это дело, - вспоминает Владимир Танкеев, исполнительный директор АВИСМЫ. - Думали, что если три команды выйдут на соревнования, то уже хорошо. А их набралось одиннадцать! И какие там были шутки, не чета телевизионным. Острые, сочные. Ну, не обошлось без некоторой резкости, конечно, рабочие люди все-таки. Но мы были искренне удивлены уровнем команд, который превзошел наши самые смелые ожидания.

"Воспитание КВНом" дало результаты.

- Есть у нас молодой парень, - рассказывает Татьяна Мурашкина, менеджер по работе с персоналом Управления по связям с общественностью корпорации ВСМПО АВИСМА. - Заводила, хулиган, раньше постоянно влипал в разные истории сам и товарищей подводил. Честно говоря, мы увольнять его собирались. Не человек - стусок энергии. Ей нужен был выход, вот парень и чудил. А теперь это один из лучших наших кавээнщиков и активист "молодежки", удивительно интересный человек.

С каждым днем сфера деятельности молодежной организации расширяется. Она проводит конкурсы профессионального мастерства, организует турпоходы и спортивные соревнования между цехами, шефствует над ветеранами и детьми из приюта, и, конечно же, играет в КВН. Кстати, в прошлом году сборная ависмовских кавээнщиков "Форс-Мажор" стала победителем лиги рабочей молодежи Пермской области.

- Мы считаем так: пусть каждый занимается тем, что ему по душе, - говорит Константин Ильичев, лидер "молодежки" ВСМПО. - Любишь КВН - играй! Пришли к нам ребята: хотим, говорят, сделать поисковый отряд. И вот уже несколько лет они ездят по местам боев, занимаются захоронением павших. Мы им помогаем. А в другом цехе увлечены туризмом, рафтингом.

В третьем, у электриков, - хлебом не корми, дай посостязаться в скорости ремонта разных приборов. Замечательно. Пусть расцветают сто цветов.

Костя показывает мне пачку исписанных листов бумаги:

- Это заявления от желающих вступить в нашу организацию. Вообще у нас сейчас около четверти молодых заводчан являются членами ОМО. Но в наших мероприятиях участвует значительно больше народу, ведь наши двери для всех открыты.

Корпорации выгодно вкладывать деньги в "молодежку", - считает Дмитрий Щепотин, председатель общественной молодежной организации АВИСМЫ. - Эффект от этих инвестиций не только косвенный - в виде кадрового резерва, - но и прямой: внедрение наших рацпредложений на предприятии практически полностью покрывает сумму, затраченную на ОМО.

В прошлом году "молодежка" АВИСМЫ взялась сделать на месте бывшего загородного лагеря "Родничок", который АВИСМА купила 4 года назад, базу отдыха. Бригады молодых металлургов очистили территорию от мусора, освободили ее от зарослей кустарников и деревьев. Скоро начнется ремонт корпусов. И вдруг выяснилось, что база нужна всем - проводить корпоративные мероприятия, семинары, вывозить сотрудников на отдых и для многого другого.

- А еще мы силами "молодежки" открыли собственный кинотеатр "Меридиан". Он соответствует самым современным требованиям, - с нескрываемой гордостью говорит Дмитрий Щепотин. - Наш генеральный директор, Владислав Валентинович Тетюхин, давно вынашивает идею приобщить молодежь к качественному кино. И мы в нашем кинотеатре регулярно организуем сеансы таких фильмов. Но и блокбастеры будем демонстрировать, ведь затраты нужно окупать. Хотя билеты у нас очень дешевые, ни у одних конкурентов таких цен нет.

Конечно же, без поддержки руководства корпорации, без целевого финансирования работа "молодежки" была бы невозможна. И у "молодежки" есть своя строчка в бюджете предприятия, причем сумма там совсем не детская. С шестью нулями.

Но затраты окупаются. Сегодня на ВСМПО и АВИСМЕ молодежи в возрасте до 35 лет - почти 45%. И текучесть молодых кадров практически нулевая.

Знакомясь с работой уральских молодежных организаций, я искренне пожалел, что уже вышел из молодежного возраста. Иначе бросил бы все и уехал в Салду.

Андрей БАРАНОВ

источник: газета "Комсомольская правда"
10.05.06



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

ВЛАДИСЛАВ ТЕТЮХИН: ВРЕМЯ "РАЗБРАСЫВАТЬ КАМНИ" ПРОШЛО

Владислав Тетюхин впервые публично признал, что государство станет новым акционером ВСМПО-АВИСМЫ.

Правда, при этом он не назвал конкретные сроки, когда это произойдет, размер пакета акций корпорации, который перейдет в руки государству, и сумму сделки. "Если в первые, постперестроечные годы было время "разбрасывать камни", я не буду называть имя президента, который особенно далеко бросал их, то сейчас началось время "собирать камни", - заявил генеральный директор ВСМПО-АВИСМЫ на пресс-конференции в Верхней Салде, куда съехалось четыре десятка журналистов из российских деловых изданий и иностранные репортеры из США, Японии, Германии, Франции, Швейцарии и Великобритании. Столь представительный пресс-тур, заметим, стал первым в истории ВСМПО, но журналистов, признаться, не столько интересовала экскурсия по цехам ВСМПО, сколько возможность задать Владиславу Тетюхину вопрос о готовящейся смене собственников титановой корпорации.

Напомним, информация о том, что государство, последовательно усилившее свое присутствие в стратегических отраслях экономики, заинтересовано в контроле над титановым монополистом, появилась еще в конце прошлого года. А в январе этого года ФГУП "Рособоронэкспорт" объявило, что намерено сформировать металлургический холдинг под контролем государства на базе ряда ключевых предприятий специальной металлургии. И уже в середине марта гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov впервые публично признался в интересе к "ВСМПО-АВИСМЕ". Он сообщил журналистам, что "Рособоронэкспорт" ведет переговоры с нынешними владельцами корпорации Владиславом Тетюхиным и Вячеславом Брештом (которые на паритетной основе владеют 60% ее акций) о покупке не менее, чем 25%-й доли.

В 1992 г., когда Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО), ранее входившее в Министерство авиационной промышленности СССР, акционировалось, государству принадлежало 20% его акций, но после государство решило расстаться со своим пакетом, напомнил глава ВСМПО-АВИСМЫ Владислав Тетюхин, отвечая на вопрос о возможной национализации корпорации. По его словам, правительство рассудило: если не обратить внимание на ВСМПО сегодня, то в будущем могут возникнуть серьезные проблемы: "Титан, как вы знаете, это и подводный флот, и надводный теперь уже частично тоже, вся авиация - это титан, двигателестроение, атомные станции тоже, то есть, титан входит практически во все те зоны экономики, которые обеспечивают жизнеспособность государства, - Естественно, государство начало проявлять к корпорации интерес, достаточно серьезный", - объяснил Владислав Тетюхин. Правда, подробностей он не озвучил, сославшись на то, что переговоры еще не находятся на этой стадии.

- Мне, как человеку западному, немного странно, - недоуменно продолжил тему европейский журналист, - у Вас успешный бизнес, Вы успешный предприниматель, а вдруг государство говорит: у нас есть причины, давай, мы теперь этим будем заниматься. Вы готовы отдать государству большинство акций предприятия?

- В каких-то сферах государство должно присутствовать, так как это - стратегические отрасли. В том же EADS (Европейский аэрокосмический и оборонный концерн, - прим.ред), если я не ошибаюсь, государство присутствует на 15%, - напомнил Владислав Тетюхин.

- Но 15% - это меньшинство, а у Вас ситуация с большинством, - возразил журналист.

- Желание такое присутствует, - начал было ответ Владислав Тетюхин, но тут же решил отшутиться, - Есть такая поговорка: можно лошадь привести к водопою, но это не значит, что она будет пить.... Посмотрим по обстановке.

- А Вы выступаете за присутствие государства в вашем предприятии?, - в один голос задали вопрос два других иностранных журналиста.

- Я лично за то, чтобы оно присутствовало, - уверенно ответил Владислав Тетюхин, - Присутствие государства нужно, чтобы каждый производитель знал свой маневр, стратегию своего развития на 10-30 лет вперед, чтобы не мог поменять или уничтожить то, что отразится на развитии отрасли, - продолжил он и привел незамысловатый такой пример, - В мире есть всего 3 мощных прессы, один из которых вы сегодня видели на ВСМПО, - пресс усилием 75 тыс тонн. Второй - в Куйбышеве, еще один - во Франции, но усилием 65 тыс тонн. Так вот, в России сделано было 2 таких прессы с расчетом на то, если с одним что-то случится, чтобы второй смог помочь. А сейчас получилось так, что этот второй пресс уже не принадлежит России. Понимаете, г-н Дерипаска продал его Arcelor (Arcelor - европейский сталелитейный концерн, второй по величине в мире производителем стали, - прим.ред). Как вы считаете, с Японией могло такое быть? Я думаю, что нет.

После 1992 г., то есть с тех пор, когда государство вышло из титановой отрасли, ни на ВСМПО, ни на АВИСМЕ (титано-магниевого комбинате, филиале корпорации) не было "заблужено" ни одного станка или печи из того оборудования, которое приобреталось в советское время на государственные средства, отметил глава российского титанового монополиста: "Мы, наоборот, постарались умножить то, что было создано еще до нас, в отличие от многих других отечественных заводов", - подчеркнул Владислав Тетюхин.

Во время экскурсии по ВСМПО журналистам, действительно, продемонстрировали и тот самый большой в мире пресс-170. Этот агрегат, как уже отмечалось, обладает усилием в 75 тыс тонн, его размеры составляют 24 м в высоту и еще столько же под основанием пола в подвале. Пресс был произведен на "НКМЗ" в Украине и установлен на ВСМПО в 1961 г., и модернизирован в 2003-2004 гг. за счет установки автоматизированной системы управления "Siemens". А в 2005 г. на этом прессе была изготовлена первая штамповка балки для шасси самого крупного в мире гражданского самолета Airbus-380. Кроме того, журналистам показали плавильный цех, где выплавляются титановые слитки, и все 48 вакуумно-дуговых печей, которые были установлены на ВСМПО еще в советское время. А за счет полной реконструкции и модернизации производства уже к 2010 г. ВСМПО-АВИСМА планирует увеличить выпуск титановой губки с нынешних 20 тыс тонн до 44 тыс тонн, а титановой продукции до 35,5 тыс тонн. На эти цели, включая 2006 г., корпорация направит в общей сложности \$650 млн.

В ходе экскурсии по цехам ВСМПО журналистам продемонстрировали также и производственную площадку, на базе которой будет создано совместное предприятие с авиастроительной компанией Boeing по механической обработке титановых штамповок, которые будут поставляться для нового гражданского самолета Boeing 787. "Boeing-787 на 20% будет состоять из титана, причем, из прочного российского сплава, который был произведен на ВСМПО. Мы будем поставлять для нового самолета Boeing 56 важных штамповок. Фактически сегодня выпуск этой машины во многом зависит от того, как мы справимся с поставками этих уникальных штамповок", - прокомментировал перспективы развития корпорации и создание совместного производства с Boeing Владислав Тетюхин.

Кстати, сегодня Boeing имеет трех основных поставщиков титана - это две американские компании и ВСМПО-АВИСМА - однако совместное предприятие создает впервые, в России. То есть, ВСМПО будет использовать современные технологии Boeing, которыми американский авиастроительный гигант ранее ни с кем не делился: "Мы хотим вырваться из рамок металлургического предприятия, стать предприятием профиля металлурго-машиностроительного, - продолжил Владислав Тетюхин, - Boeing - ас в машиностроительной части и имеет успешный опыт создания критических деталей для самолетов (например, узла скрепления крыла самолета, который будет производиться на ВСМПО, - прим. ред.). Без него у нас не хватило бы нахальства претендовать на то, чтобы делать такие детали", - заявил глава российского титанового гиганта, подчеркнув при этом, что, овладев уникальными технологиями Boeing, ВСМПО сможет производить сложные детали из титана и для российских авиастроительных компаний. "В лице Boeing мы получаем отличного учителя изготовления деталей, уже конечных для самолетов. Научившись на машинах Boeing, уже через 2-4 года мы самостоятельно сможем делать эти детали не только на совместной площадке, но и на своем заводе. Понимаете, нам передают ноу-хау, но это будет делаться только для Boeing и российских компаний, такое разрешение мы получили", - подчеркнул Владислав Тетюхин.

Кроме того, по его словам, ВСМПО будет производить эти уникальные детали для западных самолетов по цене на 10-15% дешевле, чем на мировом рынке - в этом и заключается основное преимущество Boeing в создании совместного предприятия в России. ВСМПО-АВИСМА, в свою очередь, получит возможность вторично использовать отходы и, следовательно, значительно экономить на закупках сырья.

Говоря о конкурентах ВСМПО-АВИСМЫ на мировом рынке, глава корпорации отметил две американские компании Timet и RTI, которые являются поставщиками титана для Boeing, и компанию Allegheny. Причем производство титановой губки, по его словам, сохранила на сегодняшний день только одна из этих компаний - Timet, которая начала производить титан первой в мире в 1948 г. Однако Timet не производит механическую обработку штамповок, а RTI, отказавшись от производства титановой губки, зависит от поставщиков извне, но имеет машиннинг. Что же касается Allegheny - это многопрофильная компания, у которой производство титана не является основным бизнесом. "Если сравнивать эти вертикали, от шихты до машиннинга, то ВСМПО-АВИСМА - самая совершенная компания в мире на сегодняшний день", - заключил Владислав Тетюхин, рассказывая о перспективах развития корпорации. При этом он отметил, что в настоящее время прорабатывается вопрос о начале разработки собственных месторождений сырья в России.

Дело в том, что российский титановый гигант до сих пор не имеет собственной сырьевой базы. Так исторически сложилось, что в титановой промышленности СССР была выстроена сложная схема кооперативных поставок: добыча и обогащение титан-циркониевых песков были полностью сосредоточены на Украине - сырьем обеспечивалось производство титановой губки на трех титано-магниевого комбинатах Советского союза - Запорожском в Украине, Усть-Каменогорском в Казахстане и Березниковской "АВИСМЕ", а производство титановых слитков и проката было сосредоточено на Верхнесалдинском металлургическом ПО. И сегодня до 90% потребностей АВИСМЫ в сырье, необходимом для производства губчатого титана, по-прежнему закрывают украинские ГОКи. Помимо этого корпорация покупает сырье за рубежом, например, в Индии.

По словам Владислава Тетюхина, в сфере кредитования долгосрочных проектов, таких как разработка собственных месторождений сырья, ВСМПО-АВИСМА нуждается в поддержке государства: "Наша компания самодостаточна, однако нам нужна поддержка государства в определенных направлениях, например, при длительном кредитовании, возможно, на разработку крупных месторождений сырья в России. На это может потребоваться от \$40 до \$100 млн, - отметил он, - а отдача наступит через много лет, поэтому в длительных проектах поддержка государства нам необходима".

Но, возвращаясь к готовящейся смене собственников ВСМПО-АВИСМЫ, ставшей центральной темой пресс-конференции, заметим, что партнерами корпорации сегодня являются более 300 фирм в 48 странах мира, но более всех слухами о возможном переходе российского производителя титана в государственные руки были озабочены ведущие мировые авиастроительные компании Airbus и Boeing, которым ВСМПО-АВИСМА поставляет, соответственно, до 60% и 30% от общих потребностей этих компаний в титане. "Наши заказчики - руководители Airbus и Boeing и многих других компаний - также проводят беседы с представителями государства, - признался Владислав Тетюхин, - Но могу заверить, что государство отдает себе отчет в том, что мы компания уже международная, хотя и находимся в России, что у нас много обязательств перед зарубежными коллегами, и мы несем гигантскую ответственность перед всем мировым авиационным сообществом. И государство, понимая это, заверило все ведущие компании мира, что все наши обязательства будут неукоснительно выполняться".

С другой стороны, подтвердил он, у государства были опасения, что компания не сможет удовлетворить возрастающий спрос отечественных потребителей в условиях, когда 75% от общего объема выпускаемой продукции поставляется на экспорт: "На что мы заявили, что металла хватит всем. Более того, под российский авиационный резервирован металл на тот случай, если им потребуются больше, чем они запланировали", - сообщил глава ВСМПО-АВИСМЫ, отметив, что в случае срыва поставок тем же Airbus или Boeing разразится мощный международный скандал. Впрочем, заключил он, в России нет "самоубийц", то есть, "разваливать" единственную в мире вертикально-интегрированную титановую корпорацию в планы российского государства не входит. А на реплику иностранных журналистов, почему бы не оставить все так, как оно есть, Владислав Тетюхин философски парировал: "Понимаете, люди... жизнь краткотечна, а государство - вечно".

Оксана КОРОТКОВА

источник: сайт "Накануне.Ру"
22.05.06

РЕФОРМЫ НЕ ДОЛЖНЫ ПРИВОДИТЬ К ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЮ СОБСТВЕННОСТИ

Интервью генерального директора ФГУП "ММПП "Салют".

Следуя концепции правительства и президента об укрупнении и объединении государственных активов, консолидационные процессы не миновали отрасль авиационного двигателестроения. Впервые соответствующие планы публично озвучил осенью прошлого года глава Роспрома Борис Алешин. Тогда он заявил, что ведомство, которое он возглавляет, и Минпромэнерго готовы рассмотреть вопросы объединения отрасли авиационного двигателестроения на базе нескольких крупных предприятий. Так "Кусты" предприятий были образованы на базе четырех: ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "Уфимские моторы", "Пермские моторы" и ФГУП "ММПП "Салют", с директором которого - Юрием Елисеевым - беседует журналист RBC daily Сергей Стариков.

- Юрий Сергеевич, причиной часто звучащих предложений об объединении отрасли стало обострение конкуренции между производителями двигателей за покупателя - авиапроизводителя?

- На мой взгляд, самому процессу реструктуризации отрасли уделяется чрезмерное внимание. Более того, в итоге все погрязло в разбирательствах и ни с кого не спрашивают, почему не производятся самолеты. Хотя, если разобраться, причин этому нет.

Решить проблему загрузки мощностей предприятий и выхода с конкурентным предложением на мировой рынок может не только консолидация. Всем интересен сам процесс, разработка различных планов и стратегий. Если разобраться, те предприятия, которые влачат нищенское существование, никому не нужны, их никто не хочет поглотить или присоединить к себе. Борьба идет за стабильно и хорошо работающие коллективы.

Более того, уже видно, что некоторые государственные органы поощряют эту борьбу. Достаточно взять конфликт между "Салютом" и "Сатурном": нас бросили, как бойцовых собак, все наблюдают за тем, кто победит. Дошло до того, что этот конфликт стал широко освещаться в печати. В СМИ обсуждаются вопросы государственной тайны, напомню, что мы находимся в "оборонке", и вопросы военно-технического сотрудничества двух предприятий всегда считались закрытой темой.

Я полагаю, что конкуренция обязательно должна быть внутри России. Но вопрос в другом, как она должна реализовываться. Как только всех интегрируют на одной площадке, прекратится конкуренция, у производителей техники не будет выбора поставщиков агрегатов. Мы уже все это проходили в советский период. Преимуществами постсоветского периода стало то, что директоров предприятий научили самостоятельно думать. Для "Салюта" это был период, когда мы были никому не нужны, но самостоятельно добились небывалого роста производства и числен-

ности рабочих. Мы создали конструкторское бюро, которое на сегодняшний день себя оправдало, без него мы бы не вытянули контракт с Китаем.

Именно из-за обострения конкуренции за заказы внутри страны был создан двигатель АЛ-31Ф, начались разработки двигателя пятого поколения. Результатом всего этого стало то, что Министерство обороны получает современнойшей двигатель АЛ-31Ф-М1, не вложив в его разработку ни рубля.

- Как вы относитесь к предложениям своих коллег о консолидации отрасли в одних руках и на базе одной производственной площадки?

- Абсолютно отрицательно, даже теоретически нельзя всех собрать на базе одной площадки, тем более там, куда всем предложил переехать "Сатурн" - в Рыбинске. Я не сомневаюсь, что данный регион богат квалифицированными кадрами в области авиационного строения. Но производство должно быть рассредоточено в разных местах.

Я не могу назвать ни одного примера с конкретной фамилией сотрудника, который при переносе ОКБ "А. Люлька - Сатурн", переехал из Москвы в Рыбинск. Все кадры остались в Москве, а московская площадка была разрушена. Вот результат - желанная сосредоточились все в одном месте. У Москвы есть огромное преимущество, здесь расположены МГУ, МАТИ, Физтех, ЦИАМ, ЦАГИ, ЛИИ. Здесь же находятся основные ресурсы ВВС.

- Насколько перспективно создание в России трех площадок по производству двигателей на базе Москвы, Рыбинска и Перми?

- Реально консолидировать отрасль нужно, но подходить к этому процессу следует разумно. Это должно дать экономический эффект, а не эффект перераспределения собственности. Уже формируется несколько "кустов" развития. Например, на базе ММПП "Салют" уже сформирована интегрированная структура. В нее вошли: МКБ "Гранит", НТЦ "НИИД", ОКБ "Горизонт", Гаврилов-Ямский МЗ "Агат", ОАО "Агрегат", ОАО "Топаз", Приднестровский завод "Прибор". Теперь за их финансовое состояние перед государством отчитывается только "Салют". Это предприятия, которые при самостоятельной работе испытывали финансовые сложности. Следующим шагом станет присоединение ФГУП "ОМО им. П.И. Баранова".

- Если бы сегодня Роспром обратился к вам с предложением консолидировать всю отрасль на базе московского "Салюта", вы бы согласились?

- Мы никогда не хотели консолидировать отрасль на базе московского предприятия. Естественно, что могут создаваться такие условия, при которых консолидация отрасли и переход на одну акцию будут просто необходимы, но это перспектива не ближайшего времени.

- При всем многообразии направлений развития авиационного двигателестроения его передний край - истребители. Какие разработки, опережающие

время, может предложить заказчикам "Салют"?

- Трудно точно обозначить, насколько наши разработки опережают время. Нет единого критерия, который бы оценивал такие разработки. Но по основным параметрам двигатель АЛ-31Ф-М1 соответствует тем параметрам, которые есть в серийном производстве в мире на самом высоком уровне. Причем по некоторым параметрам, которые необходимы для военного самолета, ему нет аналогов.

- А вы уверены, что ваши разработки будут востребованы? Ведь фактически московское предприятие не участвует в создании двигателя пятого поколения?

- В нарушение указа президента о том, что все контракты заключаются на конкурсной основе, конкурс проектов на создание двигателя пятого поколения был заменен конкурсом соисполнителей. Но в результате на "Салюте" родилась идея постепенной модернизации имеющегося двигателя. И этот проект уже показал свою жизнеспособность. М-1 прошел госиспытания, и сейчас идет бумажная работа по их оформлению. В июне мы должны завершить все испытания по продлению до 1 000 часов межремонтного ресурса двигателя и увеличения на тонну его тяги. АЛ-31Ф-М1 подходит для Су-27СН и для модернизации всего существующего парка самолетов "Сухого". Поэтому мы постоянно предлагаем нашим заказчикам что-то новое, то есть фактически действует программа постоянного усовершенствования летательного аппарата.

- Проект RRJ создается при помощи бюджетных ресурсов, в двигатель пятого поколения также вкладываются деньги. Скажите, насколько важно участие государства в подобных проектах, или авиапроизводители могут обойтись без средств государства?

- Нашей гордостью остается то, что все разработки ныне существующей продукции "Салюта" велись без использования бюджетных средств. Без этих денег был создан двигатель М-1, который сегодня проходит государственные испытания. Для самолета Як-130 поставляется Аи-222, который создан при мизерном государственном финансировании.

Что касается проекта RRJ, двигатель SaM-146, который предполагался для данного типа самолета, еще не создан, есть большие сомнения, что он будет изготовлен в срок. Это в свою очередь приведет к срыву начала серийного производства самолетов RRJ и программы обновления парка региональных самолетов. В то же время аналогичного класса двигатель Д-436 уже прошел испытания, сертификацию и неплохо зарекомендовал себя на самолете Ту-334.

От имени ФГУП "ММПП "Салют" мы обратились в совет директоров ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" с предложением поставить на самолет RRJ отечественный двигатель Д-436 вместо американо-французско-российского SaM-146.

- Насколько оправдано создание ОАК, как будет строиться ваша совместная работа с производителями авиационной техники?

- Скорее всего, это будут обычные договорные условия, которые позволят иметь взаимную выгоду. Вообще жизнь покажет, как будет складываться наше сотрудничество, когда ОАК состоится. Но, думаю, неправильно, если в эту структуру будет включено двигателестроение. ОАК создавалась под финишную сборку самолетов, даже производство комплектующих не должно туда входить. "Финишники" должны иметь возможность выбирать минимум из двух вариантов. Можно привести множество примеров, когда предприятие-монополист, оказавшееся тако-

вым, необоснованно завышает цены. Если в себестоимости авиационного двигателя система автоматического управления в 1997 г. занимала 7%, то сегодня она занимает 15%. Также цены выросли только за счет стоимости агрегатов, которые производят искусственно созданные монополии.

- Сейчас "Салют" обладает лицензией на внешнеэкономическую деятельность, насколько часто вы пользуетесь этой привилегией? Как строится ваша работа с "Рособоронэкспортом"?

- "Рособоронэкспорт" - это специализированная структура, которая имеет высокопрофессиональных специалистов в области торговли оружием и военно-технической продукцией. Мы можем осуществлять самостоятельную деятельность только в области ремонта и поставки запасных частей. Но целиком нашу конечную продукцию - авиационные двигатели - мы продавать не можем. Правильно это или нет, судить сложно. У нас не было ни одной конфликтной ситуации с "Рособоронэкспортом". Более того, содержать по миру разветвленную сеть своих представительств для любого предприятия накладно и экономически неоправданно. На сегодняшний день "Рособоронэкспорт" заключил для нас контрактов на сумму 700 млн долл. на два года.

- Насколько легче стало работать после получения права на самостоятельные поставки запчастей?

- Сейчас у наших клиентов нет нареканий по поводу обслуживания и поставки запасных частей для двигателей. Следующим шагом для "Салюта" я бы предпочел самостоятельную деятельность не в области продажи готовой продукции, а в области модернизации ранее поставленной техники. Это позволит сократить время поставки модернизированной техники. Но пока этот вопрос только обсуждается. Вообще для предприятия собственная внешнеэкономическая деятельность означает только проблемы, но для будущего "Салюта" уметь продвигать свою технику за рубежом просто необходимо.

- Каков объем продаж "Салюта" в рамках сервисного обслуживания техники?

- Наибольших результатов в этом направлении мы добились в 2005 г., когда доходы от сервисного обслуживания составили 38 млн долл. Для сравнения, по продаже запасных частей экспортная выручка в 2005 г. составила 250 млн долл.

- Какой объем может дать продажа модернизированной техники с финансовой точки зрения?

- Здесь есть несколько вариантов. Рынок продаж продукции для модернизации самолетов иностранных заказчиков можно оценить в сотни миллионов долларов. Сейчас такая деятельность может принести "Салюту" до 100 млн долл. в год. Второй вариант - создание лицензионных производств за пределами России. Так, сейчас готовится к заключению контракт по технологии модернизации двигателей М-1 на Шеньяньском заводе в Китае. Для его реализации будет продана лицензия. Запчасти будет поставлять "Салют", сборкой займется китайская сторона.

- Какую часть в общем объеме продукции занимает направление производства неавиационной техники и насколько оно перспективное?

- К 2008 году "Салют" должен достичь 40% неавиационной тематики в объеме продукции предприятия. Предварительно, когда мы начинали энергетическое направление, мы в двигатели заложили уникальные данные - 52% КПД электрический, а с учетом тепла коэффициент использования топлива 95%. Пока экономичнее никто ничего не производит. В Рос-

сии наблюдается дефицит энергетических мощностей. В Москве, по официальным данным, он составляет около 2 000 МВт. Если мощность самой крупной турбины, которую мы установили на ТЭЦ-28, - 60 МВт, то таких станций нужно больше 30. Это огромный рынок, такие станции нужны не только в Москве.

- В какой сейчас стадии находится скандал вокруг двигателя АЛ-31ФН и выплатой роялти, тянувшийся уже несколько лет?

- После подписания договора по АЛ-31ФН на "Салют" была передана часть документации, но потом отозвана. Поэтому аналогичный двигатель мы создавали сами за собственные деньги, на его создание ушло около миллиона долларов. Теперь "Сатурн" требует деньги за сопровождение двигателя, которого нет. Более того, сам факт передачи части документов еще не доказан, ни у кого нет ни одного подписанного акта, свидетельствующего об этом.

Более того, все бумаги передавались КБ имени А. Люльки, а деньги требует "Сатурн". Мне хочется спросить, если у нас соблюдается правило преемственности, то почему до сих пор "Салюту" никто не вернул деньги за пять комплектов сопел. Более того, Рыбинское моторостроительное КБ, которое было присоединено к "Рыбинским моторам", должно 38 млрд руб. в ценах 1992 г. за разработку двигателя РД-600, которая велась за счет средств, взятых "Салютом" в "Авиабанке". Выверенные долги мы выставили "Сатурну", но генеральный директор предприятия Юрий Ласточкин их не принял. Получается выборочный подход к долгам и взаимным претензиям. На данный момент "Салют" выиграл все суды, которые постановили, что мы никому никаких денег за чертежи не должны.

- В какой стадии находится объединение "Салюта" с Омским двигателестроительным объединением?

- С точки зрения "Салюта" эту идею мы поддерживаем и считаем целесообразной. Насколько мне известно, на Омском машиностроительном заводе им. Баранова руководители разных уровней объединение тоже поддерживают. Им "Салют" передал большой объем заказов как в области производства агрегатов для авиационной техники, так и в области энергетических установок.

Сам проект слияния двух предприятий был одобрен Роспромом еще в феврале и передан на согласование в Минпромэнерго, министерство обороны и Федеральную антимонопольную службу. От всех этих ведомств были получены положительные ответы. Для

"Салюта" объединение выгоды не принесет, наоборот, в Омский завод надо будет вкладывать деньги ближайшие 5-6 лет. Не так давно этот проект был отозван Роспромом для более детального обсуждения и внесения поправок. Это произошло совсем недавно, я не смог пока добиться внятного ответа от чиновников, почему это было сделано.

- Существуют ли планы по переводу ФГУП ММП "Салют" из государственной в акционерную форму собственности с 100% государственным участием?

- Во время недавнего визита на предприятие спикера Совета Федерации РФ Сергея Миронова поднимался вопрос о том, каких законов не хватает производителям. На днях эта же проблема обсуждалась во время встречи в Клубе сенаторов с руководителем Федерального агентства по промышленности Борисом Алешиним, представителем в Совете Федерации от администрации Ярославской области Виктором Глухим, генеральным директором ОАО "Аэрофлот - Российские авиалинии" Валерием Окуловым. Ситуация такова, что веских аргументов в пользу разгосударствления предприятий ОПК не видно. Все формы собственности должны иметь равные условия. Если будет приказ сверху акционироваться, то мы как ФГУП его выполним, но нельзя это делать в ущерб делу.

Могу сказать, что в программе акционирования на 2006-2007 гг. нас нет. Государственная форма собственности не стала препятствием для развития "Салюта" и всей его интегрированной структуры. По крайней мере, нам нет равных в отрасли по инвестициям в производство. Сегодня сложно найти предприятие, у которого 10 тыс. единиц оборудования, а его изношенность 40%. Тем более, когда заходит речь о приватизации и передачи таких предприятий в частные руки, этому противится коллектив, ведь известно, что частная собственность так и не стала "легитимной" в сознании большинства работников, занятых в промышленности. По данным социологических опросов, процент таковых составляет 72%, а в "оборонке" еще больше. А это тоже веский аргумент.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
05.05.06*

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.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ МОТОРЫ, А ВСЕ ОСТАЛЬНОЕ – ПОТОМ

Интервью заместителя генерального директора НПО "Сатурн", генерального конструктора, директора Научно-технического центра им. А. Люльки, доктора технических наук, профессора, Лауреата Ленинской премии, заслуженного деятеля науки РФ Саркисова А.А.

Создание летательного аппарата - это годы напряженного труда, часть жизни конструкторов, инженеров, испытателей. У самолета два крыла, а у мотора - множество. Вдумайтесь, что представляет собой разработка нового двигателя, его проектирование, доводка, внедрение в серийное производство. Уходят не годы - десятилетия. Надо посвятить этому все: жизнь, талант, возможности и, без преувеличения, любовь. Моторостроители относятся к своим произведениям, словно к детям, которых они создают, воспитывают и отпускают во взрослую жизнь. Эта тема и стала главной в беседе с одним из ведущих конструкторов отечественного двигателестроения Александром Саркисовым, почти пятьдесят из семидесяти лет своей жизни отдавшим любимому делу.

- Александр Александрович, как вы пришли к своей профессии? Словом, с чего все начиналось?

- Во время войны, в 1943 г., нашей семье, как и многим другим, пришлось испытать голод, лишения, эвакуацию (в г. Буй Ярославской, ныне Костромской области). Мой дед в то время был главным архитектором в Уфе. Узнав о нашем бедственном положении, предложил переехать к нему на постоянное место жительства. Выпускник Санкт-Петербургского института, он был одним из первых инженеров в Башкирской губернии, Тургайском крае, Оренбургской области. Мы жили в его доме, наполненном чертежами разных зданий и замечательными альбомами с видами Рима, Парижа, Лондона. Он был невероятно работоспособным человеком, сам разработал более 150 проектов, по которым построены различные объекты гражданского назначения: дворцы, больницы, гимназии. Возможно, именно тогда я стал подсознательно тянуться к разным схемам, чертежам, изобретениям и расчетам. Дед стал моим главным воспитателем, я многому научился у него: как надо трудиться, претворять в жизнь идеи. Ему за восемьдесят "перевалило", а он все продолжал работать, творить "музыку, застывшую в камне".

Окончив среднюю школу, решил поступать в Ленинградскую Военно-медицинскую академию, но, уже имея в руках направление, отказался. Не то чтобы намеренно, просто так распорядилась жизнь, впоследствии наглядно доказавшая: случайностей в ней не бывает. В итоге выбрал Уфимский авиационный институт, эвакуированный в 1941 г. из г. Рыбинска. Институт считался в тех краях одним из лучших учебных заведений. Защитив диплом по специальности "авиадвигатели", попал по распределению в недавно созданное в Уфе ОКБ-100 (ныне ФГУП ГНПП "Мотор"). Интересно, что уже тогда моя жизнь была связана с Рыбинском. Сначала институт, затем завод, который в годы войны был также эвакуирован в Уфу. Сегодня являюсь директором НТЦ им. А. Люльки НПО "Сатурн", головное предприятие которого также расположено в

этом городе Ярославской области. В.Я. Климов приехал в Уфу в 1941 г. и работал там до 1946 г. Основные мои работы впоследствии были связаны с проектами этого гениального конструктора и А.А. Микулина, который создал и возглавлял долгое время завод №300 (позднее МПП "Союз"). В ОКБ-100 я попал уже во времена, когда оно считалось филиалом КБ С.К. Туманского (тогда школа двигателестроителей Микулина-Туманского считалась одной из ведущих в стране). Там под руководством замечательных учителей В.Н. Сорокина, С.З. Копелева, С.А. Гаврилова прошло мое становление как специалиста. Я работал в группе турбин, занимался расчетами, затем стал руководителем группы камер сгорания, впоследствии ведущим конструктором особо сложных изделий. Последняя должность означает возложение на специалиста самых серьезных и ответственных задач, что подтверждалось на практике: разработки буквально по прошествии трех-четырёх лет "пошли в дело".

- Всем известно, что в конце 60-х годов ваш послужной список дополнил очень сложный, но успешный период создания короткоресурсных ТРД и модернизации двигателей для самолетов МиГ-21. Что отличало эти работы?

- Шла арабо-израильская война. В процессе участия МиГ-21 отечественного производства в боевых действиях на стороне Египта у двигателей самолетов открылись некоторые недостатки. Истребителям не хватало радиуса действия, топлива, скорости. Сразу после того как самолет расстреливал весь боекомплект ракет и разворачивался для возвращения на аэродром базирования, он становился мишенью для американских "Фантомов" (F-4), которые буквально расстреливали беззащитные машины сзади, нанося им большие потери. Нам была поставлена задача - модернизировать старые двигатели Микулина-Туманского Р11-300, установленные на МиГ-21. Была проведена большая работа, в конечном итоге и было создано три варианта двигателей - Р13-300, Р13Ф-300, Р25-300, - позволивших поднять эффективность боевого применения МиГ-21. Я принимал непосредственное участие в этом процессе: разрабатывал один из узлов, камеру сгорания, проектировал лопатки турбины. Именно за эти разработки был награжден орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени.

В 1972 г. я был назначен заместителем главного конструктора ОКБ-100. В то время в нашей стране велись интенсивные работы по созданию крылатых ракет различного назначения. В числе подобных программ приоритетным проектом являлась разработка крылатых ракет морского базирования типа "Базальт" и "Гранит" (генеральный конструктор академик В.Н. Челомей). Этим надежным оружием до сих пор вооружены подводные лодки и надводные корабли ВМФ России. Мне было поручено возглавить работы по созданию короткоресурсного ТРД для этих ракет. Подобные силовые установки были внове не только для сотрудников ОКБ-100. Они требовали принципиально новых подходов в отечественном двигателестроении, и технических сложностей было не счесть. Особую трудность представляло создание высокотемпературной турбины, обеспечение надежного подводного старта последующего ускоренного запуска маршевого ТРД после выхода ракеты из-под воды, пока работают

стартовые ускорители. Несколько запусков потерпели неудачу, в них комиссия, созданная В.Н. Челомеем из военных и авторитетных академиков, обвинила двигателей. Пришлось немало потрудиться, чтобы доказать непригодность двигателя к аварийным пускам. Создали специальные наземные стенды с имитацией подачи воды в воздухозаборник двигателя. Тестогранмы параметров силовой установки на запуске полностью совпали с телеметрическими записями пусков. Была доказана негерметичность крышек воздухозаборника ракеты на участке подводного старта - двигатель заливали водой. Дефекты были устранены, и натурные испытания продолжились.

Впервые в мировой практике был осуществлен подводный старт крылатой ракеты с маршевым ТРД. Летно-конструкторские и государственные испытания проводились на военных полигонах, на специальном погружаемом комплексе в Крыму (на глубине 50 м), осуществлялись запуски ракет с надводных кораблей и подводных лодок. Комплексы "Базальт" и "Гранит" с маршевыми ТРД КР-17-300 и КР-21-300 были приняты на вооружение. За участие в создании комплекса "Гранит" мне была присуждена Ленинская премия, С.А. Сиротину (заместителю начальника ЦИАМ) - Государственная. Уже работая в должности главного инженера двигательного управления МАП (1983-1987 гг.), я продолжал курировать эту программу. Требовалось обеспечить внедрение двигателей в серийное производство, их конструктивно-технологическое совершенствование, бесперебойные поставки на заводы Минобщемаша, проведение контрольных пусков принятых на вооружение объектов. Двухнедельные "автономки" на атомных подводных лодках, походы на надводных кораблях, стрельбы запомнились на всю жизнь.

И все-таки своей главной задачей в роли главного инженера 3-го ГУ МАП, когда под нашей "опекой" были все моторостроительные заводы, я считал оказание максимальной помощи в работе двум основным ОКБ - Ленинградскому КБ им. В.Я. Климова и Московскому КБ им. А.М. Люльки - в период создания двигателей 4-го поколения РД-33 и АЛ-31Ф и для истребителей "Микояна" и "Сухого". Как всякое новое дело, это, конечно, требовало больших усилий. Работы велись совместно с ЦИАМ, ВИАМ, институтами заказчика, с выдающимися специалистами которых - В. Акимовым, С. Шляхтенко, С. Сиротиним, И. Биргером, С. Кишкиным, Е. Кабловым - нас связывала не только совместная деятельность, но и многолетняя дружба. Особую трудность представляла работа с очень высокими температурами "на турбине". Подобного опыта еще не было. Рвались лопатки, нужно было срочно решать вопрос по материалам, вносить принципиальные изменения в конструкцию и технологию. Именно тогда удалось близко ознакомиться с "фирменными" подходами в проектировании двигателей школ А.М. Люльки, В.Я. Климова, С.П. Изотова, работой самолетостроительных КБ Микояна, Сухого, Ильюшина, серийных авиазаводов в Комсомольске-на-Амуре, Омске, Улан-Удэ, Куйбышеве, Казани, Иркутске, Запорожье и других городах, деятельностью агрегатных КБ и заводов. Отмечу положительную черту того времени - в МАП на государственном уровне проводился принцип оказания всесторонней помощи и поддержки отечественным КБ и заводам. Именно поэтому я и сегодня продолжаю продуктивное общение со многими из руководителей двигателестроительных предприятий. В 1984-85 гг. результаты совместных усилий общей "команды" наших моторостроителей увенчались государственными испытаниями ТРД 4-го

поколения РД-33 и АЛ-31Ф. Несмотря на некоторую "сырость" конструкции, их внедрили в серийное производство, оснащенные ими самолеты поступили на вооружение ВВС нашей страны. Появились новые задачи: наращивание ресурса двигателей, обеспечение надежности, безопасности полетов, развитие экспортного потенциала.

- Не секрет, что создание двигателя Р95-Ш для штурмовика Су-25 - одна из самых ярких страниц вашей профессиональной деятельности в ОКБ-100...

- Ввиду того что в конце 70-х годов минувшего века двигатель РД-33 еще не был доведен до государственных испытаний, его установка "на крыло" штурмовика была невозможна. Однако выход из положения был найден. Мы предложили "отрезать" с Р95-300 (разработка Уфимского КБ, главный конструктор С.А. Гаврилов) форсажную камеру, поставить нерегулируемые сопла и... получился новый двигатель, который уже более 35 лет, пройдя ряд модификаций, надежно служит Су-25. Одно из основных преимуществ конструкции - ее непревзойденная безотказность, простота и надежность эксплуатации. Нарботка "на отказ" составляет более 5000 часов.

За РД-33, "доводкой" которого занимался около 20 лет, я испытываю гордость до сих пор. В 1987 г. на уровне правительства СССР и ЦК КПСС было принято решение о моем новом назначении - генеральным конструктором НПО им. В.Я. Климова. Министр авиапромышленности представил меня коллективу и бросил, можно сказать, "на произвол судьбы". Ленинградские моторостроители - особая "каста", они вообще мало кого принимали в свои ряды, руковождство потом все удивлялось, каким образом мне удалось стать "своим" да еще и вполне успешно работать на этом предприятии в течение почти 17 лет. Нашему коллективу двигателей удалось увеличить межремонтный ресурс РД-33 в 10 раз (с 200 до 2000 часов). Было создано большое количество уникальных модификаций двигателя, характеристики которого отвечали всем требованиям, необходимым для самолетов боевой авиации. Одна из моих удачных работ в НПО им. В.Я. Климова - турбовинтовой двигатель ТВ7-117С (СМ) для гражданского самолета Ил-114 и транспортного Ил-114Т, имеющего сегодня большие перспективы установки на военнотранспортные Ил-112 для российских ВВС. На базе ТВ-117С были созданы "вертолетный" вариант двигателя и силовая установка для высокоскоростных катеров различного водоизмещения и назначения.

- Как НПО им. В.Я. Климова удалось пройти трудные времена, начавшиеся после распада СССР?

- По чертежам этого КБ было выпущено более 60 тысяч двигателей для Ми-2, Ми-8, Ми-17 военных и гражданских модификаций, для Ка-25, Ка-27; 28; 29, Ка-32, Ка-50, Ка-50-2 (по заказу Турции), Ка-52 и других. Когда я пришел на завод, "климовские" двигатели имели ресурс 750-1500 часов и не были сертифицированы по гражданским нормам. Нам удалось получить сертификаты России, МАК, Канады, Индии, Китая, довести ресурс двигателей до 9000 часов, создать их различные модификации. Одна из основных - двигатель ВК (Владимир Климов)-2500 - позволила вертолетам брать на 2 тонны груза больше или подниматься на высоту на 2 км выше. Во время испытаний, проводимых в 2001 г. в Тибете, вертолет Ми-17 поднялся почти на 9000 м. Одним словом, удалось создать отечественный двигатель, позволяющий существенно поднять характеристики российских вертолетов "Миля" и "Камова". Сегодня это приобрело особую важность в свете наметившейся на государственном уров-

не тенденции на укрепление национальной безопасности и обороноспособности нашей страны. Вместе с генеральным директором ОАО "Мотор-Сич" (где производство двигателей для вертолетов ведется с 1972 г.) В.А. Богуслаевым мы обеспечили первые поставки вертолетов за рубеж (более 100 машин), организовали производство винтокрылых машин для внутренних нужд страны и ремонт вертолетных двигателей на НПО им. В.Я. Климova. В своем КБ и на опытном заводе выпускали порядка 120 двигателей в год. Это позволило предприятию "выжить" в трудные времена, когда все разваливалось, средств не хватало даже на оплату труда сотрудников. Тем не менее завод не был приватизирован, удалось сохранить его для государства. В сотрудничестве с В.А. Богуслаевым и Ф.М. Муравченко работали над созданием двигателя ТВЗ-117ВМА-СБ2 (-СБМ1) для пассажирского самолета Ан-140. Для решения "международных" проблем после появления границы между Россией и Украиной создали совместные предприятия "Юпитер" в Запорожье и "ВКМС" в Москве.

- У вас есть ряд интересных работ, связанных с двигателем РД-33, даже в части международного сотрудничества. Расскажите об этом поподробнее.

- Действительно, была проведена очень большая работа по модернизации РД-33 и установке его модификаций на французские истребители "Супермираж F1", "Чита Д-2". Замечательные самолеты третьего поколения фирмы "Дасо". Мы заменили установленные на них двигатели фирмы "Снекма", надежные, но уже устаревшие, нашими моторами, и самолет стал летать как ласточка, в несколько раз возросла его боевая эффективность. Самое интересное, что сделано это было для ВВС ЮАР. Уникальная работа: двигатели создавались на расстоянии 12 тысяч километров от своего "родного" КБ, надо было установить их на самолеты, не получив при этом ни одного замечания. Практическая сертификация этого самолета, также проведенная в ЮАР, была высоко оценена соответствующими специалистами. "Мираж", оснащенный нашими двигателями, три года назад впервые летал в московском небе. К сожалению, в связи с вмешательством определенных политических сил эти разработки так и остались в рамках опытных, есть лишь несколько самолетов в Южной Африке. Тем не менее был приобретен значительный опыт, в том числе в части летных испытаний, использование которого позволило нам в самые короткие сроки создать удачный вариант двигателя РД-93, который сегодня успешно установлен на истребителях китайского производства "Супер-7". Заключены международные контракты на большие суммы, благодаря которым Завод им. В.Я. Климova и головной исполнитель по серийному производству этих двигателей ММП им. Чернышева обеспечены заказами на несколько лет вперед.

- Вы руководили проектом создания всеракурсного управляемого вектора тяги. В программе демонстрационных полетов на выставке "МАКС-2005" МиГ-29ОВТ заворожил зрителей головокружительными фигурами высшего пилотажа. Что это за двигатель?

- В нашей стране подобный двигатель был разработан впервые. Ранее под руководством В.М. Чепкина был разработан управляемый вектор тяги для АЛ-31 (применяется на Су-30МКМ). Я же предложил сделать сопло с управляемым вектором тяги, но всеракурсным, вел долгие переговоры с "микояновцами" по его созданию. В итоге они осознали всю перспективность и надежность новой конструкции. Прежде всего, при ее использовании значительно повышается безопасность полетов, увеличиваются возможности маневра боевой

машины, особенно на критических углах атаки. Это средство (оно наверняка будет применено для самолетов пятого поколения) помогает летчику (не "суперасу") решать проблемы в условиях сложных ситуаций. Всеракурсное сопло обеспечивает самолету замечательную маневренность в ближнем бою, позволяет совершать развороты вплоть до ухода от ракет. Назвали мы свою новую конструкцию "КЛИВТ" (Климовский вектор тяги). Потом пошли дальше. Сделали проект двигателя поколения 4+, приближающегося к пятому, но в размерности до 10 тонн. Создали РД-133 (переименован в РД-МК), предназначенный для оснащения самолетов, базирующихся на авианесущих крейсерах ВМФ Индии. Сейчас в НПО "Сатурн" активно и успешно работаем над созданием двигателя для истребителей пятого поколения для ПАК фронтовой авиации.

- Сегодня вы возглавляете НТЦ им. А. Люльки НПО "Сатурн". Даже ваш кабинет ранее принадлежал этому легендарному конструктору. Не забываете своих учителей?

- Горжусь тем, что прошел школу А.А. Микулина, С.К. Туманского, В.Я. Климova, С.П. Изотова, С.А. Гаврилова, и теперь в определенной степени продолжаю дело А.М. Люльки, который был не только выдающимся конструктором, но и замечательным руководителем. В нашей стране в свое время, безусловно, родилось поколение талантливых людей в области авиадвигателестроения. Они воспитали целую плеяду достойных преемников. У А.П. Швецова им стал П.А. Соловьев. У А.А. Микулина - С.К. Туманский, В.Н. Сорокин, С.А. Гаврилов. С.П. Изотов, В.Г. Степанов, в определенной степени и я - ученики В.Я. Климova. Я вырос на заводе №300, и все мои наставники оттуда. Если говорить о научной программе, очень ценю своего руководителя С.З. Копелева - выдающегося конструктора, грамотного расчетчика, опытного турбиниста. Мой научный руководитель - профессор ЦИАМ Б.А. Жестков - один из лучших в своей области теплотехников-двигателистов. Что касается практики конструирования двигателей, мои первые учителя - В.Н. Сорокин и С.А. Гаврилов.

С А.А. Микулиным я был знаком. И в определенный момент, можно сказать, повторил его судьбу. Времена были смутные. По всей стране шла приватизация основных промышленных предприятий, я был против передачи "климовского завода" в частные руки, хотел сохранить его в собственности государства. Такая независимая политика многим не нравилась, в итоге меня уволили с должности генерального конструктора и генерального директора НПО им. В.Я. Климova. Было время, когда меня даже не пустили на завод. Аналогичный случай был в судьбе А.А. Микулина, которого в 1955 г. сняли с должности генерального конструктора и ответственного руководителя завода №300. Как раз в разгар работы по созданию первого отечественного двухвального ТРДФ АМ-11 (Р11-300).

Тем не менее нам удалось сделать очень многое, в том числе и для увековечивания памяти В.Я. Климova. Гениальному конструктору установлен памятник, его именем в Санкт-Петербурге названа площадь перед одноименным заводом, все основные разработки с тех пор напоминают о его таланте: ВК-1500, ВК-2500 и другие. Сегодня, когда "климовский завод" вновь стал самостоятельным и успешным предприятием, я, уже работая в НПО "Сатурн", поддерживаю деловые отношения с его гендиректором А.И. Ватагиным, мы сотрудничаем в решении производственных вопросов. Приглашают вернуться, но такого решения я не принимаю. Не потому что обижен на коллектив пред-

приятия, просто считаю НПО "Сатурн" самым перспективным и успешным на сегодняшний день объединением в области российского двигателестроения. В Уфе я трудился 25 лет, в Ленинграде - почти 17. Теперь уже 2 года являюсь руководителем НТЦ им. А. Люльки НПО "Сатурн". С этим предприятием у меня всегда были надежные деловые связи. Как экс-главный инженер 3-го ГУ МАП СССР достаточно предметно владею ситуацией, сложившейся в настоящее время во всех отечественных авиастроительных КБ и на заводах авиационного двигателестроения: она оставляет желать лучшего.

- Что конкретно, по вашему мнению, следует изменить?

- В авиационной промышленности нет эффективно функционирующего министерства, отсутствуют люди, которые принимали бы на себя ответственность по управлению авиастроением в России. Предприятия сегодня разрознены, чего в принципе быть не должно. Необходимо консолидация их усилий, создание "ядра" отечественного моторостроения, основой которого вполне могло бы стать НПО "Сатурн". Во-первых, это крупное научно-производственное объединение, где есть реально действующее ОКБ, в котором собран, не побоюсь сказать, цвет научной моторостроительной мысли России. Во-вторых, в НТЦ им. А. Люльки (московском отделении НПО "Сатурн") мы имеем гигантский опыт создания военных двигателей, в том числе для тяжелой истребительной авиации. Подобных КБ в России сегодня всего два: наше и "климовское". Правда, последнее является исключительно конструкторским подразделением. Работать по-старому, когда КБ отделены от производства, в современных условиях невозможно. Необходима отлаженная система многопрофильных организаций, что я и увидел в НПО "Сатурн". Здесь есть разработки для гражданской и военной авиации, проекты по ракетной тематике, ПТД для энергетики и газоперекачивающей отрасли. Серьезные задачи стоят в направлении создания силовых установок для ВМФ и в принципе для всего российского флота. В связи с динамичным развитием "морской" тематики создан и успешно функционирует филиал НПО "Сатурн" в Санкт-Петербурге. Это логично, поскольку этот город издавна считается центром научной мысли, российского судостроения вообще, и ВМФ в частности.

- Как вы считаете, почему серийное производство АЛ-31Ф разработки А.М. Люльки и его модификаций сосредоточено на ФГУП "ММПП "Салют" и УМПО? По логике вещей этим должно заниматься НПО "Сатурн", в состав которого входит НТЦ им. А. Люльки...

- Причина этого проще, чем кажется на первый взгляд. Решение о том, какому предприятию отдать серийное производство АЛ-31, было принято еще в советские времена руководителями МАП. В КБ им. Люльки не занимались серийным производством, а "Рыбинские моторы" и без того были загружены другими заказами. Остановились на "Салюте" и УМПО. Тогда подобный выбор был оправдан, сегодня ситуация, на мой взгляд, изменилась. Уже нет смысла занимать производственные мощности двух моторостроительных заводов одной и той же продукцией, потребности в двигателях АЛ-31Ф и его модификациях вполне может обеспечить одно предприятие. Это некий атавизм, доставшийся нам из прошлого, живущий на продаже "известной марки" АЛ-31 имени выдающегося конструктора А.М. Люльки.

- Александр Александрович, сегодня вы курируете один из перспективных проектов предприятия - созда-

ние уникального двигателя АЛ-55. В чем его основные преимущества?

- Многофункциональность изделия поразительна. Конструктивное модульное решение АЛ-55 позволяет при небольших изменениях создавать целый спектр модификаций двигателей. При 95% унификации, что очень выгодно для производства и эксплуатации, на базе созданной основы можно получить модельный ряд различных двигателей для УТС и УБС нового поколения, БПЛА, сверхлегких сверхзвуковых истребителей, самолетов-штурмовиков. АЛ-55 позволяет повысить дальность полета Су-25 в полтора раза и на 40% снизить расход топлива. Ранее нормой при модернизации серийного самолета считалось снижение расхода топлива до 5%. Впервые в истории отечественного двигателестроения разработка АЛ55-И ведется по заказу иностранного государства - индийской фирмы HAL. АЛ-55 - совершенно новая разработка. По человеческим меркам его можно сравнить с новорожденным. Мне даже подарили серебряную ложечку, когда собрали первый образец. Надеюсь, что вскормлю и воспитаю свое детище:

Сегодня в НПО "Сатурн" мы начали первые испытания АЛ-55. Необходимо "отшлифовать" некоторые конструктивные решения. В ближайшее время планируем поставить два двигателя на испытания, далее осуществим минимальный объем их защиты и в начале 2007 г. установим на летающую лабораторию. После проведения полетов, в конце 2007 г. - начале 2008 г., АЛ-55И должны быть оснащены самолеты НТ-36 ВВС Индии. Это первая часть нашей работы по проекту. Второй этап - программа лицензионного производства АЛ-55И. Третий - широкомасштабное развитие этого двигателя в Индии. Возможно, это будет уже АЛ-155, АЛ-255 или АЛ-355. То есть разные его модификации. С учетом принятого правительством и президентом России курса на укрепление обороноспособности страны все самолеты ВВС России должны быть оснащены продукцией отечественного производства. Учебно-тренировочные самолеты МиГ-АТ и Як-130 ведь могут быть и учебно-боевыми. Поэтому считаю - у АЛ-55 большое будущее.

- Вы сами когда-то и не думали, что ваша судьба станет страницей в истории российского двигателестроения. А как насчет близких вам людей?

- Удивительно, но вся наша семья приобрела "авиационный уклон". Супруга Мила - авиаконструктор-двигателестроитель. Работала под руководством Г.Е. Лозино-Лозинского в проекте по созданию двигателей для первого отечественного космического корабля многоцелевого использования "Буран". Дети окончили авиационные вузы. Дочь Лида - сотрудник Санкт-Петербургского филиала НПО "Сатурн". Занимается проектами по военно-морской тематике, ведает вопросами обеспечения программ качества. Сын Михаил - генеральный директор СП "Владимир Климов-Мотор-Сич" в Москве. Даже любимая немецкая овчарка по кличке Элли имеет к авиации непосредственное отношение: в день моего 65-летия В.А. Богуслав подарил щенка с хорошей родословной. Настенный календарь с портретом Элли теперь украшает кабинет в НТЦ им. А.М. Люльки, где когда-то трудился сам гениальный создатель первого в нашей стране турбореактивного двигателя.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
24.05.06

"НЕЛЬЗЯ УСТАНОВИТЬ ЧЕТКИЕ ГРАНИЦЫ МЕЖДУ ВОЕННЫМИ И ГРАЖДАНСКИМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ"

**Интервью Ричарда Броди,
президента United Technologies в
России.**

- Как много United Technologies вложила в свой аэрокосмический бизнес в России?

- Общие инвестиции в России с начала 90-х годов составили \$500 млн. В аэрокосмический сектор мы инвестировали примерно 75% из этой суммы. Среди наших партнеров - НПО "Энергомаш", вместе с которым мы поставляем в США ракетные двигатели РД-180, предприятия Пермского моторостроительного комплекса, где мы участвуем в работе над двигателем ПС-90А2, сертификация которого ожидается в следующем году. Мы расширяем производство теплообменников для российских и западных самолетов, включая новейшие Boeing-787 и Airbus-380, на нашем СП с НПО "Наука" - "Хамилтон Стандарт Наука".

- В 1997 г. Pratt&Whitney и Lockheed Martin заключили соглашение с НПО "Энергомаш" на разработку и поставку в США в течение 15-20 лет 101 ракетного двигателя на сумму около \$1 млрд для установки на ракеты-носители Atlas III и V. Решение по лицензионному производству РД-180 в США так и не принято?

- С Lockheed Martin были подписаны твердые контракты о поставке 51 двигателя, 34 из которых уже поставлены. Сейчас ведутся переговоры по оставшимся 50. С двигателями РД-180 уже запущены 14 ракет. Основным заказчиком ракет Atlas стало государство. Дело в том, что политика министерства обороны США в отношении продукции из стран бывшего СССР требует организации параллельного производства в США ракетных двигателей, используемых на американских ракетносителях. Мы и наш заказчик Lockheed Martin активно обсуждаем этот вопрос с американским правительством, но пока не знаем, до какой степени необходимо будет создавать параллельное производство. Мы поддержим любое решение правительства, но наш приоритет - по-прежнему максимизировать производство РД-180 в России, так как это имеет наибольший технический и экономический смысл.

- Вы владеете 11,99% в ОАО "Протон-ПМ". Как работает этот проект?

- Это долгосрочные инвестиции, мы не занимаемся активно "Протоном-ПМ" и поддерживаем позицию российского правительства в корпоративных вопросах.

- Идет подготовка к созданию пермского центра двигателестроения, который должен объединить разрозненные компании холдинга "Пермские моторы" (P&W, принадлежит 25,01% акций ОАО "Пермский моторный завод"). Будете ли вы стремиться к увеличению своего пакета в будущем холдинге?

- Мы хотим сохранить свое присутствие в "Пермских моторах", но пока нет никаких решений, как будет выглядеть этот холдинг и как будут распределяться доли акционеров.

- Вашей дочерней структуре Sikorsky принадлежит 9,4% акций ОАО "Московский вертолетный завод имени Миля", которое вошло в "Оборонпром". Как вы используете этот актив?

- Конструкторы МВЗ Миля работали над несколькими проектами Sikorsky, а сейчас с "Оборонпром" обсуждаются возможности дальнейшего сотрудничества в производстве вертолетов.

- Что, с вашей точки зрения, российское правительство должно сделать для того, чтобы стимулировать приток зарубежных инвестиций в аэрокосмическую индустрию?

- Основная проблема в том, что нет юридической ясности в вопросе об иностранном владении активами. Если иностранная компания хочет создать здесь с нуля предприятие по производству сугубо гражданских комплектующих, она не сможет владеть более чем 25% своих инвестиций. Никакая компания на это не пойдет. Кроме того, практически все аэрокосмическое производство в вашей стране - двойного назначения и, по нашему мнению, в данной области просто нельзя установить четкие разграничения между военными и гражданскими технологиями. Попытки сделать это законодательным путем неизбежно ведут к слишком большим ограничениям. Поэтому мы считаем, что здесь необходим гибкий процесс, сходный с тем, который существует в США, при котором государство может рассматривать любую сделку, касающуюся стратегического сектора экономики, и разрешать ее, запрещать или вносить изменения в соответствии с требованиями национальной безопасности.

*Александра ГРИЦКОВА
Иван САФРОНОВ*

*источник: газета "Коммерсантъ"
16.05.06*

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.

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ИНДИЯ НА ГАННОВЕРСКОЙ ЯРМАРКЕ 2006

Стратегический торговый партнер с технологическими ноу-хау.

Индия, страна, зажата между древними традициями и современностью, начала свой путь к одной из самых быстроразвивающихся стран мира. На сегодняшний день рост экономики составляет почти 8% в год, причем объем внешнеторговых операций составляет 360 млрд. долл.

В качестве страны-партнера прошедшей в Ганновере выставки HANNOVER MESSE 2006 Индия показала большой энтузиазм. 343 участника, в три раза больше, чем в прошлом году, представляли свою страну и ее технические новинки на площади в 13 000 квадратных метров.

Имидж страны в качестве торгового партнера и промышленного поставщика постоянно улучшается. Индийские компании были представлены во всех важных для выставки областях - от электроэнергетики до промышленной автоматизации.

Кроме того, экспоненты стремились к тому, чтобы присутствие на выставке позволило им завязать двусторонние контакты с германскими предприятиями, укрепило имеющиеся связи и открыло новые рынки в Европе.

Ожидания многих индийских компаний осуществились уже в первые дни выставки. "Ганноверская ярмарка 2006 является международной платформой, предоставляющей уникальный шанс встречи с важнейшими партнерами в мире глобального соревно-

вания", - сказал Атул Собти (Atul Sobti), второй президент компании Bharat Heavy Electricals Limited - одного из крупнейших производителей электростанций в Индии.

Уже в первый день были расставлены акценты на усилении деловых связей между двумя странами. На "Индо-германском бизнес-саммите" были не только обсуждены важнейшие темы, но и подписаны договоры на приобретение продукции. Так, производитель самолетов Airbus подписал с индийской авиакомпанией Kingfisher Airline соглашение о продаже 5 лайнеров.

Кроме того, был проведен ряд форумов и семинаров. Страна-партнер была представлена в "Мировом энергетическом диалоге": "Энергия и горючее являются основными темами, занимающими умы различных наций", - заявил А.Кочхар (A. Kochhar), представитель Oil and Natural Gas Corporation, крупнейшей нефтяной компании Индии.

Хотя компания концентрируется на своем основном бизнесе - нефти и природном газе, она одновременно развивает направления альтернативных источников энергии. "Мир становится ближе, и Индия хочет интегрироваться в него со всеми своими возможностями и знаниями".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.hannover-messe.de
02.05.06*

УНИВЕРСИТЕТ ШТРАЛЬЗУНДА ПРЕДСТАВЛЯЕТ КАМЕРУ СГОРАНИЯ ДЛЯ МАЛЫХ ТУРБИН

Университет города Штральзунд представляет на Ганноверской Ярмарке 2006 испытательный стенд камеры внутреннего сгорания для газовой турбины.

Этот испытательный стенд является новым этапом на пути разработки малых газовых турбин. Стенд позволяет наблюдать и оптимизировать работу камеры сгорания в условиях, приближенных к производственным. Данный образец позволяет сделать расчеты для создания оптимальной камеры сгорания для каждой конструкции газовой турбины.

Малые газовые турбины используются в качестве мотора в ряде областей промышленности и рассматриваются как современные и многообещающие заменители до сих пор применявшихся поршневых двигателей. Это относится как к авиационным мото-

рам (так как малые газовые турбины демонстрируют более низкий вес на единицу мощности по сравнению со всеми остальными моторами), так и к другим областям, например к нецентральному электроснабжению, особенно в комбинации с повторным использованием отработанного тепла. Испытательный стенд камеры сгорания используется в разработке таких камер для малых турбин.

С 2001 г. ученые под руководством профессора Януша Шымчика (Janusz A. Szymczyk) ежегодно демонстрируют на Ганноверской ярмарке новые шаги в эволюции малых газовых турбин.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
26.04.06*

КОНФЕРЕНЦИЯ "ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ И СТРОИТЕЛЬСТВО ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ"

Промышленность: между инвестициями и сертификацией.

В начале апреля германские представители энергетической промышленности объявили об инвестициях в размере 30 млрд. евро на строительство электростанций и соответствующей инфраструктуры.

Концерн RWE уже закончил строительство электростанции на буром угле в районе Нойрата и планирует строительство еще одной электростанции на каменном угле и первой большой электростанции без выбросов углекислого газа.

Компания Vattenfall планирует строительство двухуровневой электростанции на каменном угле и новой газо-паротурбинной электростанции. Норвежский энергетический концерн Statkraft пригрозил остановить строительство обеих своих тепло-газотурбинных станций в случае, если в соответствии с реко-

мендациями Второго Национального конгресса по оптимальной эффективности производства будет выделено меньшее количество сертификатов на выброс углекислого газа для газовых электростанций, чем для работающих на угле.

Конференция "Электростанции и строительство электростанций" (13 и 14 июня 2006 г., Дюссельдорф, ФРГ), будет посвящена энерго-политическим и экономическим аспектам строительства электростанций в Германии в условиях существования независимых поставщиков электричества, повышения цен на традиционные энергоносители и обеспечения бесперебойных поставок.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам
www.euroforum.de/presse/kraftwerke06e
16.05.06*

НОВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ УГОЛЬНЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

Siemens покупает газо-угольный бизнес швейцарской группы Sustec.

Компания Siemens Power Generation (PG) расширяет свой бизнес по выработке электроэнергии, добавляя к нему продукты и решения по насыщению газами угля путем включения в свой актив технологий и инженерных решений группы компаний Sustec.

Приобретение включает в себя германскую компанию Future Energy GmbH и 50% китайского совместного предприятия (оставшейся долей владеет компания Shenhua Ningxia Coal Group). Данной покупкой Siemens обеспечивает себе владение ключевыми технологиями в области бедного выбросами производства электроэнергии. В рамках дальнейшего развития технологии компания планирует строительство крупной станции по насыщению угля газом в городе Шпрееталь с термической мощностью более чем 1000 мегаватт. Приобретение группы компаний Sustec должно пройти проверку и быть одобрено ведомствами по надзору за картелями. Сумма сделки не разглашается.

Наряду с различными сортами угля так называемая технология "воздушного потока и обогащения угля газом" компании Sustec позволит использовать в качестве топлива нефтяной кокс и отходы рафинации. На фоне повышающихся цен на энергоносители это означает появление интересных перспектив роста. За прошедшие месяцы уже были запущены несколько крупных проектов по обогащению угля газом, в том числе три больших станции в Китае.

Запланированная станция по обогащению газом угля в Шпреетале рассчитана на общую термическую мощность в 1000 мегаватт, с ее помощью Siemens планирует перейти на новый уровень объемов производства. После завершения строительства и тестовой фазы, примерно через три года, станция будет запущена в коммерческую эксплуатацию. Производимый синтезированный газ позволит вырабатывать как электроэнергию, так и примерно 600.000 тонн метанола ежегодно.

За прошедшие годы спрос на паровые электростанции значительно вырос. Прежде всего это связано с растущим спросом на рынке Китая. При этом и на других важных мировых рынках, например, в США, растет интерес к более экологичным технологиям эксплуатации электростанций на основе угля. "В будущем работающие на угле электростанции сохраняют за собой высокую долю в производстве электроэнергии", говорит Клау Фогес, Председатель Правления компании Siemens Power Generation. В свете устойчивых высоких цен на природный газ а также растущих требований к защите окружающей среды и безопасности эксплуатации, интерес к решениям на основе "чистого" использования угля повышается.

"На этом фоне инновативные концепты электростанций, например такие, как станции IGCC, приобретают решающее значение", продолжил Фогес.

В случае со станциями типа IGCC (Integrated Gasification Combined Cycle) речь идет о комбинированной газо- и паротурбинной электростанции, расширенной за счет установки по выработке синтезированного газа путем газификации угля. Этот синтезированный газ заставляет вращаться газовую турбину, чьи горячие выбросы в свою очередь отводятся в специальный резервуар. Получающийся пар вращает дополнительную паровую турбину и таким образом обеспечивает максимальное производство электричества.

Выбросы станций типа IGCC значительно ниже чем выбросы обычных, даже самых современных, угольных ТЭЦ. На следующем этапе развития должно стать возможным полное выделение углекислого газа из синтезированного газа и его хранение в подземных резервуарах. Это позволит создать технологию, существенно улучшающую перспективы на пути к безвредным для экологии и климата способам добычи электроэнергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
16.05.06*

ПЛАНЕР ЛЕТИТ В БЕРЛИН

На международной выставке воздухоплавания в Берлине, которая пройдет с 16 по 21 мая, будет представлен проект турбинного планера, разработанный в стенах Технической высшей школы г. Эсслинген.

Хотя модель-прототип уже почти готова, планер, оснащенный турбинным мотором, еще далек от того, чтобы по-настоящему подняться в воздух. Модели, разработанной в стенах факультета машиностроения Технической Высшей школы города Эсслинген, предстоит пройти ряд испытаний и сертификаций. Честолюбивая цель, поставленная профессором Ульрихом Шертнером (Ulrich Gaertner) и его коллегами, предполагает разработку моторного планера, оснащенного технической возможностью для обратного полета.

Планер, оснащенный турбинным мотором, будет представлен общественности на международной выставке воздухоплавания в Берлине, которая пройдет с 16 по 21 мая. Уже в прошлом году многие планиеристы возлагали большие надежды на этот проект.

Планиеры с мотором уже существуют. "Однако", - как говорит Клемен Харр (Clemens Harr), ассистент, - "эти планиеры очень быстро теряют высоту за то время, которое требуется для приведения их моторов в рабочее состояние, что существенно затрудняет возможность дотянуть до посадочной площадки. Теперь же, так как мотор встроен в планиер, не требуется терять время на выдвигание мотора на рабочую позицию". Без мотора при слабом восходящем потоке планиеру приходится приземляться где-нибудь посреди поля. Поэтому для планиеристов очень вос-

требуется помощь в обратном полете при возвращении домой. Однако перед установкой мотора еще нужно решить некоторые технические моменты. Необходима установка проивопожарной защиты, так как в противном случае изобретение не пройдет контроля соответствующих инстанций. Решение было найдено: на планиере установлен огнетушитель, который в случае пожара забирает воду из водяного бака под давлением. Устройство срабатывает от сенсора и в случае пожара моментально гасит мотор.

Другая важная особенность конструкции вызвана необходимостью уменьшить уровень шума. При полете на высоте в 300 метров мотор должен производить шум, не превышающий установленных норм. Это потребовало установки особых звукопоглотителей, разработанных совместно с одним из автопроизводителей. В будущем такой планиер также сможет перевозить небольшие грузы весом до 10 килограммов. На конструкции планиера можно будет без труда устанавливать сенсорные датчики для замеров воздуха или климатических наблюдений.

В проекте заинтересованы различные компании. Все этапы проекта тщательно фиксируются документально. Важно и то, что документация ведется таким образом, что с одной стороны она не настолько обширна, чтобы ее никто не прочел, с другой - достаточно прозрачна и емка, чтобы не затруднять работу над проектом. Такое управление знанием очень важно для фирм, задействованных в развитии проекта. Это также позволяет организаторам надеяться на привлечение достаточного числа спонсоров.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.fht-esslingen.de
15.05.06*

ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЙ ПРОЦЕСС РАБОТЫ ГАЗОВОЙ ТУРБИНЫ

Финансовая поддержка компании Vattenfall Europe наукоемких исследований.

Малые тепловые электростанции частично отключаются с наступлением летнего сезона. Основную массу энергоснабжения берут на себя большие электростанции, показатели КПД которых в современной Европе составляют около 40%.

Разработка нового типа функционирования газовой турбины с интегрированным круговоротом пара (DREGID), осуществленная учеными Института энерготехнических технологий Дрезденского университета, дает возможность совмещения процессов производства тепла и электричества на новых принципах, позволяющих, в том числе, полностью автономное использование одного из этих двух процессов. Такой способ совмещения энерго- и теплотдобычи позволяет достичь КПД в 90% и существенно облегчает задачи экономии ресурсов и снижения нагрузки на окружающую среду. Кроме того, в летние месяцы производство тепла может быть прекращено, так что будет производиться исключительно электрический ток, в то время как обычные блочные электростанции,

малые газовые турбины и микротурбины, а также топливные элементы в таких случаях из экономических соображений часто отключаются от сети.

При энергоснабжении при помощи интегрированных газо- и паротурбинных процессов только с одной газовой турбиной (обычные газо-паровые теплоэлектростанции нуждаются в дополнительной паровой турбине) возможно достижение КПД до 45% при выработке электроэнергии. Другим новшеством является отсутствие водяного пара в процессе производства (это похоже на использование теплоты сгорания в отопительных котлах) После обработки конденсата вода снова может быть использована для выработки пара.

Инновативная разработка дрезденских исследователей представляет большой интерес прежде всего из-за подвижности схемы использования тепла и энергии. Запланированное прямое подключение к теплосети германской компании DREWAG позволит произвести тестирование системы в реальных условиях.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.tu-dresden.de
12.05.06*

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

В ЛИЦЕЕ №1550 ПРОШЛА МОСКОВСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА ШКОЛЬНИКОВ

В московском лицее №1550 прошла Московская региональная политехническая олимпиада школьников, организованная Клубом авиастроителей по поручению правительства Москвы.

В олимпиаде приняли участие 65 учащихся десятых и 45 учеников одиннадцатых классов. В жюри олимпиады входили учителя физики и математики: М.Л. Москвитин (председатель), Г.Н. Смирнова, Л.Н. Космакова, Л.А. Головкина, а также В.И. Зазулов первый вице-президент Клуба авиастроителей, д.т.н., профессор.

После тщательного изучения письменных работ были названы имена победителей:

- Иван Зотов,
10 класс лицея № 1550, 33 балла;
- Алексей Серов,
10 класс лицея №1550, 28 баллов;
- Алексей Зотович,
10 класс лицея №1502, 22 балла;
- Алексей Зверев,
11 класс гимназии №1528, 30 баллов;
- Кирилл Масалов,
11 класс средней школы № 1958, 25 баллов;
- Иван Пелепенко,
11 класс гимназии № 1534, 22 балла;
- Константин Соловьев,
11 класс гимназии № 1534, 18 баллов;
- Андрей Казаков,
11 класс лицея №1524, 18 баллов.

Желающие почувствовать себя участником олимпиады могут на досуге попробовать решить некоторые задачи:

1. Мощность двигателя часто определяют с помощью так называемого тормозного динамометра, состоящего из двух колодок, плотно охватывающих вал двигателя. К одной из колодок прикреплен рычаг, к концу которого подвешивают груз. Массу груза M подбирают так, чтобы он компенсировал действие сил трения на валу и рычаг находился при этом в горизонтальном положении. Определить мощность двигателя, если при частоте вращения вала 60 об/мин и длине рычага $L = 1$ м масса груза равна 50 кг.

2. Цех по производству комплектующих для авиационных двигателей вводится в строй постепенно, выдавая в первый день X_1 % продукции от нормы, во второй день X_2 %, в n -й день X_n % от нормы. Составить алгоритм (блок-схему) для расчета выпуска продукции S за n дней, если в первый день цех выдал A тонн продукции.

3. Шкив приводится во вращение приводным ремнем. Радиус шкива $R = 25$ см, частота вращения

120 об/мин. Известно, что сила натяжения ведущей ветви ремня в два раза больше, чем у ведомой. Определить величины этих сил, если шкив развивает мощность 15 кВт. Проскальзывание отсутствует.

Через месяц, 14 апреля, в ходе работы IX Международного салона "Двигатели 2006" состоялся второй тур III Ежегодной олимпиады по истории авиации и воздухоплавания. Как и в предыдущие годы, организаторами олимпиады стали Клуб авиастроителей, Некоммерческая организация "Авиакосмофонд", Департамент образования и Департамент науки и промышленной политики г. Москвы.

В первом (заочном) туре приняло участие свыше ста юношей и девушек. Решением жюри были определены девять победителей, приславших свои работы по предложенным оргкомитетом темам:

- Владимир Боровиков, г. Усьлье-Сибирское, тема "Самолеты короткого взлета и посадки";
- Сергей Власов, г. Мичуринск, "Первые трансатлантические перелеты";
- Анна Деднева, г. Москва, "Первые трансатлантические перелеты";
- Виктор Жаворонков, г. Москва, "Лучшие пассажирские лайнеры XX века";
- Дмитрий Каратеев, г. Москва, "Роль авиации в современной войне";
- Сергей Локтев, г. Краснодар, "Игорь Сикорский в американский период его конструкторской деятельности";
- Сергей Малютин, г. Новокуйбышевск, "Незаменимый "Кукурузник" У-2 и его вклад в победу над фашизмом";
- Николай Медведь, г. Москва, "Современные стратегические бомбардировщики";
- Степан Сергеев, г. Москва, "Истребители третьего тысячелетия".

Благодаря электронной почте все большее число ребят из разных уголков России принимает участие в первом туре, а благодаря помощи спонсоров некоторые из них смогли приехать в Москву. Победители второго тура В. Боровиков (1 место), С. Сергеев (2 место), Н. Медведь (3 место) получили ценные подарки. А на следующий день все участники смогли подняться в небо на спортивных самолетах с подмосковного аэродрома "Борки".

В сентябре на сайте Клуба авиастроителей (<http://www.olymp.asclub.ru>) появятся темы работ следующей олимпиады.

источник: журнал "Двигатель"

ПОБЕДИТЕЛЕМ КОНКУРСА "КОМПЬЮТЕРНЫЙ ИНЖИНИРИНГ" 2006 ГОДА СТАЛ ЧЛЕН КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Куприков Никита - член Клуба авиастроителей, победитель 2-й ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, стал победителем конкурса "Компьютерный инжиниринг" 2006 г.

В феврале-марте 2006 года РГТУ им. К.Э. Циолковского (www.mati.ru) и Научно-исследовательский центр автоматизированных систем конструирования (www.nicask.ru) проводили 8-й Всероссийский конкурс "Компьютерный инжиниринг" 2006 года в рамках Международной научной молодежной конференции ХХХII "Гагаринский чтения". Целью конкурса является повышение качества инженерного образования и конкурентоспособно-

сти промышленности на основе расширения использования CAD/CAM/CAE систем и CALS-технологий, привлечение талантливой молодежи к работе в промышленности.

В разделе "Курсовые работы" победителем стал Куприков Никита - член Клуба авиастроителей, победитель 2-й ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, проводимой клубом, студент ГТУ "МАИ" - с работой "Биофизика авиационной экологии".

*источник: Клуб авиастроителей
18.05.06*

ОТКРЫТ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

На сайте Клуба авиастроителей (www.as-club.ru) открыт Форум бухгалтеров предприятий авиастроения. Форум предназначен для общения бухгалтеров отрасли между собой и ведущими специалистами Минфина России.

Приглашаем всех к обсуждению самых насущных вопросов и формированию единого профессионального мнения по ним.

*источник: Клуб авиастроителей
03.05.06*

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ НАЧАЛ ПОДГОТОВКУ КО ВТОРОМУ ВСЕРОССИЙСКОМУ ФОРУМУ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Клуб авиастроителей начал подготовку ко Второму Всероссийскому форуму бухгалтеров авиастроительной отрасли. Проведение Форума намечено на третью декаду сентября.

В связи с поступившими пожеланиями о проведении Второго форума за пределами г. Москвы Оргкомитет форума рассматривает варианты воз-

можного места проведения. Обсудить предложенные варианты и высказать свои пожелания можно на сайте Клуба авиастроителей (www.as-club.ru) на открытом форуме бухгалтеров предприятий авиастроения.

*источник: Клуб авиастроителей
05.05.06*

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



СПОНСОРСКОЕ УЧАСТИЕ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СПОНСОРСКИЙ ПАКЕТ КЛУБА

"Спонсорский пакет Клуба" представляет собой комплекс услуг рекламно-информационного характера, оказываемых Клубом своим спонсорам (юридическим лицам).

Спонсорские средства используются на осуществление уставной деятельности Клуба, включая финансирование Программ Клуба.

Спонсорский пакет включает в себя:

1. Размещение информации о спонсоре и текстовой ссылки на сайт спонсора на сайте Клуба авиастроителей.
2. Размещение логотипа спонсора на последней обложке Бюллетеня Клуба авиастроителей.
3. Именной сертификат спонсора.
4. Упоминание спонсора с печатных и электронных СМИ при публикациях материалов о Клубе авиастроителей и проводимых им мероприятиях.
5. Размещение логотипа спонсора в информационных материалах Клуба авиастроителей на всех мероприятиях Клуба.
6. Размещение информации о спонсоре на Доске благодарности Клуба авиастроителей (электронная и в офисе Клуба).
7. Получение персональных приглашений на все основные мероприятия Клуба авиастроителей.

СТАТУС СПОНСОРОВ

Спонсорское участие в деятельности Клуба предполагает 5 основных статусов:

- Генеральный спонсор (партнер Клуба)
- Официальный спонсор
- Программный спонсор
- Спонсор
- Информационный спонсор

Статус Спонсора может быть изменен по желанию спонсора.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР КЛУБА (ПАРТНЕРА КЛУБА)

Генеральный спонсор обладает всеми правами спонсора Клуба, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба".

Дополнительный спонсорский пакет Генерального спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.
- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.
- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба.
- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

- Преимущество размещение логотипа на специальных мероприятиях Клуба авиастроителей.

- Выпуск Клубом в связи с мероприятиями специального пресс-релиза, посвященного спонсору.

Генеральный спонсор Клуба также имеет право:

- Вкладывать собственный пресс-релиз или специальную информацию в папки участников и журналистов при проведении официальных мероприятий Клуба.

- Вручать специальные призы, подарки и сувениры членам Клуба или участникам официальных мероприятий, проводимых в рамках Программ Клуба.

- Проводить конкурсы и учреждать призы в Программах, проводимых Клубом авиастроителей.

Отдельной преференцией Генерального спонсора Клуба является то, что:

- Любое официальное упоминание о Клубе авиастроителей и Программах Клуба сопровождается обязательным упоминанием Генерального спонсора.

Стоимость спонсорского пакета Генерального спонсора Клуба (партнера Клуба) - \$25.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР КЛУБА

Официальный спонсор обладает всеми правами спонсора Клуба, указанными в п.п. 1-7 главы "Спонсорский пакет Клуба".

Дополнительный спонсорский пакет Официального спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

Стоимость спонсорского пакета Официального спонсора Клуба - \$10.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

ПРОГРАММНЫЙ СПОНСОР КЛУБА

Программный спонсор обладает правами спонсора Клуба, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба", с учетом того, что Программный спонсор упоминается в рекламно-информационных материалах Клуба в связи с конкретными Программами Клуба, спонсором которых он является.

Дополнительный спонсорский пакет Программного спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба с возможностью обсуждения и опроса.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

Стоимость спонсорского пакета Программного спонсора Клуба - \$5.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

СПОНСОР КЛУБА

Спонсор Клуба обладает всеми правами, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба".

Стоимость спонсорского пакета Спонсора Клуба - \$ 1.000 в год.

источник:
Клуб авиастроителей

XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАНИИ»

С 28 по 29 июня 2006 года в рамках Конгресса «Информационные технологии в образовании» пройдет XVII Международная конференция «Применение новых технологий в образовании».

В конференции примут участие представители организации Computer Using Educators (США) и специалисты других стран. Официальные языки - русский и английский.

ОРГАНИЗАТОРЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Министерство образования и науки РФ
Российская академия образования
Министерство образования Московской области
Фонд новые технологии в образовании "БАЙТИК"
Центр новых педагогических технологий АНО
"ИТО"
COMPUTER USING EDUCATORS INC, USA

ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Конференция посвящена вопросам практического использования новых технологий в образовании и будет проводиться по следующим направлениям:

1. Теория и методика обучения информатике.
2. Информационные технологии в обучении.
3. Олимпиады и конкурсы по информатике
4. Дистанционное обучение.
5. Качество образования и методы его измерения.
6. Подготовка специалистов в области информатизации образования.
7. Разработка и экспертиза образовательных электронных ресурсов.
8. Информационно-образовательная среда учебного заведения.

ФОРМА УЧАСТИЯ

1. Устное выступление.
2. Устное выступление и публикация.
3. Публикация.

В программу конференции будут включены «круглые столы» для обсуждения проблем информатизации. Состоится выставка-ярмарка учебников, программных и технических средств и другие мероприятия.

Заявку на участие в работе конференции и тезисы докладов необходимо выслать по электронной почте до 30 мая 2006 года в адрес оргкомитета конференции по адресу: bytic@ttk.ru

Участие в конференции без публикации тезисов – бесплатно.

Проезд, проживание и питание участниками оплачивается самостоятельно. По желанию участника Оргкомитет может забронировать место для проживания при подаче заявки до 15 июня 2006 г.

Рекламные материалы для публикации в материалах конференции должны быть предоставлены до 30 мая 2006 г.

ОРГКОМИТЕТ

г. Троицк, Московская область, Сиреневый бульвар, д.11, Фонд «Байтик».

Тел/факс: (495)330-96-32, (495)334-03-67, (495)334-57-81

Эл. почта: bytic@ttk.ru

сайт www.bytic.ru

источник: www.bytic.ru

**Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КАНДАУРОВА**

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

**Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
члена 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

ПАМЯТИ АЛЕКСЕЯ ИВАНОВИЧА ГОРОХОВА

30 апреля 2006 года ушел из жизни выдающийся советский журналист, человек, всей своей судьбой связанный с отечественной авиацией и космонавтикой. И не просто их пропагандист, "воспеватель", а и инженер, немало потрудившийся над решением их практических проблем.

Алексей Иванович и родился-то в 1939 году возле небесных трасс - в селе Сеща на Брянщине - там, на знаменитом в истории будущей Великой Отечественной войны военном аэродроме базировалась авиационная часть, где инженером служил его отец - выпускник Академии имени Жуковского.

Алексю Ивановичу словно на роду было написано - летать. Он и начал после школы учебу в Харьковском авиационном училище, но был комиссован по состоянию здоровья. Тогда Алексей Иванович поступил в МАИ на факультет двигателестроения и по окончании был принят на работу в знаменитую организацию, вкратце называвшуюся "фирмой С.П.Королева". Семь лет он работал в Подлипках и, по свидетельству сослуживцев, его и сейчас поминают на фирме добрыми словами.

В те годы и проявился талант Горохова - журналиста. Помнятся его статьи по проблемам авиации и космонавтики в "Комсомолке", популярнейшем тогда журнале "Техника - молодежи". Его кругозор журналиста расширяло тесное знакомство и дружба с авиастроителями, летчиками-испытателями: Алексей Иванович и жил бок о бок с ними - в поселке Чкаловском.

А дальше - путь профессионального журналиста, приведший его на вершину тогдашней прессы, в главную газету страны - "Правду". Но прежде он работал в Агентстве печати "Новости", окончил Высшую партийную школу, стал одним из создателей новой газеты гражданской авиации "Воздушный транспорт" - заместителем главного редактора. Затем - отдел науки "Литературной газеты" и, наконец, талантливого популяризатора достижений авиации приглашают на работу в "Правду". Репортажи Алексея Ивановича украшали страницы газеты.

В 1985 году полковник Горохов был назначен редактором "Правды" по военному отделу, сменив на этом посту знаменитого Тимура Аркадьевича Гайдара, контр-адмирала и сына автора "Тимура и его команды".

И в ту пору Горохова не отпускало небо. Правда, чаще это было военное, тревожное небо. Полеты в районы боевых действий в Афганистане, где он, впрочем, "пропылил" сотни километров и на бэтэрах по множеству трудных военных дорог. Полеты в районе планетарного масштаба катастрофы в Чернобыле, облеты взорвавшегося реактора...

За афганские командировки Алексей Иванович был удостоен Ордена Красной Звезды.

Несколькими годами позже А.И.Горохов, опаленный Афганистаном и Чернобылем, специальным корреспондентом "Правды" отхлебывал от из моря народного горя в горячих точках разрушаемого Советского Союза. Его репортажи были не просто отражением происходящего - их отличал анализ глубинных причин надвигающейся катастрофы...

...Довелось А.И.Горохову после "Правды" создать и собственную газету. Разумеется, она называлась "Наши крылья" и писала об авиации и авиаторах. Но в отличие от журналистского, - талантом бизнесмена, владельца газеты Горохов не обладал: штормовые волны рынка захлестнули столь нужное читателям, но вовсе не прибыльное издание.

Но Алексей Иванович остался верен главной своей теме и любви - авиации и космонавтике. И когда служил в аппарате Госдумы РФ, и когда работал в Аэрофлоте. Его талант писателя и журналиста нашел яркое отражение в написанной им книге об истории, людях и делах предприятия, занимающего особое, ключевое место в ракетно-космической отрасли России - Государственного космического научно-производственного центра имени М.В.Хруничева. Первый том книги Алексей Иванович успел подготовить к изданию при жизни. Второй том, зная о своей болезни, спешил закончить в год 90-летия прославленного предприятия. Это ему не удалось...

Выдающемуся российскому журналисту по праву должно быть отведено место в истории отечественной авиации и космонавтики - среди тех, кто, как он, посвятил свою жизнь их идеологической и информационной поддержке и тем самым - укреплению могущества Родины.

Клуб авиастроителей

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