

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 1 (13), январь 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	33
ОБЗОР ПРЕССЫ	43
ИНТЕРВЬЮ	86
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	92

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **35**
стр.



ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

16-17 февраля 2006 г., Москва, отель «Золотое кольцо»

подробности
на **89**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

В 2006 году Минпромэнерго намерено доработать стратегии развития ОПК и авиационной промышленности на период до 2015 года	3	Холдинговая компания "Ленинец" завершила модернизацию самолета Ил-38, находящегося на вооружении ВМС Индии	12
В России будет создан огромный авиастроительный холдинг	3	ММПП "Салют" готов участвовать в тендерах на разработку и производство газовых турбин для ВМФ	12
Меркель пригласила Путина посетить аэрокосмический салон в Берлине	4	НПО "Сатурн" открыло филиал в Санкт-Петербурге	13
Ставка сделана на новое агентство Сергея Иванова	4	Для безопасности летчиков	13
Военная авиация в штопоре?	5	Испытывается первый самолет И-3М, собранный на новой производственной площадке	14
Советник президента РФ знакомится с "оборонкой" Нижегородской области	5	Ту-214 не торопится в "Трансаэро"	14
Долги в обмен на самолеты	6	Первый самолет Ил-96-400Т будет поставлен заказчику в первом квартале 2007 года	14
Истребителю пятого поколения полегчало	6	Портфель заказов на самолеты семейства Ил-76 составляет 42 машины	15
"Ренове" запретили судиться с владельцами ВСМПО	7	Ближнемагистральный самолет Ил-114 собирает портфель заказов	15
Украинско-российские воздушные мосты	7	Ту-160 принят на вооружение дальней авиации	15
Перенос срока первого полета RRJ не отразится на сроках поставок самолетов на рынок	7	Третий самолет Ту-334 будет достроен и продан	16
Программа создания самолета Ил-112В будет финансироваться в 2006 году в большем объеме	8	Беларусь заинтересована в покупке Ту-204-300	16
Государственные испытания модернизированного штурмовика Су-25ТМ начнутся в этом году	8	Подписан контракт на поставку в Алжир истребителей МиГ-29	16
Арсеньевские авиастроители готовятся к производству новых самолетов	8	Бе китайскому авиарынку	17
Завершены государственные испытания модернизированного штурмовика Су-25СМ	9	Россия вооружила Индию противолодочным "Морским змеем"	17
Завершение государственных испытаний МиГ-АТ перенесено на первое полугодие 2006 года	9	Авиазавод "Сокол" поставляет авиакомплекты самолетов в Италию	18
Третий МиГ-АТ будет предназначен для российских ВВС	9	"Ильюшин Финанс Ко" отправила Ил-96 на Кубу	18
МС-21 должен иметь характеристики на 5% выше, чем новое поколение Airbus A320 и Boeing 737	10	Франция и Россия продвигаются в реализации совместных проектов в космической области и авиастроении	18
Ил-38 ждет модернизация	10	Владимир Путин призвал турецкие авиакомпании более активно работать по перевозке российских туристов	19
Ан-148 проходит испытания якутскими морозами	10		
В начале 2006 года все три Як-130 будут предъявлены на госиспытания	11	Airbus рассматривает Россию как важного стратегического партнера	19
Все самолеты-амфибии "Аккорд-201" будут дизельными	11	Корпорация Boeing намерена инвестировать в Россию в ближайшие пять лет 2,5 млрд долларов	19
Для ВВС России разрабатывается легкий самолет нового поколения Ил-112В	11	Boeing полетит из Дубны	20
В 2006 году КАПО намерено начать производство Ту-334	12	Авиакомпании РФ в 2005 г. пополнили свои авиапарки 35 самолетами Boeing и 4 Airbus	20

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за январь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

В 2006 ГОДУ МИНПРОМЭНЕРГО НАМЕРЕНО ДОРАБОТАТЬ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОПК И АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ПЕРИОД ДО 2015 ГОДА

В 2006 году Минпромэнерго будут доработаны стратегии развития оборонно-промышленного комплекса и авиационной промышленности на период до 2015 года, стратегии развития судостроительной промышленности, стратегии развития электронной промышленности России на период до 2030 года. Для реализации указанных стратегий будет организована разработка приоритетных инвестиционных и инновационных проектов.

На базе ведущих предприятий-разработчиков и производителей гражданской и военной авиационной техники начнет работать Объединенная авиационная корпорация. Об этом сообщает пресс-служба министерства.

В правительство РФ будут внесены проекты нормативных правовых актов по развитию судостроительной и авиационной техники, созданию интегрированных структур и казенных предприятий в ОПК, повышению роли головных организаций интегрированных структур и совершенствованию работы органов управления такими структурами, предупреждению банкротства стратегических предприятий и организаций, созданию благоприятных для предприятий и организаций условий деятельности, включая внешнеторговую.

Планируется подготовить предложения по включению в федеральную адресную инвестиционную программу проектов, реализуемых в ОПК, в том числе по гособоронзаказу, а также по привлечению негосударственных, в том числе иностранных, инвестиций в ОПК. Будет разработан и внесен на утвер-

ждение в Правительство проект федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007-2010 годы и на период до 2015 года".

Будет реализован комплекс приоритетных опытно-конструкторских работ, обеспечивающих создание перспективного авиационного комплекса, не уступающего по своим боевым возможностям лучшим мировым аналогам, создание научно-технического задела для авиационной техники и вооружения нового поколения для начала их полномасштабной разработки после 2010 года.

Важнейшей задачей является обеспечение строительства боевых кораблей XXI века, ремонта и модернизации стратегических ракетных атомных подводных лодок, выполнение договоров в сфере ВТС, в частности контракта с Индией по переоборудованию ТАКР "Адмирал Горшков".

Будут реализованы пять программ Союзного государства, включая разработку и реализацию двух проектов новых программ: "Разработка и освоение серий интегральных микросхем и полупроводниковых приборов для аппаратуры специального назначения и двойного применения"; "Разработка и создание нового поколения функциональных элементов и изделий СВЧ-электроники, оптоэлектроники и микросенсорики для радиоэлектронных систем аппаратуры специального и двойного назначения".

источник: ИА "Финмаркет"
24.01.06

В РОССИИ БУДЕТ СОЗДАН ОГРОМНЫЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

В самое ближайшее время в России будет создан огромный авиационный холдинг, который будет заниматься вопросами военной и гражданской авиации. Об этом заявил журналистам вице-премьер правительства РФ, министр обороны России Сергей Иванов.

"И дальше мы пойдем по пути создания таких интегрированных структур, которые бы помогли частично снять нагрузку с Министерства обороны", - добавил он. По словам Иванова, никаких новых министерств в сфере ВПК, таких, как Миноборонпром, создаваться не будет.

Военно-промышленный комплекс "будет удерживаться в трех стратегических направлениях", первым из которых будет заниматься Федеральное

агентство по промышленности, вторым - Росатом и третьим - Роскосмос.

Иванов добавил, что российская армия должна развиваться сбалансированно, и в этом процессе "не должно быть однобокости". "Например, мы не можем тратить до 50% финансирования на поддержание ядерных сил, тем самым забывая про все остальное", - сказал он. Вместе с тем Иванов подчеркнул, что в первую очередь военное ведомство намерено финансировать разработку и производство высокотехнологичных образцов вооружения. На такие разработки Минобороны будет увеличивать средства в гособоронзаказе, передает РБК.

источник: газета "Труд"
18.01.06

МЕРКЕЛЬ ПРИГЛАСИЛА ПУТИНА ПОСЕТИТЬ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН В БЕРЛИНЕ

Канцлер ФРГ Ангела Меркель пригласила Владимира Путина посетить в мае аэрокосмический салон в Берлине.

Кроме того, как сказала Меркель на пресс-конференции в Москве, форум "Петербургский диалог" в сентябре будет продолжен в Дрездене, где германский канцлер также "будет рада видеть российского президента".

Меркель также подтвердила, что российско-германские консультации продолжатся в апреле в Томске.

Канцлер ФРГ отметила, что на переговорах с президентом РФ был обсужден "самый широкий спектр тем".

"Я уверена, что у нас есть еще возможности для расширения и углубления нашего стратегического партнерства", - сказала Меркель.

Берлинский авиасалон (ILA-2006) будет проходить с 16 по 21 мая этого года в аэропорту Шеннефельд, расположенном неподалеку от столицы Германии. В 2005 году Международная авиационно-космическая выставка ILA и российский Международный

авиационно-космический салон МАКС подписали Протокол о намерениях, согласно которому в 2006 году в Берлине Россия выступит как страна-партнер.

Берлинский авиасалон относится к числу пяти крупнейших мировых авиационно-космических салонов и является старейшей в мире ярмаркой отрасли.

На выставке ILA представлена как гражданская коммерческая техника (грузовая, пассажирская, специализированная, частные и спортивные самолеты), так и военные и оборонные технологии.

Посетителям демонстрируют как сами машины - самолеты и вертолеты, так и оборудование, двигатели и системы для них, тренировочные технологии и различные виды управляемого оружия. На выставке также представлены космические технологии, на ILA-2006 особое внимание будет уделено искусственным спутникам различного назначения.

В рамках выставки проводятся показательные полеты.

*источник: РИА "Новости"
17.01.06*

СТАВКА СДЕЛАНА НА НОВОЕ АГЕНТСТВО СЕРГЕЯ ИВАНОВА

Чем больше денег выделяет правительство силовикам, тем чаще оно сталкивается с неэффективностью их использования. По словам вице-преьера и министра обороны Сергея Иванова, есть большие сомнения в способности отечественной промышленности качественно и в срок поставить оплаченную военную технику.

Как заявил вчера глава Федеральной службы по оборонному заказу - контрольного органа, наблюдающего за реализацией гособоронзаказа, Андрей Бельянинов, накопилось множество "системных проблем", без решения которых невозможно перевооружение российской армии.

Сложившаяся в России система расходования средств гособоронзаказа вызывает все больше критики не только Бельянинова, но и Минфина, Минобороны, Минэкономразвития и парламента. "Сегодня в России процветает бесконкурсная система раздачи бюджетного гособоронзаказа "своим исполнителям", - говорят в Рособоронзаказе.

"В рамках оборонного заказа действует система произвольного ценообразования, которая ведет к неконтролируемому росту цен на поставляемые силовикам товары", - считают в Минэкономразвития.

Действительно, практически каждая проверка выявляет массовые нарушения и неэффективность выполнения гособоронзаказа. Например, отечественная промышленность строит корабли для Индии почти в два раза быстрее, чем для собственных Вооруженных сил. При этом отечественным заводам (да и самим военным) выгоден бюджетный долгострой, ведь в контрактах по оборонзаказу нет штрафных санкций.

За годы реформ в "оборонке" сложился механизм произвольного расходования бюджетных средств, который выгоден и военным, и их поставщикам. Не

отвечает за конечную эффективность и возглавляемая Бельяниновым служба, которая начала свою работу около года назад - положение о Рособоронзаказе Владимир Путин утвердил указом от 21 января прошлого года. Полномочия Рособоронзаказа позволяют называть эту структуру своего рода "счетной палатой" по расходованию бюджетных средств силовиков".

Поле для контролеров Рособоронзаказа впечатляюще: кроме Минобороны, официальными заказчиками в рамках гособоронзаказа являются сегодня более трех десятков структур. Только в ведомстве Сергея Иванова с прошлого года действует система единого заказчика для гособоронзаказа во главе с генералом армии Александром Московским. Рособоронзаказ находится в ведении Минобороны.

"Мы провели более 400 проверок и выявили более 1300 нарушений и недостатков в организации выполнения гособоронзаказа - многие наши материалы переданы в прокуратуру", - заявил вчера Андрей Бельянинов.

Выход из сложившейся ситуации предлагается в создании еще одного, на этот раз не зависимо от Минобороны агентства, которое будет полномочно заключать или не заключать контракты в рамках гособоронзаказа. "Мы выполняем функции полицейского по гособоронзаказу, который задает неудобные вопросы и вникает в эффективность расходования бюджетных денег", - говорит глава Рособоронзаказа.

"Однако сами по себе проверки не способны качественно улучшить ситуацию, - считает контролер из Рособоронзаказа, - ведь системные недостатки при выполнении гособоронзаказа можно исправить только системными мерами".

*источник: газета "Газета"
19.01.06*

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ В ШТОПОРЕ?

На днях член Комитета Госдумы РФ по обороне генерал-майор Николай Безбородов выступил с заявлением о состоянии наших Военно-воздушных сил. Оно, на мой взгляд, стоит того, чтобы процитировать его почти полностью:

"В настоящее время около 90% авиационной техники ВВС эксплуатируются за счет продления их ресурсов и сроков использования. Износ составляет более чем 57%, из них 55% эксплуатируются более 15 лет, 40% - от 5 до 10 лет и только 20 самолетов - менее пяти лет. Для перевооружения ВВС в течение ближайших 20 - 25 лет необходимо ежегодно закупать до 150 боевых самолетов различных типов и около 60 вертолетов.

К сожалению, военный бюджет 2006 года, принятый в Госдуме, позволяет модернизировать (а не покупать) только 17 истребителей Су-27 и около 20 вертолетов Ми-8 и Ми-24".

Для гражданского человека, далекого от проблем наших ВВС, это признание парламентария наверняка выглядит убийственным и сенсационным. Для тех же, кто служит в ВВС, это давно уже привычная и печальная реальность. Жаль только, что столь суровое публичное признание прозвучало не из Минобороны, Генштаба или Главкомата ВВС, а из уст депутата Госдумы. А вот если бы это сделал, скажем, Главком ВВС генерал армии Владимир Михайлов, он бы мгновенно мог стать пенсионером.

Еще со времен Ельцина у нас так повелось: даже о мизерных сдвигах к лучшему генералы победно трубят на всю страну, а если о провалах, то президенту или министру обороны на ушко. Еще и под грифом "Совершенно секретно".

А теперь давайте попытаемся разобраться, что в действительности скрывается за цифрами, которые назвал Безбородов. То, что наши стареющие ВВС все круче входят в штопор, думаю, любому ясно. В пере-

воде на понятный язык "продление ресурсов и сроков использования 90% авиатехники" - все равно что 90-летнюю старушку слегка подлечить, поддурманить и выпустить на соревнование по спринту. Авось живой добежит до финиша.

57%-ный износ машин (что бы нам ни говорили об их легендарном долголетии) - это почти то же, что у каждой второй из них "предынфарктное" состояние. В любой момент может случиться сердечный приступ. А бюджета ВВС на запчасти едва хватает на то, чтобы подлатать лишь каждую четвертую машину.

Отсюда - боязнь командиров выпускать изношенные самолеты и вертолеты в небо, отсюда - и мизерный (по 30 - 40 часов в год) налет у пилотов вместо минимального 120-часового.

Отсюда и потеря навыков даже у асов (заблудившийся в небе Латвии и разбивший Су-27 майор ВВС Валерий Троянов тому подтверждение).

И если вам говорят, что в ВВС за последние годы втрое снизилось число аварий и катастроф, то знайте: истинная причина - в сокращении парка выслуживших свой срок боевых машин и сворачивании полетов.

Что же касается поставок новых самолетов и вертолетов в наши ВВС, судите сами: за последние 10 - 12 лет Россия на 70% перевооружила новьем ВВС Китая и Индии, поставила крупные партии истребителей в Малайзию, Сомали и другие страны, а на подходе еще дюжина контрактов на экспорт авиатехники с общей суммой \$5-6 млрд. Зато родные ВВС РФ получают в год лишь 7-8% новых боевых машин. И как прикажете все это называть?

*источник: газета "Комсомольская правда"
11.01.06*

СОВЕТНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ ЗНАКОМИТСЯ С "ОБОРОНКОЙ" НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Советник президента РФ Александр Бурутин находится с двухдневным визитом в Нижнем Новгороде.

Сегодня Александр Бурутин провел встречу с полномочным представителем президента РФ в Приволжье Александром Коноваловым.

Встреча проходила за закрытыми дверями. Как заявил по итогам встречи Бурутин, целью его поездки является посещение предприятий оборонно-промышленного комплекса Нижегородской области, в первую очередь, предприятий авиа- и судостроения.

В частности, Александр Бурутин собирается посетить ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол", Опытное-конструкторское бюро им. Африкантова и осмотрит уникальный экраноплан - самолет-амфибию, который произведен на нижегородском судостроительном заводе "Волга".

Советник президента РФ отметил, что Приволжский федеральный округ в целом богат на предприятия ОПК, в округе очень сильны направления судостроения, авиастроения, спецхимии, боеприпасной отрасли, радиоэлектроники.

Как подчеркнул Александр Бурутин, его интересует состояние предприятий и их участие в государственном оборонном заказе, причем речь идет не только о предприятиях, нацеленных на выпуск конечных изделий, но и о предприятиях, которые находятся на втором и третьем уровне кооперации - зачастую именно от них зависит выпуск конечного образца. По словам советника Президента РФ, важны все участники процесса.

"Сегодня - это не секрет.- формируется новая государственная программа вооружения, рассчитанная на 2006-2015 годы. Поэтому очень важно знать, насколько предприятия оборонно-промышленного комплекса способны выполнять те ли иные важные конкурентоспособные задачи новой государственной программы вооружения, нацеленной на модернизацию вооруженных сил", - сказал в заключение Александр Бурутин.

*источник: ИА "Новый регион"
17.01.06*

ДОЛГИ В ОБМЕН НА САМОЛЕТЫ

"Рособоронэкспорт" согласовал с властями Алжира пакетное соглашение на поставку военной техники на сумму свыше 4 млрд долл. Это крупнейшая оружейная сделка нашего ВПК с африканским государством за весь постсоветский период.

Подписание пакета контрактов военные приурачили к встрече Владимира Путина с президентом Алжира Абдельазизом Бутефликой, которая состоится в алжирской столице в начале февраля. Самый крупный контракт - на поставку 40 легких истребителей МиГ-29СМТ общей стоимостью 1,5 млрд долл. - уже парафирован. В рамках этого договора предусмотрен опцион на приобретение Алжиром еще 30 новых "МиГов" по схеме trade in в обмен на микояновские машины более ранних модификаций. Правда, опцион может быть реализован только в случае успешного выполнения поставочной части контракта. Если это произойдет, то РСК "МиГ" получит дополнительно около 1 млрд долл.

Помимо легких самолетов Алжир намерен закупить и тяжелые истребители производства корпора-

ции "Иркут". Контракт с этой компанией предусматривает приобретение 28 машин Су-30МКИ за 1,3-1,4 млрд долл. Но одними самолетами Алжир ограничиваться не намерен. У Концерна ПВО "Алмаз-Антей" алжирское военное ведомство закупит восемь зенитно-ракетных систем С-300ПМУ-2 на сумму около 1 млрд долларов. Наконец, вместе с Уралвагонзаводом предполагается реализовать масштабную программу на несколько сотен миллионов долларов по закупке новых танков Т-90С и модернизации имеющихся в армии Алжира танков Т-72 на мощностях местных предприятий. Впрочем, назвать большую алжирскую сделку крупным успехом наших переговорщиков можно с большим трудом. Чтобы получить многомиллиардные военные контракты, Россия вынуждена будет списать львиную долю алжирского долга бывшему СССР, который составляет почти 4,7 млрд долл.

*источник: журнал "Эксперт"
24.01.06*

ИСТРЕБИТЕЛЮ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОЛЕГЧАЛО

Тяжелый боевой самолет пятого поколения разработки АХК "Сухой" поднимется в воздух в 2007 году. В нынешнем году финансирование работ по его созданию будет резко увеличено. По мнению специалистов, возможное участие иностранных партнеров гарантирует самолету хорошие рыночные перспективы.

"В 2007 году, а может быть, и в конце 2006-го самолет пятого поколения должен подняться в воздух,- заявил вчера главком ВВС России генерал армии Владимир Михайлов.- Планер самолета определен, характеристики выверены". По его словам, работы над самолетом ведутся в соответствии с графиком. Также новостью является упоминание главкомом возможности создания легкого самолета пятого поколения.

"Параллельно мы будем делать более облегченный самолет, может быть, с одним двигателем",- сказал Михайлов.

Правда, у авиастроителей это заявление генерала вызвало недоумение. "В государственной программе вооружений значится только один самолет пятого поколения, тяжелый,- сообщил "Бизнесу" источник, близкий к АХК "Сухой".- Для легкого нужен будет отдельный заказ. А это - немалые деньги".

"Можно приводить разумные аргументы в пользу тяжелого или легкого истребителя, но реальность такова, что по всем нормативным документам, в том числе и по линии Министерства обороны, для разработки боевого авиационного комплекса пятого поколения выбран тяжелый самолет, и в его НИОКР уже вложены серьезные государственные средства",- соглашается заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. По имеющимся данным, в нынешнем году финансирование работ АХК "Сухой" по созданию самолета нового поколения будет существенно увеличено. Размер

выделяемых средств не осмеливается комментировать никто, хотя можно предположить, что подобные проекты требуют не \$1 млрд.

Тем не менее, создание двух самолетов (легкого и тяжелого) целесообразно в первую очередь с точки зрения рыночных перспектив. "В идеале в России необходимо иметь парк боевой авиации в составе тяжелого, 30-тонного и среднего, 20-тонного истребителя,- сообщил "Бизнесу" компетентный источник в российском ВПК.- Легкий самолет может разрабатываться с привлечением Индии и Франции.

В этом случае значительная часть рынка будет взята этим истребителем, поскольку многие страны по определению начнут закупать неамериканскую технику (конкурентов американского истребителя F-35.- "Бизнес"). По мнению источника, Франция и другие европейские страны могут дать свое оружие и "элементы борта", в том числе и радара.

Индия в этом случае могла бы выделить средства и гарантировать рынок сбыта. "Тяжелый истребитель нужен России для сохранения чисто национальной системы вооружения, а также потому, что российское оружие, электроника отличаются большой массой и габаритами, а аэродромная сеть - низким качеством ВПП",- продолжает собеседник "Бизнеса".

Главное отличие самолетов пятого поколения от предшествующих - высокая степень интеграции бортового комплекса и применение элементов искусственного интеллекта (вся имеющаяся информация подвергается анализу компьютера и выдается пилоту в виде подсказки). Другое отличие - малозаметность машины во всех физических полях, крейсерский сверхзвук (способность лететь на сверхзвуковой скорости без включения форсажа) и сверхманевренность.

*источник: газета "Бизнес"
18.01.06*

"РЕНОВЕ" ЗАПРЕТИЛИ СУДИТЬСЯ С ВЛАДЕЛЬЦАМИ ВСМПО

6 января Верховный суд Британских Виргинских островов запретил подконтрольной "Ренове" компании Lamane судиться с совладельцами корпорации "ВСМПО-Ависма" Вячеславом Брештом и Владиславом Тетюхиным в России, США, на Кипре и где-либо еще, за исключением арбитражного суда Лондона. Таким образом, структуры "Реновы" вряд ли смогут принять участие в заседании арбитражного суда Свердловской области 11 января, который рассмотрит вопрос о признании недействительной сделки по покупке 13,4% акций "ВСМПО-Ависмы" компаниями господ Брешта и Тетюхина у "Реновы". Lamane также должна возместить судебные издержки совладельцам корпорации в размере \$220 тыс. Юристы

"ВСМПО-Ависмы" утверждают, что "Ренова" должна также отозвать ранее поданные иски к мажоритарным акционерам корпорации в Свердловской области, Нью-Йорке и Никосии и снять арест с 73,4% ее акций. В противном случае, "ВСМПО-Ависма" может через суд наложить арест на имущество Lamane и в случае необходимости - на активы "Реновы". Вчера "Ренова" официально не комментировала ситуацию, однако по данным источника Ъ в компании, она предпримет необходимые юридические шаги, чтобы оставить акции корпорации под арестом, и продолжит судебные разбирательства.

*источник: газета "Коммерсантъ"
10.01.06*

УКРАИНСКО-РОССИЙСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ МОСТЫ

Российские авиакомпании в этом году будут вынуждены списать десятки самолетов из-за окончания срока эксплуатации. Вполне возможно, что их заменят украинские Ан-148. Сейчас первый серийный экземпляр совместно создают отечественный завод "Авиант" и воронежское самолетостроительное объединение.

Пока политики возводят баррикады вокруг газовой трубы и Черноморского флота, украинские и российские авиаторы вместе строят самолет. Воронежское авиастроительное объединение начало выпуск деталей к первому серийному Ан-148, хотя самолет еще не прошел все летные испытания. Мы доверяем антоновцам, говорят на крупнейшем российском авиазаводе". Накануне приезда делегации "Авианта", на воронежском заводе из-за холодов вышла из строя котельная. Температура в цехах - ниже нуля, но работа над созданием украинской машины не прекращается. Здесь поверили в будущее Ан-148 еще два года назад, когда рискнули строить самолет вместе с украинцами. Теперь в том, что на машину будет спрос, уже никто не сомневается. В СНГ острый дефицит региональных лайнеров.

У воронежского предприятия особый статус - здесь был создан гигант Ил-96 для президента Путина. Заводчане признаются, что власти не в восторге от сотрудничества с украинцами. Опасаются, что лайнер

станет мощным конкурентом российскому аналогу. Правда, этот среднемагистральный самолет пока только в макете, а серийный первенец Ан-148 появится на свет уже в том году. Российские авиакомпании едва ли не в очередь становятся за недорогим экономичным лайнером. Представитель лизинговой компании "Ильюшин финанс" обещает, что самолет пойдет на ура, но при одном условии.

Саликов: "В авиацию лучше политикам не ввязываться. Политики приходят и уходят, а самолеты летали и будут летать. Это уникальные политические мосты, которые соединяют нормальных людей в нормальные взаимоотношения".

А вот чтобы попасть на родной украинский рынок, создателям машины придется попотеть. В министерстве транспорта собираются купить для отечественных авиакомпаний поддержанные "боинги" и "эйрбасы". Дескать, машины нужны на вчера, своего самолета пока нет, и вообще это дешево.

А пока зарабатывать репутацию лучшего регионального самолета СНГ Ан-148 будет в небе Средней Азии. Казахстан подписал контракт на покупку первых 7 украинских самолетов, сообщают "Подробности".

*источник: сайт "Деловая неделя"
23.01.06*

ПЕРЕНОС СРОКА ПЕРВОГО ПОЛЕТА RRJ НЕ ОТРАЗИТСЯ НА СРОКАХ ПОСТАВОК САМОЛЕТОВ НА РЫНОК

Перенос срока первого полета российского регионального самолета RRJ не отразится на сроках поставок самолетов на рынок. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в области авиастроения. Он также отметил, что первый вылет опытного самолета RRJ-95 сместился по времени с марта 2007 года на лето того же года.

"Перенос срока первого полета RRJ связан с несколькими факторами, в том числе и со сроками, которые указывают поставщики комплектующих, систем и готовых изделий", - уточнил собеседник.

По словам специалиста, опытная партия RRJ включает в себя четыре летных машины, один само-

лет для статических наземных испытаний и один - для повторно-статических (ресурсных) испытаний. При этом первым будет построен планер для наемных статических испытаний.

Летные и сертификационные испытания будут осуществляться с использованием четырех летных экземпляров RRJ с выполнением более 1000 испытательных полетов. Передача на испытания летных опытных самолетов должна осуществляться Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением имени Ю.А. Гагарина достаточно быстро - с лагом примерно 1,5 месяца.

*источник: AVIAPORT.RU
09.01.06*

ПРОГРАММА СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА ИЛ-112В БУДЕТ ФИНАНСИРОВАТЬСЯ В 2006 ГОДУ В БОЛЬШЕМ ОБЪЕМЕ

Финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию легкого военно-транспортного самолета Ил-112В в 2006 году будет осуществляться в большем объеме, сообщил "Интерфаксу-АВН" генеральный директор Авиационного комплекса имени С.В.Ильюшина Виктор Ливанов.

"Программа создания Ил-112В выполняется успешно. В 2006 году мы ожидаем, что финансирование НИОКР по созданию этого самолета будет увеличено, а также погашена задолженность за уже выполненные работы в объеме примерно 50 млн. рублей", - сказал В.Ливанов.

По его словам, в соответствии с утвержденным графиком, первый полет Ил-112В должен состояться в первом квартале 2007 года, однако эти сроки скорее всего будут пролонгированы. "В течение года запустить машину в производство и построить первый летный образец даже такого относительно небольшого самолета, как Ил-112В, будет сложно", - сказал В.Ливанов.

По его словам, тема создания Ил-112В присутствует в гособоронзаказе на 2006 год и в скорректированной программе вооружений на период до 2015 года. Разработка Ил-112 велась на конкурсной основе.

Этот самолет был признан победителем проведенного ВВС России в 2003 году конкурса на лучший проект легкого военно-транспортного самолета. Кроме Ил-112В, в конкурсе участвовали МиГ-110ВТ разработки ОКБ имени Микояна, М-60, спроектированный Экспериментальным машиностроительным заводом имени Мясничева и Ту-136Т фирмы Туполева.

Финансирование НИОКР по созданию Ил-112В примерно на 30% осуществляется из госбюджета, остальные 70% - это средства из внебюджетных источников. Ил-112В предназначен для замены устаревающего парка самолетов Ан-24Т и Ан-26. Потребности российских ВВС и других силовых структур в военно-транспортных самолетах этого типа оцениваются примерно в 200 машин.

По дальности и скорости полета, возможности эксплуатации с коротких взлетно-посадочных полос длиной 800-1000 метров Ил-112В превосходит все существующие российские и зарубежные аналоги. Его топливная эффективность в 2,4 раза выше, чем у Ан-26. Самолет рассчитан на перевозку до 6 тонн груза.

*источник: Интерфакс-АВН
10.01.06*

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ШТУРМОВИКА СУ-25ТМ НАЧНУТСЯ В ЭТОМ ГОДУ

Научно-производственный концерн "Штурмовики Сухого" готовит к началу государственных совместных испытаний штурмовик Су-25ТМ, оснащенный новым бортовым оборудованием.

"Испытания штурмовика Су-25ТМ начнутся в этом году и продлятся примерно три года", - сообщил "Интерфаксу-АВН" в среду генеральный директор НПК "Штурмовики Сухого" Владимир Бабак.

Он отметил, что ранее самолет Су-25ТМ уже предьявлялся на госиспытания, но теперь их необходимо провести заново в полном объеме в связи с заменой бортового оборудования.

По словам В.Бабака, основу модернизации штурмовика Су-25 в вариант Су-25ТМ составляет установка на самолет нового прицельно-навигационного комплекса (ПрНК) "Барс". "Этот комплекс успешно прошел полный объем летных испытаний в составе модернизированного штурмовика Су-25СМ" - сказал собеседник агентства

В.Бабак отметил, что некоторая задержка с установкой ПрНК "Барс" на Су-25ТМ была обусловлена

необходимостью завершения госиспытаний Су-25СМ.

Отвечая на вопрос агентства о ходе испытаний Су-25ТМ, оснащенного бортовой РЛС "Копье-25" в контейнерном варианте, В.Бабак сказал, что на этом самолете получены очень высокие характеристики картографии и разрешения.

"В настоящее время решается задача стыковки РЛС с телевизионным каналом", - сказал В.Бабак.

Он отметил, что в результате модернизации, точность навигации и боевого применения неуправляемого авиационного вооружения штурмовика возросла в 2-3 раза, а при применении бомбардировочного вооружения достигла уровня точности управляемых авиационных средств поражения. При этом летчик может использовать как инерциальную, так и спутниковую (ГЛОНАСС и GPS) системы навигации.

*источник:
компания "ОАО "Компания "Сухой"
12.01.06*

АРСЕНЬЕВСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ГОТОВЯТСЯ К ПРОИЗВОДСТВУ НОВЫХ САМОЛЕТОВ

Подготовка к производству новой крылатой машины полным ходом идет в основных цехах арсеньевской авиакомпания "Прогресс".

Не повлияли на процесс и продолжительные новогодние праздники. Как сообщает собственный корреспондент радио "Лемма", согласно плану руководства предприятия, первая партия учебно-тренировочных самолетов Як-54 в количестве 10 единиц

будет построена к концу наступившего года. В авиакомпании завершается прием конструкторской документации, идет разработка технологической. Развернуты работы по подготовке производственных атрибутов: ступеней, приспособлений, инструмента.

*источник: радиостанция "Радио Лемма"
12.01.06*

ЗАВЕРШЕНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ШТУРМОВИКА СУ-25СМ

Научно-производственный концерн "Штурмовики Сухого" направил в главный штаб ВВС акт о завершении государственных совместных испытаний модернизированного штурмовика Су-25СМ.

"После утверждения акта главкомом ВВС начнется серийная модернизация штурмовиков, находящихся на вооружении российских Военно-воздушных сил", - сказал "Интерфаксу-АВН" генеральный директор НПЦ "Штурмовики Сухого" Владимир Бабак.

Он сообщил, что на сегодняшний день модернизированы четыре строевых штурмовика. "В 2006 году планируется передать ВВС первые модернизированные Су-25СМ, в том числе и самолеты опытной партии, проходившие государственные совместные испытания", - сказал В. Бабак.

Он не уточнил, сколько конкретно штурмовиков планируется модернизировать в 2006 году, но отметил, что "задачи стоят основательные".

Модернизация штурмовиков Су-25 в вариант Су-25СМ проводится на авиаремонтном заводе №121 в подмосковной Кубинке. В процессе модернизации на штурмовиках практически полностью заменяется бортовое оборудование, а также некоторые системы управления оружием. Су-25СМ позволяет применять управляемые ракеты Х-29Л, Х-25МЛ, корректируемые авиабомбы КАБ-500Кр, другое вооружение.

Государственные летные испытания показали, что Су-25СМ по сравнению с обычным базовым штурмовиком Су-25 имеет примерно в два раза более высокие точностные характеристики по навигации и боевому применению авиационных бомб. При этом трудозатраты на обслуживание модернизированного штурмовика примерно на 25-30% ниже, отмечают специалисты.

*источник: компания "АХК "Сухой"
11.01.06*

ЗАВЕРШЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИСПЫТАНИЙ МИГ-АТ ПЕРЕНЕСЕНО НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2006 ГОДА

Завершение Государственных совместных испытаний (ГСИ) учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ и оформление соответствующего Акта пролонгировано еще на несколько месяцев. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник оборонно-промышленного комплекса.

Он отметил, что пролонгация срока завершения ГСИ с получением соответствующего Акта обусловлена требованиями заказчика по проведению ряда новых испытаний. "Проведение опытно-конструкторских работ по МиГ-АТ проводится за счет разработчика - Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ")", - подчеркнул собеседник.

По его мнению, руководство РСК "МиГ" понимает важность создания МиГ-АТ, и в 2005 году компания профинансировала выполнение многих задач по УТС, связанных с выполнением ранее принятых реше-

ний. "В настоящее время оба опытных самолета МиГ-АТ совершили около 1180 полетов", - сказал источник.

По его мнению, в первой половине 2006 года основной задачей РСК "МиГ" по УТС МиГ-АТ станет получение Акта о завершении ГСИ. "Другой задачей РСК "МиГ" в части выполнения программы МиГ-АТ на 2006 год станет оборудование самолета для испытаний в полете двигателя РД-1700 летом 2006 года", - дополнил источник.

По его сведениям, РСК "МиГ" планирует в 2006 году начать постройку третьего опытного самолета МиГ-АТ с российскими двигателями и российской авионикой.

*источник: AVIAPORT.RU
18.01.06*

ТРЕТИЙ МИГ-АТ БУДЕТ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВВС

Третий опытный учебно-тренировочный самолет (УТС) МиГ-АТ разработки и постройки Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ") будет предназначен для российских ВВС. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник оборонно-промышленного комплекса.

"На недавнем совместном рассмотрении ВВС и РСК "МиГ" перспективной тематики работ была признана целесообразной постройка третьего опытного УТС МиГ-АТ в "техническом лице" для ВВС РФ", - подчеркнул специалист.

На сегодня для летных испытаний имеются два опытных самолета МиГ-АТ, оба они оснащены французскими двигателями Larzac. Один из самолетов имеет французское бортовое оборудование, второй, в основном, российское.

"Третий опытный образец МиГ-АТ планируется оснастить двумя авиадвигателями РД-1700 и основным бортовым оборудованием разработки Санкт-

Петербургского предприятия "Электроавтоматика", - уточнил собеседник "АвиаПорт.Ру".

По его данным, прицельно-навигационный комплекс третьего МиГ-АТ будет выполнен из компонентов (пульты, индикаторы и пр.), уже нашедших применение на самолетах "Су" и "Як".

"Такое Техническое задание уже подписано и отправлено в Санкт-Петербург, а структурная схема должна быть согласована в ближайшие дни", - дополнил собеседник.

По его словам, "Электроавтоматика" в последние годы вышла на новый технический уровень комплектации, по сравнению с тем, что было предложено для МиГ-АТ три-четыре года назад.

"Электроавтоматика" вышла на компоненты бортового радиоэлектронного оборудования отличного качества и уровня, причем единые для всего парка самолетов ВВС", - подчеркнул источник.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.06*

МС-21 ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА 5% ВЫШЕ, ЧЕМ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ AIRBUS A320 И BOEING 737

Интегральные показатели перспективного 130-170-местного ближне-среднемагистрального самолета (БСМС) МС-21 должны быть на 5% выше по сравнению с новым поколением иностранных аналогов Airbus A320 и Boeing 737. Об этом заявил Генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

Он напомнил, что на прошедшем 15 ноября 2005 года совещании в ЦАГИ, посвященном рассмотрению проекта МС-21, был сделан ряд замечаний. В настоящее время они учтены разработчиком.

"По итогам обсуждения проекта МС-21 в ноябре проанализирована возможность применения в конструкции фюзеляжа алюминиево-литиевых сплавов и уточнена вся программа, включая вопросы финансирования", - подчеркнул гендиректор.

ИЛ-38 ЖДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ

Модернизация установочной партии противолодочных самолетов Ил-38 из состава авиации ВМФ России начнется сразу после получения предварительного заключения заказчика о соответствии самолета его требованиям, сообщил гендиректор Авиакомплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов. "В самом начале 2006 года ожидается получение предварительного заключения заказчика, что означает разрешение запуска установочной партии самолетов в производство", - отметил В. Ливанов. По его словам, авиация флота готова начать поставлять на опытное производство Авиакомплекса имени Ильюшина самолеты строевых частей для их последующей модернизации уже "в серийном порядке по серийной технологии". В настоящее время один модернизированный самолет Ил-38 с прицельно-поисковой станцией "Новелла" продолжает выполнять полеты по

программе государственных совместных испытаний. Проект госпрограммы вооружений России на период до 2015 года предусматривает модернизацию значительной части парка самолетов Ил-38, находящихся на вооружении авиации Российского флота. Модернизированные противолодочные самолеты Ил-38 оснащены новой прицельно-поисковой системой, включающей в себя бортовой радиоэлектронный комплекс, инфракрасное прицельное устройство, радиолокаторы высокого разрешения. Этот комплекс способен обнаруживать воздушные цели на расстоянии до 90 км, надводные - до 320 км. При этом система способна одновременно удерживать в поле зрения 32 цели.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.06

АН-148 ПРОХОДИТ ИСПЫТАНИЯ ЯКУТСКИМИ МОРОЗАМИ

В эти дни в Якутии проводятся испытания самолета Ан-148 в условиях особо низких температур, сообщили в четверг Агентству национальных новостей в аэропорту города.

Два новых воздушных судна из Украины прибыли в Якутск еще в конце декабря. Все это время большая группа специалистов выясняла, как влияют экстремальные погодноклиматические условия на работоспособность самолета. В Саха центре подготовки авиационного персонала под руководством главного испытателя Николая Онопченко работали разработчики самолета, авиаинженеры-исследователи. Ан-148 создан специально для полетов по территории России, поэтому испытания проводятся на российских аэродромах. В Якутске самолет проходит испытания в особо критических условиях, это нужно, чтобы адаптировать его к ним, написать соответствующие технологии подготовки, инструкции по техническому обслуживанию самолета. Сильный мороз, по словам специалистов, влияет главным образом на работоспособность оборудования, систем, поскольку при охлаждении начинают застывать и электроника,

и гидросистема, увеличивается вязкость жидкости, меняются другие характеристики. Поэтому суть испытания сводится к оценке работы двигателей самолета, системы его оборудования.

В данное время завершается наземный цикл испытаний и начинается летный. Пока совершено только два полета. Украинские специалисты благодарны руководству аэропорта Якутска, которое создало все условия для работы.

Ан-148 заменит Ту-134. Новый самолет предназначен для пассажирских, грузопассажирских и грузовых перевозок на региональных и ближнемагистральных авиалиниях. Дальность полетов - от 2000-3000 до 7000 км. Максимальный взлетный вес - 43,7 т, скорость - 800-820 км в час, высота - 11 и более км. Это суперсовременный лайнер с высокими летно-техническими характеристиками. Комфортабельный салон вмещает до 80 пассажиров.

источник: газета "Красная звезда"
23.01.06

источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
12.01.06

В НАЧАЛЕ 2006 ГОДА ВСЕ ТРИ ЯК-130 БУДУТ ПРЕДЪЯВЛЕНЫ НА ГОСИСПЫТАНИЯ

К концу первого квартала 2006 года все три построенных самолета Як-130 опытной партии будут предъявлены на Государственные совместные испытания (ГСИ). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник оборонно-промышленного комплекса.

"Третий построенный самолет Як-130-03 в конце января или в феврале 2006 года совершит первый полет и практически сразу же будет передан на ГСИ", - отметил собеседник. Он также сообщил, что с января 2006 года к ГСИ присоединится и самолет Як-130-01, на котором уже проведен определенный объем доработок по результатам первого этапа испытаний.

"На самолете Як-130-02 планируется выполнить тот же объем доработок, что и на Як-130-01, поэтому его подключение к ГСИ может состояться примерно в течение февраля-марта", - сказал источник. Он подчеркнул, что предварительное заключение заказчика

о соответствии Як-130 техническому заданию и возможности выпуска установочной партии самолетов планируется на середину 2006 года.

"Заказ ВВС на поставку в течение 2006-2007 гг. 12 самолетов Як-130 (4 машины в 2006 г. и 8 - в 2007 г.) будет выдан только при соблюдении условия получения предварительного заключения по итогам испытаний самолета", - подчеркнул собеседник.

Отвечая на вопрос о планах выпуска Як-130 в 2006 году, собеседник отметил, что по предварительным данным, объем финансирования по программе производства Як-130, запланированный ВВС на 2006 год, существенно меньше необходимого для изготовления четырех самолетов, как это планировалось ранее.

*источник: AVIAPORT.RU
11.01.06*

ВСЕ САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ "АККОРД-201" БУДУТ ДИЗЕЛЬНЫМИ

Все планируемые к продаже легкие двухмоторные многоцелевые семиместные самолеты-амфибии "Аккорд-201" разработки ЗАО "НПО "Авиа Лтд" будут оснащаться авиационными дизелями французского производства, заявил корреспонденту "АвиаПорт.Ru" генеральный директор компании Сергей Кучин.

По его словам, в качестве базового сертификат типа будет получен на самолет "Аккорд-201" с поршневыми двигателями Teledyne Continental Motors, но серийно строиться и продаваться будут, как ожидается, самолеты "Аккорд-201" с дизельными двигателями. Завершение сертификации и получение дополнения к сертификату типа на вариант "Аккорд-201" с авиадизелями, работающими на керосине, планируется на декабрь 2006 года. Сейчас достраивается третья летная машина с авиадизелями. Планируется поднять этот самолет в воздух в апреле 2006 года и начать его летные, а потом и сертификационные испытания.

"Если вторая машина имеет возможность осуществлять полеты только в пределах визуальной

видимости, то самолет с авиадизелями (третий летный) будет оснащен для полетов по приборам", - уточнил глава фирмы.

Он отметил, что пока нет заказчиков на самолеты "Аккорд-201" с поршневыми двигателями (ПД), так как все потенциальные эксплуатанты хотели бы покупать самолеты с двигателями, работающими не на авиационном бензине, а на авиационном керосине. В тоже время потенциальный спрос на самолет с авиационными дизелями потенциально очень высок.

По данным собеседника, фирма имеет договор с Нижегородским авиастроительным заводом "Сокол" на постройку пяти самолетов (планеров) "Аккорд-201". Все пять машин находятся в различной стадии сборочных работ. Согласно расчетам, задействованные в производстве самолетов "Аккорд-201" мощности на "Соколе" позволяют выпускать по 25 самолетов в год.

*источник: AVIAPORT.RU
11.01.06*

ДЛЯ ВВС РОССИИ РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ ЛЕГКИЙ САМОЛЕТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ИЛ-112В

Для Военно-транспортной авиации ВВС России разрабатывается легкий самолет нового поколения Ил-112В, сообщил во вторник журналистам главнокомандующий ВВС России генерал армии Владимир Михайлов. По его словам, самолет будет обладать расширенными возможностями по перевозке и десантированию легких образцов вооружения и военной техники, повышенной топливной экономичностью и более низкой стоимостью жизненного цикла.

"Для замены самолетов Ан-12 ведутся проработки перспективного среднего военно-транспортного самолета, интерес к проработке которого проявила Индия", - сказал также Михайлов. Он отметил, что концептуально новыми свойствами, определяющими требования к летно-техническим характеристикам такого военно-транспортного самолета, являются: обеспечение внутрирегиональной доставки гру-

зов, вооружений и военной техники между театром военных действий; обеспечение транспортировки перспективных образцов вооружений и военной техники на базе боевой машины пехоты БМП-3 и боевой машины десанта БМД-3; снижение времени доставки грузов; соответствие мировому уровню по топливной экономичности; использование 80% аэродромной сети страны. "Реализация этих концептуальных свойств должна достигаться при минимизации размерности и стоимости самолета, что особенно важно в современных экономических условиях", - подчеркнул Михайлов. Главком также сообщил, что "в период до 2015-2020 годов основу парка самолетов военно-транспортной авиации как по численности, так и по боевым возможностям, (около 70%) будут составлять самолеты Ил-76".

*источник: РИА "Новости"
17.01.06*

В 2006 ГОДУ КАПО НАМЕРЕНО НАЧАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ТУ-334

На Казанском авиационном производственном объединении (КАПО) в 2006 году будет запущена в производство первая партия самолетов Ту-334. Об этом сообщили в АО "Туполев". "Планируется, что эта партия будет включать десять Ту-334", - сказал источник в компании. Он подчеркнул, что "на ближайшие полтора года, то есть до постройки первого Ту-334, желательна поддержка этой программы со стороны государства в объеме примерно 3 млрд руб."

Ближнемагистральный пассажирский самолет Ту-334 должен прийти на смену морально и физиче-

ски устаревшим самолетам Ту-134 и Ту-154Б. В зависимости от модификации самолет будет перевозить до 126 пассажиров на расстояние до 3150 км. По оценкам экспертов, до 2012 года потребность российских авиакомпаний в Ту-334 составляет 170-180 самолетов. Согласно предварительным экспертным оценкам, потребность рынка СНГ в аналогичном самолете до 2010 года оценивается примерно в 800 машин.

*источник: газета "Коммерсант-Казань"
19.01.06*

ХОЛДИНГОВАЯ КОМПАНИЯ "ЛЕНИНЕЦ" ЗАВЕРШИЛА МОДЕРНИЗАЦИЮ САМОЛЕТА ИЛ-38, НАХОДЯЩЕГОСЯ НА ВООРУЖЕНИИ ВМС ИНДИИ

Питерские специалисты повысят эффективность морской авиаразведки ВМС Индии - холдинговая компания "Ленинец" завершила модернизацию самолета ИЛ-38, находящегося на вооружении противолодочной эскадрильи Winged Stallions (Крылатые жеребцы).

Как сообщил президент компании Анатолий Турчак, проведенные работы продлят срок службы машины еще на 10-15 лет. Установлен новый комплекс бортового оборудования "Морской дракон" (Sea Dragon), включающий радиолокационную станцию, цифровую систему решения боевых задач, аппаратуру радиотехнической разведки. Под носовой частью фюзеляжа теперь расположена оптико-электронная обзорная система.

Задачей эскадрильи Winged Stallions является выполнение разведывательных и поисково-спасательных операций, обнаружение и противодействие подводным лодкам противника.

Успешно выполняют экспортные заказы индийских военных и другие питерские предприятия. Так, завод имени В.Я.Климова разработал двигатель для палубных самолетов МиГ-29К, базирующихся на переданном ВМС Индии авианосце "Адмирал Горшков". Ныне он модернизируется на "Севмашпредприятии" (Северодвинск).

*источник: ИТАР-ТАСС
11.01.06*

ММПП "САЛЮТ" ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В ТЕНДЕРАХ НА РАЗРАБОТКУ И ПРОИЗВОДСТВО ГАЗОВЫХ ТУРБИН ДЛЯ ВМФ

20 января 2006 года состоится заседание Морской коллегии при правительстве РФ по итогам 2005 года и планам на 2006 год. Заседание будет происходить в измененном составе под председательством министра обороны Сергея Иванова. На заседании будет представлен проект ежегодного доклада Президенту РФ. Особое внимание будет уделено вопросу контроля за исполнением принятых решений и программ.

По итогам 2005 года центр продаж в структуре российского военного экспорта сместился с авиационных комплексов на военно-морскую технику (доля последней в общем объеме поставок по ВТС увеличилась с 24% до 51%), что подтолкнуло ведущие предприятия авиационного моторостроения обратиться к "морской теме".

Флагман отечественного авиационного моторостроения ФГУП "ММПП "Салют" одним из первых заявил о своей готовности участвовать в тендерах на разработку и производство газовых турбин для ВМФ. В собственном КБ по наземной тематике работают лучшие конструктора и специалисты с Николаевского НПО "Машпроект", который в советское время был эксклюзивным предприятием по разработке и производству корабельных газовых турбин. Сегодня КБ приступило к разработке газовых турбин для перспективных кораблей ВМФ России морской и океанской зоны, в частности типа "фрегат" и "эсминец". Уверенность "Салюта" строится на успешном опыте создания наземных газотурбинных станций.

Тема судовых машин и механизмов - относительно новая в деятельности ФГУП "ММПП "Салют". Но у предприятия уже имеется история отношений с ВМФ России, в частности, "Салют" поставлял двигатели АЛ-31Ф для палубных истребителей Су-27К (Су-33), которые составляют основу авиационной группы ТАВКР "Адмирал Кузнецов".

По словам генерального директора ФГУП "ММПП "Салют" Юрия Елисеева "предприятие чувствует себя достаточно уверенно, чтобы выступить разработчиком и производителем морских газовых турбин как в кооперации с другими компаниями, так и в качестве головного предприятия".

Сегодня ФГУП "ММПП "Салют" - крупнейшее российское специализированное предприятие по разработке, изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31ФФПФН (для самолетов семейства "Су"), по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производству и последующему техническому обслуживанию газотурбинных установок и газоперекачивающих станций (ГТЭ-25У, ГТУ-10-31С, ГТУ-89-СТ-20).

*источник:
компания "ФГУП ММПП "Салют"
19.01.06*

НПО "САТУРН" ОТКРЫЛО ФИЛИАЛ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" открыло структурное подразделение в Санкт-Петербурге в целях создания и производства газотурбинных корабельных агрегатов для ВМФ России, ранее поставлявшихся Украиной, силами российских предприятий.

Ранее на ведущую российскую двигателестроительную корпорацию НПО "Сатурн", головное предприятие которой расположено в городе Рыбинске Ярославской области, филиалы в Москве и Московской области, решением Главкомата Военно-морского флота возложены функции комплексного поставщика газотурбинных агрегатов.

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 4-го поколения. ГТД разработки НПО "Сатурн" М75РУ мощностью 6000-7000 л.с. будет предъявлен на государственные испытания в текущем году, а ГТД М70ФРУ мощностью 12000-14000 л.с. - в 2007 году. Серийное производство и сервисное обслуживание данных судовых двигателей также будут вестись в Рыбинске.

НПО "Сатурн" совместно с НПП "Зоря - Машпроект" участвует и в создании российского судового ГТД - М90ФР мощностью 27500 л.с. для фрегатов проекта 22350. Осенью 2005 года ГТД М90ФР успешно прошёл государственные испытания в составе газотурбинного агрегата М56. Типоряд ГТД 4-го поколения НПО "Сатурн" в различных сочетаниях полностью обеспечивает существующие и перспективные потребности ВМФ и ФПС РФ 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.

Создание и производство газотурбинных корабельных агрегатов требуют налаживания широкой кооперации российских предприятий, разрабатывающих и изготавливающих двигатели, редукторы, локальную систему управления, другие узлы и комплектующие. С этой целью 29 июня 2005 г. на 2-м Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге было подписано генеральное соглашение между ОАО НПО "Сатурн", ЗАО "Завод "Киров - Энер-

гомаш" - дочерним обществом ОАО "Кировский завод" и ФГУП НПО "Аврора".

Очередным этапом в организации кооперации российских предприятий по созданию судовых ГТА и стало формирование в Санкт-Петербурге филиала НПО "Сатурн", основные задачи которого - разработка судовых газотурбинных агрегатов на базе новых российских судовых ГТД 4-го поколения и реализация соглашений о производственной кооперации.

Большинство вопросов, связанных с привязкой судовых ГТА к конкретным проектам кораблей, взаимодействием с ключевыми контрагентами, будут решаться непосредственно в Санкт-Петербурге. Для работы в филиале привлечены специалисты ведущих заводов Санкт-Петербурга, КБ и институтов морского и газотурбинного направления. Руководителем филиала - заместителем директора программы "Сатурн-ВМФ" назначен Евгений Чихачёв (предыдущее место работы - завод им. Климова), главным конструктором корабельных ГТА - Валентин Паюсов (ранее являлся главным конструктором ОАО "Звезда"). Под их руководством будет работать полноценное подразделение, укомплектованное квалифицированными специалистами с большим опытом работы на предприятиях Санкт-Петербурга, что позволит быстро и грамотно решать задачи, поставленные перед филиалом в частности и НПО "Сатурн" в целом в плане создания российских ГТА для обеспечения потребностей ВМФ РФ, ФПС РФ, гражданских проектов и экспорта.

Санкт-Петербург занимает уникальное место в судостроительной отрасли России. Здесь сосредоточены ведущие научные учреждения, курирующие вопросы боевого применения и конструкций кораблей и судов (1 ЦНИИ МО, 24 ЦНИИ МО, ЦНИИ им. Акад. Крылова и др.), ведущие учебные заведения по судовым ГТУ (Военно-морской инженерный университет, Морской технический университет, Университет "ВоенМех", Военно-Морская Академия и др.), крупнейшие судостроительные КБ, разрабатывающие проекты с газотурбинными судовыми установками (ЦМКБ "Алмаз", Северное ПКБ, и др.), серийные заводы, строящие корабли с судовыми ГТУ (Северная верфь, Балтийский завод, СФ "Алмаз", МЗ "Алмаз" и др.), основные производители редукторов (ЗАО "Киров-энергомаш", ОАО "Звезда" и др.) и САУ для судовых энергетических установок различных видов (ФГУП НПО "Аврора"). Не случайно именно здесь проводятся ведущие российские выставки по военному кораблестроению ("Морской салон") и гражданскому морскому судостроению ("Нева").

*источник: компания "НПО "Сатурн"
16.01.06*

ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЛЕТЧИКОВ

"Успешно завершились летные испытания самолета L-39 с новыми катапультными креслами К-93 разработки НПП "Звезда", - сообщил гендиректор компании "Мясищев-Техсервис" Владимир Клюкинских. В течение этого года новыми креслами планируется оснастить не менее 10 учебно-тренировочных самолетов L-39. Замена кресел на УТС L-39 обусловлена интересами повышения безопасности полетов.

Замене подлежат катапультные кресла как в кабине инструктора, так и в кабине курсанта. На сегодняшний день на балансе ВВС, РОСТО и других организаций числится около 800 самолетов L-39, но только примерно 300 из них находятся в летном состоянии.

*источник: газета "Красная звезда"
23.01.06*

ИСПЫТЫВАЕТСЯ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ И-3М, СОБРАННЫЙ НА НОВОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПЛОЩАДКЕ

В конце прошлого года на новой производственной площадке фирмы "Интеравиа" был построен модернизированный спортивно-пилотажный самолет И-3М. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил один из руководителей компании.

"В настоящее время проводятся летные испытания И-3М, в частности, испытания на сваливание в полете, что диктуется проведенными улучшениями аэродинамики самолета", - сказал собеседник.

Он отметил, что серийное производство модернизированного самолета И-3М в настоящее время продолжается на новой производственной базе в подмосковных Луховицах, но эта производственная база - не Луховицкий машзавод. На первом этапе деятельности новой площадки ее производственные возможности весьма ограничены и оцениваются в объеме один самолет в квартал или четыре машины в год.

По его словам, в текущем году планируется построить минимально четыре самолета И-3М. В случае успешного решения вопросов по финансированию, производство будет выходить на уровень одна

машина в месяц, что возможно примерно к концу 2006 года. Однако первоначальная задача - удвоение производственных возможностей по изготовлению самолетов И-3 до двух самолетов в квартал или до 8 машин в год.

Серийное производство самолетов И-3 велось первоначально на Тушинском машиностроительном заводе (ТМЗ), на котором в производство были запущены сразу 50 комплектов самолетов. Однако ТМЗ не собрал полностью всю партию самолетов и его серийное производство налаживалось на площадях фирмы "Радонеж" и Луховицком машзаводе - ТМЗ передало фирме "Радонеж" и ЛМЗ имевшиеся в производственном заделе комплекты "россыпью". Начиная с 2004 года к серийному производству И-3 приступили на заводе РСК "МиГ" в Луховицах. И теперь серийное производство И-3/3М опять осваивается на новом месте.

источник: AVIAPORT.RU
18.01.06

ТУ-214 НЕ ТОРОПИТСЯ В "ТРАНСАЭРО"

Вчера премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов провел выездное рабочее совещание на Казанском авиационном производственном объединении им. Горбунова (КАПО) по проблеме финансирования программы строительства 10 самолетов Ту-214, предназначенных для крупнейшей российской авиакомпания "Трансаэро". С годовым финансовым отчетом об исполнении работ по контракту выступили генеральный директор Финансовой лизинговой компании (ФЛК) Евгений Зарицкий и генеральный директор КАПО Наиль Хайруллин.

Напомним, что при заключении договора финансового лизинга с "Трансаэро" ФЛК заявляла о готовности передать первую машину в декабре 2005 года, но не смогла выполнить обещание. К этому времени КАПО не закончило ее достройку, и лишь сейчас трехсторонняя комиссия представителей ФЛК, "Трансаэро" и КАПО занимается приемкой первого лайнера, окон-

чательные сроки которой не оглашаются.

По сведениям "Ъ", вчера докладчики разошлись в оценке причин отставания от заданного графика сдачи самолетов перевозчику. Правительство Татарстана и ФЛК оставили открытым для дополнительного обсуждения вопрос исполнения контракта, а подготовленная ФЛК на 2006 год программа строительства следующих 4 самолетов так и не была утверждена участниками совещания.

Вчера генеральный директор ФЛК Евгений Зарицкий подтвердил "Ъ", что между КАПО и ФЛК существуют финансовые разногласия, но "не настолько критичные для обеих сторон". Он сообщил, что сборка 4 лайнеров на КАПО будет финансироваться за счет бюджетных средств и кредитных ресурсов "в пропорции 30% на 70% соответственно".

источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
20.01.06

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-96-400Т БУДЕТ ПОСТАВЛЕН ЗАКАЗЧИКУ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2007 ГОДА

Первый тяжелый транспортный самолет Ил-96-400Т будет поставлен заказчику Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО) в первом квартале 2007 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил Генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

По его мнению, в ближайшие годы спрос на Ил-96-400Т на отечественном и мировом авиарынке составит не менее 10 машин. Интерес к самолету проявляют не только ведущие отечественные авиакомпании, осуществляющие грузовые авиаперевозки - "Волга-Днепр" и "Атлант-Союз", но и зарубежные заказчики. "В число потенциальных заказчиков входит и Китай", - сказал собеседник.

По его словам, при определении спроса на самолет, разработчик ориентируется также и на ход переговоров лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко." (ИФК) с различными потенциальными покупателями Ил-96-400Т.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о разработке топливозаправщика на базе транспортного самолета Ил-96-400Т, В. Ливанов сказал, что такие проработки были проведены и они предложены российским ВВС. Проект создания топливозаправщика на базе Ил-96-400Т находится в научно-техническом заделе разработчика.

источник: AVIAPORT.RU
10.01.06

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТЫ СЕМЕЙСТВА ИЛ-76 СОСТАВЛЯЕТ 42 МАШИНЫ

Портфель твердых заказов на самолеты семейства Ил-76 на данный момент составляет 42 машины, в том числе 34 военно-транспортных самолета Ил-76МД и четыре самолета-топливозаправщика Ил-78 для Китая, два самолета для Иордании и две машины Ил-76ТД-90ВД для авиакомпании "Волга-Днепр". Сейчас ведутся интенсивные переговоры с рядом потенциальных покупателей, заявил корреспонденту "АвиаПорт.Ру" Генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

При этом разработчик семейства самолетов типа Ил-76, АК им. Ильюшина, будет получать роялти за каждый проданный Ташкентским авиационным производственным объединением имени В.П. Чкалова (-ТАПО) самолет этого семейства.

По словам В. Ливанова, контракт с Китаем является крупнейшим за последние 15 лет. Для выполнения поставок Ил-76МД будут использованы и вновь построенные машины, и несколько самолетов, ранее

выпущенных на ТАПО и находящихся на аэродроме авиазавода, уточнил гендиректор. По его данным, контракт на поставку самолетов в Китай рассчитан на выполнение в течение шести последующих лет.

Отвечая на вопрос об испытаниях модернизированного по заказу авиакомпании "Волга-Днепр" транспортного самолета Ил-76ТД-90ВД, глава АК им. Ильюшина сказал, что сейчас выполнены все частотные испытания и интенсивно ведутся летные испытания первого самолета указанного типа.

Собеседник "АвиаПорт.Ру" высоко оценил вероятность подписания контракта на дополнительную поставку авиакомпании "Волга-Днепр" 15-17 самолетов Ил-76ТД-90ВД нового производства. "Как только начнется эксплуатация модернизированных машин, вопрос о переводе опциона в контракт будет только делом времени", - считает В. Ливанов.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.06

БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114 СОБИРАЕТ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ

Ближнемагистральный турбовинтовой пассажирский самолет Ил-114, выпускаемый серийно на Ташкентском авиазаводе, недооценен на авиарынке, но имеет очень серьезные перспективы. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал Генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

По его словам, активные действия, предпринятые для продвижения Ил-114 на российский рынок, начали приносить результат. "В настоящее время имеется предварительный заказ на 30 машин", - отметил гендиректор.

По его словам, на сегодня найдены и инвесторы, и будущие эксплуатанты Ил-114. Поставку самолетов не планируется производить через одну из существующих отечественных лизинговых компаний. Однако схема приобретения самолетов авиакомпаниями пока не подлежит оглашению.

В. Ливанов подчеркнул, что при росте цен на топливо, как показывают отечественные и зарубеж-

ные исследования, до дальности примерно 1500 км винтовые самолеты примерно на 30 процентов экономичнее, чем реактивные. Также можно констатировать увеличение заказов на винтовые самолеты за рубежом.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о цене самолета Ил-114 ташкентского производства, собеседник сказал, что "надо поставить вопрос по-другому: сколько самолет должен стоить, чтобы эту машину брали в лизинг". Исходя из проведенных расчетов, Ил-114 должен стоить не более 9 млн. долл., но пока стоит дороже.

"На сегодня есть целый ряд вариантов снижения цены самолета", - считает В. Ливанов. Долгое время разработчик не занимался решением этой проблемы, так как не было реального спроса на самолет. Сейчас, совместно с потенциальным покупателем, отработываются варианты снижения цены на самолет.

источник: AVIAPORT.RU
09.01.06

ТУ-160 ПРИНЯТ НА ВООРУЖЕНИЕ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

Стратегический бомбардировщик-ракетносец Ту-160 Указом Президента РФ Владимира Путина в последних числах декабря 2005 года принят на вооружение российской Дальней авиации. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" заявил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В 1987 году самолет Ту-160 был принят в эксплуатацию и фактически более 15 лет находится на вооружении отечественных ВВС, но юридически принятие на вооружение Ту-160 оформлено не было", - подчеркнул он.

"В первом квартале текущего года в состав Дальней авиации войдет модернизированный самолет Ту-160, оснащенный соответствующим бортовым обо-

удованием и новым типом оружия", - сказал собеседник.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о поступлении на вооружение самолета Ту-160 нового производства, собеседник сказал, что "если ВВС закажут в текущем году изготовление нового Ту-160, то его поступление на вооружение не может состояться в 2006 году - Казанское авиационное производственное объединение не успеет построить самолет за один год, исходя из цикла изготовления самолета этого типа".

источник: AVIAPORT.RU
13.01.06

ТРЕТИЙ САМОЛЕТ ТУ-334 БУДЕТ ДОСТРОЕН И ПРОДАН

Третий опытный экземпляр ближнемагистрального пассажирского 102-местного самолета Ту-334 будет достроен и продан, сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ru" информированный источник в области авиастроения. По его словам, разработчик Ту-334 - ОАО "Туполев" - совместно с Казанским авиационным производственным объединением (КАПО), на котором планируется развернуть серийное производство Ту-334, приняли принципиальное решение о достройке самолета Ту-334 №003, находящегося сейчас на Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ").

Планируется достроить Ту-334 №003 и продать его на рынке. "Для того, чтобы достроить самолет, необходимо оплатить РСК "МиГ" затраты, понесенные компанией в ходе производства этого самолета", - уточнил собеседник.

Он отметил, что сам фюзеляж "тройки" не надо выкупать (он прибыл на РСК "МиГ" из Таганрога, где первоначально планировалось производство Ту-334). Продавать РСК "МиГ" планирует крыло, выкупленное на Киевском Государственном авиационном заводе, киль, стабилизатор самолета. Средства механизации крыла пока находятся в Киеве. Для достройки "тройки" все эти агрегаты должны быть выкуплены КАПО.

"Второй опытный самолет Ту-334 №005 ("пятерка") в настоящее время на летной базе ОАО "Туполев" и совершает полеты. Этот самолет также планируется продать", - сказал источник.

Он напомнил, что самолет Ту-334, опережавший в середине 90-х годов все зарубежные аналоги на 5-7 лет, "пережил" три государственных решения о производственной базе серийного производства. В 1999 году вышло постановление правительства РФ об организации серийного производства Ту-334 на РСК "МиГ" и постановление правительства РФ от 1992 года "Об организации серийного производства самолетов Ту-334 на Таганрогском авиационном производственном предприятии" было признано утратившим силу. В апреле текущего года Председатель Правительства РФ Михаил Фрадков подписал постановление "Об организации серийного производства ближнемагистрального самолета Ту-334 и его модификаций на ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова".

Собеседник подчеркнул, что при таком подходе к освоению новой авиационной техники, аналоги самолета Ту-334 в настоящее время уже несколько лет выпускаются серийно.

*источник: AVIAPORT.RU
18.01.06*

БЕЛАРУСЬ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В ПОКУПКЕ ТУ-204-300

Республика Беларусь планирует приобрести несколько ульяновских самолетов Ту-204-300. Предварительная договоренность об этом была достигнута вчера на встрече губернатора Ульяновской области Сергея Морозова с председателем Государственного комитета по авиации республики Беларусь Вадимом Мельником. Как заявил Вадим Мельник, сегодня парк пассажирских воздушных судов Беларуси требует обновления, поэтому руководство страны рассматривает возможность приобретения нескольких

лайнеров Ту-204-300, произведенных на ульяновском "Авиастаре". По его словам, в настоящее время белорусские специалисты изучают опыт использования ульяновских самолетов российскими авиакомпаниями. "Решение о возможности покупки самолетов будет принимать правительство республики Беларусь", - сообщил Вадим Мельник.

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
12.01.06*

ПОДПИСАН КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ В АЛЖИР ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", в соответствии с подписанным недавно контрактом, поставит в ближайшие годы в Алжир порядка 70 multifunctional истребителей МиГ-29.

"На днях был подписан контракт на поставку в Алжир около 40 истребителей МиГ-29.", - сообщил "Интерфаксу-АВН" во вторник источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он отметил, что контрактом предусмотрен также опцион еще примерно на 30 самолетов. "Таким образом, в ближайшие годы самолетостроительной корпорацией "МиГ" будет поставлено в Алжир порядка 70 самолетов МиГ-29", - сказал собеседник агентства. По его словам, суммарная стоимость контракта составит более \$1,5 млрд. Оплата за поставленные самолеты будет производиться как в счет погашения госдолга России, так и "живой" валютой.

Поставляемые в Алжир истребители МиГ-29 будут выполнены в модификации МиГ-29СМТ. Ранее самолеты этого типа поставлялись только в Йемен.

МиГ-29СМТ представляет собой качественно новую версию легкого фронтового истребителя МиГ-29. Он имеет в своем арсенале широкую номенклатуру различного авиационного вооружения класса "воздух-воздух" и "воздух-поверхность". Самолет способен с высокой эффективностью выполнять задачи по уничтожению как воздушных, так и наземных и морских целей. В результате модернизации боевая эффективность МиГ-29СМТ возросла в среднем в 3 раза, а стоимость эксплуатации снижена примерно на 40 процентов. Комплект оборудования МиГ-29СМТ включает в себя помехозащитную бортовую радиолокационную станцию нового поколения "Жук-МЭ", разработанную корпорацией "Фазотрон-НИИР", и новое информационно-управляющее поле кабины разработки Раменского приборостроительного конструкторского бюро.

*источник: газета "Труд"
17.01.06*

БЕ КИТАЙСКОМУ АВИАРЫНКУ

Представители ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение" (КНААПО) получили в Пекине сертификат на летную годность на самолет-амфибию Бе-103. Планируется, что в 2006 году авиазавод поставит в Китай 20 самолетов Бе-103. Сумма сделки в этом случае может составить более \$20 млн.

Как вчера проинформировали "Ъ" на КНААПО (входит в авиахолдинг "Сухой"), в минувшую субботу в Пекине состоялась официальная церемония вручения делегации завода китайского сертификата на самолет Бе-103, выпускаемый комсомольскими авиастроителями.

Авиационная служба КНР завершила процедуру сертификации в конце декабря 2005 года. Для получения итогового документа, одобряющего поставки самолета-амфибии в эту страну, в столицу Китая направились руководитель дирекции сопровождения программ Су-80 и Бе-103 КНААПО Сергей Дробышев и начальник управления продаж предприятия Зуфар Шаймарданов.

Самолет-амфибия Бе-103 "Альбатрос" разработан Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом им. Г.М. Бериева (ТАНТК). Его вместимость - шесть человек, включая одного летчика. Бе-103 оснащен комплексом пилотажно-навигационного и связанного оборудования, позволяющего эксплуатировать самолет в сложных метеоусловиях днем и ночью. На борт могут быть установлены автопилот, система спутниковой навигации, метеолокатор. Стоимость машины оценивается более чем в \$1 млн.

Завершение процедуры сертификации воздушного судна в Китае позволит начать поставки Бе-103 в эту страну. В 2006 году комсомольчане рассчитывают отправить в КНР 20 самолетов.

По словам замначальника отдела авиационных программ Бе-103 и Су-80 комсомольского завода Олега Силкина, амфибии находятся уже в сборке, и первая партия может быть отправлена сразу после подписания окончательного соглашения. Возможно, контракт будет заключен во время нынешнего визита менеджеров КНААПО в Пекине. По прогнозам маркетологов авиазавода, потребность КНР в "Альбатросах" сейчас составляет около 50 штук. В то

же время, надеются на предприятия, емкость рынка Бе-103 в Китае увеличится после начала эксплуатации амфибий в этой стране.

Ранее самолет прошел сертификацию в США и Бразилии. В 2004 году в Штаты было экспортировано три машины. По предварительным данным, в ближайшие несколько лет этой стране потребуется около 20-30 таких самолетов. Правда, отметил Олег Силкин, у американских перевозчиков "есть желание приобретать самолеты КНААПО, но конкретных соглашений, которые к чему-то обязывают, еще нет".

Программа сертификации в Бразилии была запущена по инициативе потенциального покупателя российского самолета-амфибии - многопрофильной MSA Group.

По сведениям "Ъ", в феврале нынешнего года на комсомольский завод планируется визит менеджеров MSA, с которыми должен быть заключен окончательный контракт на поставку Бе-103. Согласно рамочному соглашению, в 2006 году в Бразилию поступят восемь амфибий. Они уже готовы к продаже, однако отправятся за рубеж во второй половине года, после летних испытаний. На КНААПО предполагают, что после завершения сделки с MSA Group "бразильский рынок будет шире". Тем более что в этой стране наметился еще один потенциальный покупатель. Таким образом, в ближайшие несколько лет из Комсомольска-на-Амуре в Бразилию поступят еще порядка 15 самолетов.

Как сообщили в отделе программ Бе-103 и Су-80 КНААПО, программа производства самолета-амфибии рассчитана до 2015 года. Однако реальные сроки ее действия зависят от объема заказов.

В настоящее время руководство предприятия и его головной компании - холдинга "Сухой" ведут поиски потребителей этой продукции. Собеседник "Ъ" посетовал на то, что мало заказов на Бе-103 внутри РФ. Сейчас рассматривается возможность строительства и передачи в аренду двух самолетов авиаперевозчикам юга России.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
17.01.06*

РОССИЯ ВООРУЖИЛА ИНДИЮ ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ "МОРСКИМ ЗМЕЕМ"

Россия передала Индии модернизированный противолодочный самолет Ил-38SD, сообщает Defense News.

Это первый из трех самолетов, который прошел модернизацию на российских предприятиях.

В ходе модернизации самолет оснастили новейшим комплексом электронного оборудования и вооружения. В частности, на самолеты установлен бортовой поисково-прицельный комплекс "Морской змей", разработанный на Санкт-Петербургском предприятии "Ленинец".

"Морской змей" способен отслеживать одновременно более 30 целей, находящихся на удалении до

320 километров. Он способен обнаружить корабли, подводные лодки, а также морские мины и воздушные цели. Комплекс может быть подключен к системе спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Стоимость модернизации одного самолета составила 35 миллионов долларов. Контракт на модернизацию трех самолетов был подписан в 2002 году. В будущем на Ил-38SD планируется установить сверхзвуковую противокорабельную ракету "Бра-Мос".

*источник: LENTA.RU
19.01.06*

АВИАЗАВОД "СОКОЛ" ПОСТАВЛЯЕТ АВИАКОМПЛЕКТЫ САМОЛЕТОВ В ИТАЛИЮ

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" в мае текущего года выполнит контракт с компанией AerMacchi на поставку для нее компонентов крыльев и фюзеляжа легкого многоцелевого самолета SF-260. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник на предприятии.

НАЗ "Сокол" выпускает для AerMacchi комплект авиакomпонентов - практически собранный планер самолета. Работы по SF-260, используемого во многих странах мира как учебно-тренировочный самолет, выполняются НАЗ "Сокол" по отдельным контрактам на основании ранее подписанного основного действующего контракта, уточнил собеседник "АвиаПорт.Ру". По его словам, в настоящее время "Сокол" работает над исполнением очередного контракта. На сегодня имеется заказ до мая 2006 года, но обычно в первом квартале нового года подписывается очередной контракт.

"НАЗ "Сокол" работает с итальянской фирмой с 1998 года, за это время сложились устойчивые и ста-

бильные отношения", - подчеркнул собеседник.

Он напомнил, что в 2004 году итальянская авиационная компания AerMacchi и НАЗ "Сокол" договорились о расширении сотрудничества в сфере создания современных гражданских самолетов, в частности, договорились и о расширении сотрудничества и за счет изготовления деталей и узлов для других гражданских самолетов, кроме SF-260.

По данным НАЗ "Сокол", только до апреля 2004 года нижегородские авиастроители отправили в Италию 65 комплектов крыльев и оперения, а также 54 комплекта фюзеляжа для самолетов CF-260. Качество поставляемой "Соколом" продукции полностью отвечает требованиям итальянской стороны, благодаря приведению сертификации заводской системы управления качества в соответствии с требованиями европейских стандартов.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.06*

"ИЛЬОШИН ФИНАНС КО" ОТПРАВИЛА ИЛ-96 НА КУБУ

Авиализинговая компания "Ильошин Финанс Ко" (ИФК) поставила кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion первый из двух пассажирских дальнемагистральных самолетов Ил-96-300, предусмотренных договором, подписанным в июле 2004 года между ИФК и кубинской Aviaimport S.A. Лайнер поставлен в рамках российской госпрограммы о финансовой (гарантийной) поддержке экспорта промпродукции. Общая стоимость контракта - \$110

млн, из них 15% оплатила кубинская сторона, остальное финансируется за счет синдицированного кредита Росэксимбанка, Внешэкономбанка и Внешторгбанка под российские госгарантии в размере \$94 млн. Второй Ил-96 планируется передать перевозчику в конце января.

*источник: газета "Коммерсантъ"
10.01.06*

ФРАНЦИЯ И РОССИЯ ПРОДВИГАЮТСЯ В РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ В КОСМИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ И АВИАСТРОЕНИИ

Франция и Россия продвигаются в реализации совместных проектов в развитии космической области и авиастроении, заявил французский посол в Москве Жан Каде.

По мнению дипломата, "двустороннее сотрудничество в этих областях имеет особенно большие перспективы". "Конкретное воплощение получает проект "Союз-Куру", - отметил он. - Стороны успешно решают сейчас все практические проблемы. Запуск российской ракеты с космодрома во Французской Гвиане планируется на начало 2008 года".

"Предметом совместного внимания является будущее космических программ, создание нового поколения ракет-носителей многоразового использования, - отметил дипломат. - Речь идет о совместной разработке высоких технологий, других формах партнерства российских и европейских предприятий".

Жан Каде напомнил, что "с помощью российской ракеты недавно был выведен на орбиту первый спутник навигационной системы Европейского союза "Галилео". Россия и Франция поручили совместной рабочей группе обсудить различные аспекты программ пилотируемых полетов и международной космической станции. "Специалистам предстоит, в частности, предложить эксперименты, которые могли бы вестись совместно", - отметил дипломат.

"В этом году мы отметим 40-летие взаимодействия в освоении космоса, - сказал Жан Каде. - Старт партнерству был дан в 1966 году во время исторического визита в Москву генерала Шарля де Голля. К годовщине приурочен большой коллоквиум, который вместе с "Роскосмосом" организуют посольство Франции и французский Национальный центр космических исследований".

"Прогресс отмечен и в наших общих авиационных проектах, одним из которых является создание современного регионального пассажирского самолета", - продолжил дипломат. В октябре минувшего года он участвовал в открытии в Рыбинске (Ярославская область) совместного предприятия, которое будет производить детали авиационного двигателя. "Это один из самых современных заводов такого типа в Европе", - подчеркнул дипломат.

В военной области Франция, взаимодействующая с Россией в создании учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ, "выступила инициатором сотрудничества с Россией в создании беспилотного самолета". "Кроме того, французская сторона, - отметил посол, - проявляет интерес к большому опыту России в создании тяжелых вертолетов".

*источник: АРМС-ТАСС
10.01.06*

ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ТУРЕЦКИЕ АВИАКОМПАНИИ БОЛЕЕ АКТИВНО РАБОТАТЬ ПО ПЕРЕВОЗКЕ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ

Президент России Владимир Путин призвал турецкие авиакомпании более активно работать по перевозке российских туристов. Об этом он заявил на встрече с турецкими бизнесменами.

В.Путин подчеркнул, что необходимо "использовать возможности турецких перевозчиков". "Есть только одно ограничение, связанное с чартерами и не касающееся исключительно турецких компаний.

Ограничений же турецким авиакомпаниям по перевозке российских туристов регулярными рейсами нет", - отметил он. По мнению президента, турецкая сторона "не использует эти возможности", например, нет рейса из Санкт-Петербурга в Турцию.

*источник: ИТАР-ТАСС
12.01.06*

AIRBUS РАССМАТРИВАЕТ РОССИЮ КАК ВАЖНОГО СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРА

Европейский авиастроительный концерн Airbus рассматривает Россию как важного стратегического партнера, заявил во вторник, отвечая на вопрос РИА Новости, президент концерна Густав Хумберт (- Gustav Humbert).

"Мы считаем Россию одним из основных стратегических партнеров и намерены продолжать развитие нашего сотрудничества, в том числе по линии промышленной кооперации", - сказал Хумберт.

По словам исполнительного вице-президента по стратегическому развитию и кооперации Оливье Андриеса (Olivier Andries), основой этого сотрудничества является рассчитанное на несколько лет соглашение с Росавиакосмосом, по которому Airbus предоставляет России проведение работ общей стоимостью \$800 миллионов.

Эти работы, напомнил Андриес, ведутся по четырем основным направлениям: исследования и разработка новых технологий, проектирование самолетных конструкций, производство компонентов для авиалайнеров Airbus, поставка материалов.

Вице-президент концерна высоко оценил работу действующего в Москве инженерного центра, российские специалисты которого выполнили значительную часть проектно-расчетных работ по про-

граммам семейств самолетов A330/A-340 и крупнейшего в мире пассажирского авиалайнера A380.

По словам Андриеса, ввиду успешной работы этого центра руководство концерна намерено дополнительно укомплектовать его высококвалифицированными российскими инженерами.

"Началом нового важного этапа сотрудничества и промышленной кооперации" назвал вице-президент концерна подписанное в конце минувшего года соглашение, по которому Airbus разместил на российских предприятиях дополнительные крупные заказы на общую сумму \$200 миллионов в течение десяти лет.

В рамках этих контрактов в России будут производиться компоненты для авиалайнеров семейств A320, A330/A-340 и A380.

Кроме того, по словам Андриеса, в среднесрочной перспективе Airbus изучает возможность активного участия российского авиапрома в программе производства пассажирских самолетов нового поколения A350, включая не только изготовление отдельных узлов и компонентов, но и вероятность проведения сборки.

*источник: РИА "Новости"
18.01.06*

КОРПОРАЦИЯ BOEING НАМЕРЕНА ИНВЕСТИРОВАТЬ В РОССИЮ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ 2,5 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Аэрокосмическая корпорация Boeing намерена инвестировать в Россию в ближайшие пять лет 2,5 млрд долларов. Об этом сообщил во вторник в интервью корр. ИТАР-ТАСС старший вице-президент корпорации Том Пикеринг.

Boeing связывают с Россией 14 лет успешного сотрудничества в ряде областей, - отметил Пикеринг. - Среди них - строительство Международной космической станции, совместное предприятие "Си Лонч" ("Морской старт"), осуществляющее запуски с морской платформы, проектирование самолета для региональных перевозок в России, создание нового лайнера Boeing -787.

"За прошедшее десятилетие корпорация уже вложила около 2,5 млрд долларов в российскую аэрокосмическую индустрию, - сказал вице-президент. - И мы довольны тем, что эти деньги расходовались с пользой для Boeing и России. Россия играет важную роль в конструировании Boeing 787. Из тех 1200 российских инженеров, которые работают по контрак-

там с нашей корпорацией, многие занимаются как раз этим лайнером. Можно сказать, что примерно 30 проц его фюзеляжа - заслуга российских конструкторов".

По словам Пикеринга, на Boeing 787, хотя его первый полет должен состояться только в 2007 году, уже поступило 300 заказов. В числе авиакомпаний, которые рассматривают возможность его приобретения, числится "Аэрофлот".

"Что касается космоса, - продолжил Пикеринг, - то Россия и Boeing - основные партнеры по строительству МКС. Мы также являемся партнерами в программе "Си Лонч" совместно с норвежцами и украинцами. У нас есть заказы на запуски на годы вперед. Сейчас мы работаем с теми же партнерами над новой программой - "Лэнд Лонч". Та же ракета с тем же российским двигателем, производимым компанией "Энергия", будет запускаться с Байконура".

*источник: ИТАР-ТАСС
18.01.06*

BOEING ПОЛЕТИТ ИЗ ДУБНЫ

Boeing претендует на разработку новых самолетов в особой экономической зоне в Дубне. Об этом заявил руководитель агентства по управлению ОЭЗ Юрий Жданов. Открытие еще одного центра может ударить по отечественным конструкторским кадрам.

Американская корпорация Boeing ведет переговоры с Федеральным агентством по управлению особыми экономическими зонами (ОЭЗ) и Министерством экономического развития о получении статуса резидента ОЭЗ в подмосковной Дубне. Об этом сообщил руководитель агентства Юрий Жданов в понедельник.

"Boeing видит свое место в одной из зон технико-внедренческого типа в Подмосковье, где планирует разместить центр по разработке самолетов нового поколения", - передает слова Жданова РИА "Новости". Других претендентов руководитель агентства не назвал. Юрий Жданов только напомнил, что резидентом технико-внедренческой зоны в Санкт-Петербурге намерена стать крупная финская компания. В ОЭЗ в Томске, по его словам, также будет "три-четыре крупных резидента".

"Мы начнем называть крупных резидентов после того, как будут назначены главы территориальных органов РосОЭЗ, в чьи полномочия входит предоставление компаниям статуса резидента ОЭЗ", - пояснил Юрий Жданов.

В российском представительстве Boeing "Газете.Ru" не смогли подтвердить информацию о переговорах.

"Я об этом не слышал", - заявил пресс-секретарь компании Виктор Аношкин. Он также напомнил, что когда обсуждалась возможность технопарка в Дубне еще в 2005 году, то Boeing "осторожно" заявлял о том, что мог бы рассмотреть возможность участия в такой зоне. "Но ни о каком центре по разработке самолетов нового поколения речь не шла", - заявил Виктор Аношкин.

"Российские научные кадры по-прежнему недооценены по мировым меркам. Привлечение российских инженеров и доступ к широкой экспериментальной базе может заинтересовать такую организацию, как Boeing", - считает ведущий эксперт ОАО "НИИ экономики авиационной промышленности" Олег Пантелеев. Согласно ранее объявленным планам, Boeing планирует инвестировать в Россию с 2006-го по 2010 год \$2,5-3 млрд. Сейчас в России компания активно

помогает ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" разрабатывать ближнемагистральный самолет RRJ (Russian regional Jet). У компании также есть один исследовательский центр в Москве. Как утверждал на авиасалоне МАКС-2005 вице-президент отделения международной торговли гражданскими самолетами Boeing Крэйг Джонс, это самый большой конструкторский центр компании за пределами США. В нем российские инженеры работают по контракту. В частности, на Boeing работают инженеры из известных российских самолетостроительных компаний - из "Сухого", "Центра имени Хруничева", "Ильюшина".

Фактически центр уже занимается "разработкой новых самолетов" - российские инженеры проектируют ключевые части пассажирского B787 Dreamliner.

В московском центре разрабатывается носовая часть фюзеляжа нового самолета, первый полет которого ожидается в 2008 году, пилоны крыла и передняя кромка крыльев.

"Создание еще одного исследовательского центра может нанести удар по кадровому потенциалу российских НИИ. Но это будет несопоставимо с тем, что было в начале 1990-х годов", - объяснил Олег Пантелеев.

Согласно закону об ОЭЗ, Boeing, в случае если его заявку одобряют, получит преференции по налогам и таможенным льготам, а также особые условия по землепользованию. Дубна выиграла конкурс на создание ОЭЗ с формулировкой "разработка ядерных и физических технологий". "Опережающие исследования в авиации предполагают большое использование компьютерного моделирования и особенного программного обеспечения.

В этом отношении преференции по таможенным льготам не окажутся слишком полезными", - считает Олег Пантелеев.

У главного конкурента Boeing на мировом рынке - концерна Airbus также есть свой исследовательский центр в России. В нем работают около 150 инженеров, и в 2006 году ему предстоит расширение. В московском представительстве отказались комментировать возможность подачи заявки Airbus на получение статуса резидента ОЭЗ.

*источник: сайт "Газета.Ru"
24.01.06*

АВИАКОМПАНИИ РФ В 2005 Г. ПОПОЛНИЛИ СВОИ АВИАПАРКИ 35 САМОЛЕТАМИ BOEING И 4 AIRBUS

Российские авиакомпании в прошедшем году пополнили свои авиапарки 35 самолетами Boeing, сообщил в понедельник на пресс-конференции в Москве региональный президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко.

"Всего в СНГ было поставлено 43 самолета, из них 35 приобрели российские компании", - сказал представитель американской компании.

Как сообщили "Интерфаксу" в российском представительстве европейского самолетостроительного концерна Airbus, в РФ было ввезено в минувшем году

четыре воздушных судна этого производителя. "В Россию и СНГ было поставлено семь Airbus, из них четыре приобрела авиакомпания "Сибирь", - сказал собеседник агентства.

По данным представительств Boeing, в настоящее время в России на долю самолетов американской корпорации приходится 78% парка западных самолетов.

*источник: Интерфакс
24.01.06*

РОССИЯ И КИТАЙ ПОВЫШАЮТ СТАТУС РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ

На очередном заседании российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в области гражданской авиационной техники в Пекине была достигнута договоренность о преобразовании рабочей группы в подкомиссию в рамках межправительственной Комиссии по сотрудничеству, заявил Заместитель руководителя Департамента по оборонным отраслям Минпромэнерго Валерий Воскобойников.

По его словам, в ходе переговоров в Китае был согласован проект Протокола о преобразовании рабочей группы в подкомиссию, который теперь будет проходить внутригосударственные процедуры.

Также с китайской стороны согласовано положение об образовании подкомиссии, которое будет проходить внутригосударственные процедуры. "Далее, все эти документы будут вынесены на согласование правительств двух стран и утверждаться на этом уровне", - дополнил замглавы Департамента.

По его данным, в ходе заседаний в Пекине утвер-

ждена программа сотрудничества России и Китая в области гражданского авиастроения. Принятая программа сотрудничества в области гражданского авиастроения должна быть наполнена конкретным содержанием по каждому направлению сотрудничества, а далее будет отработан план действий с тем, чтобы все вопросы дальнейшего продвижения были рассмотрены на очередном заседании подкомиссии примерно в середине следующего года.

В. Воскобойников напомнил, что Соглашение между КОНТОП и Росавиакосмосом было подписано в апреле 2002 года в Москве. Срок его действия 10 лет, с последующим продлением на пятилетние периоды. Предложение о повышении статуса рабочей группы до уровня подкомиссии в рамках межправкомиссии нашло поддержку на высоком уровне как в России, так и в Китае.

*источник: AVIAPORT.RU
11.01.06*

РОССИЙСКО-ИТАЛЬЯНСКИЙ СИМПОЗИУМ, ПОСВЯЩЕННЫЙ СОТРУДНИЧЕСТВУ В АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ, ПРОЙДЕТ В МОСКВЕ

Российско-итальянский симпозиум, посвященный сотрудничеству в аэрокосмической отрасли, пройдет в Москве в выставочном комплексе Манеж 8 февраля в рамках национальной выставки "Миф и скорость". Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщили в Посольстве Италии, являющемся организатором данного мероприятия.

"Симпозиум представит возможность наладить плодотворные связи между предприятиями, научными и учебными организациями аэрокосмической отрасли Италии и России", - считает представитель Посольства.

На симпозиуме будет представлен анализ ведущих центров Италии в авиационной отрасли и свя-

занных с ними центрами высоких технологий. В мероприятии примут участие представители Посольства Италии и Министерства обороны Италии, высокопоставленные руководители ведущих аэрокосмических компаний Италии, таких как Alenia Aeronautica, Aeromacchi, Telespazio, CIRA (НИИ Авиакосмических исследований Италии), Центр исследования материалов и других.

С российской стороны к участию в мероприятии приглашены представители ведущих предприятий и организаций аэрокосмической отрасли.

*источник: AVIAPORT.RU
18.01.06*

В РОССИЮ ПРИБУДЕТ ИРАНСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ КОНТРАКТА ПО ТУ-204

Делегация иранских специалистов в области гражданской авиации в конце января прибудет в Россию для завершения переговоров по заключению контракта на поставку в эту страну самолетов типа Ту-204-100. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"Проект контракта с иранской стороной готов, он состоит из трех частей, касающихся самих самолетов, их техобслуживания и двигателей", - уточнил собеседник. По его словам, иранская делегация прибывает в Россию для заключительного раунда переговоров. Продолжительность этого раунда пока не определена, но в прошлом году переговоры в Иране велись почти 10 дней.

"На сегодня сохраняется предварительная договоренность на поставку пяти пассажирских самолетов Ту-204-100 по твердому контракту и еще пяти - по опциону", - отметил источник.

Отвечая на вопрос о возможных сроках поставки самолетов типа Ту-204-100 на Кубу, он сказал, что

контракт планируется подписать в январе-феврале текущего года. Все самолеты "Ту" для Кубы будут самолетами нового производства. Есть вероятность, что первым передаваемым кубинской стороне самолетом будет "грузовик" - российская сторона предлагает Кубе Ту-204-100С.

"В случае подписания контракта с Кубой, самолеты будут поставлены через 16-18 месяцев после оформления сделки, исходя из цикла производства самолетов этого типа на Ульяновском авиационном заводе "Авиастар-СП", - сказал собеседник.

Собеседник напомнил, что пока самолеты семейства Ту-204 в России выпускаются "штучно". В то же время, пять самолетов Ту-204-120СЕ закупил Китай (- и опцион на 10), ведутся переговоры о поставке пяти Ту-204-100 в Иран (и опцион на 5) и трех - Кубе. Таким образом, суммарно потенциальный заказ только трех стран может составить не менее 28 самолетов типа Ту-204, что сопоставимо с общим выпуском самолетов этого типа в России.

*источник: AVIAPORT.RU
18.01.06*

ГЕНДИРЕКТОР ТАГАНРОГСКОГО АНТК ИМ. БЕРИЕВА ПРОВОДИТ ПЕРЕГОВОРЫ В ЕВРОПЕ

Переговоры по валидации самолета-амфибии Бе-200ЧС согласно требованиям и нормам, принятым в Евросоюзе, продолжаются между разработчиком самолета ОАО "Таганрогский авиационно-технический комплекс им. Бериева" (ТАНТК им. Бериева) и европейскими сертификационными властями. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его словам, все необходимые материалы и документы для валидации Бе-200ЧС к настоящему времени подписаны и оформлены, заявки на валидацию приняты.

"Все сертификационные материалы и документы, оформленные во время сертификации Бе-200ЧС в России, будут рассмотрены и проанализированы сертификационным центром на соответствие принятым нормам и требованиям Евросоюза", - сказал специалист.

Он отметил, что на сегодня принята и действует упрощенная схема валидации самолетов отечественной разработки в Евросоюзе. Планируется, что сертификация Бе-200 по европейским нормам и

требованиям может быть завершена в течение примерно двух лет.

Тем не менее, "в ходе валидации некоторые требования сертификационного центра Евросоюза потребуют проведения дополнительных испытательных полетов для подтверждения соответствия требованиям и нормам сертификационного центра", - считает собеседник.

По его мнению, без проведения некоторого объема сертификационных испытаний сертификационный центр Евросоюза не допустит высокотехнологичный продукт, каковым является самолет-амфибия Бе-200ЧС, на свой рынок авиатехники.

"К концу текущего года станут понятны сроки проведения сертификации - или их затянут (сертификация в Европе самолета Ту-204-120СЕ продолжается почти пять лет), или можно будет сертифицировать самолет в 2007 году", - считает источник.

Он подчеркнул, что в 2007 году во Франции будет проведен тендер на замену самолетов CL-415, в котором планируется участие самолета-амфибии Бе-200ЧС.

*источник: AVIAPORT.RU
19.01.06*

КАМИЛЬ ИСХАКОВ ПОСЕТИЛ ЗАВОД, ГДЕ ВЫПУСКАЮТСЯ ВЕРТОЛЕТЫ И ВООРУЖЕНИЕ

Сегодня в ходе визита в Приморский край полномочный представитель Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе Камиль Исхаков посетил завод "Прогресс" в городе Арсеньеве, где выпускаются боевые вертолеты и другое вооружение. Как сообщили информационному агентству Дейта.RU в пресс-службе полпреда, - "Я как член Совета Безопасности РФ обязан уделять большое внимание ситуации в военно-промышленном комплексе. Многие оборонные предприятия Приморья являются градообразующими, а потому необходимо обеспечивать их заказами. Это позволит сохранить на высоком уровне существующие технологии на этих предприятиях и улучшить социально-экономическое положение в городах Дальнего Вос-

тока", - сказал К.Исхаков.

Полпред встретился с директором завода "Прогресс" Юрием Денисенко, обошел цеха предприятия. В беседе с работниками завода К. Исхаков интересовался их профессиональной подготовкой и уровнем жизни. Кроме того, в г. Арсеньеве полпред посетил детскую поликлинику. Гостя интересовала организация медицинской помощи в Арсеньеве, наличие современного медицинского оборудования и готовности медиков к реализации национального проекта "Здоровье", который предусматривает в том числе и грядущую диспансеризацию взрослого населения.

*источник: ИА "Дейта.ру"
20.01.06*

EADS СТАЛ АКЦИОНЕРОМ "ИРКУТА"

Федеральная служба по финансовым рынкам 12 января зарегистрировала отчет об итогах допэмиссии акций НПК "Иркут" на общую сумму 297,56 млн руб., говорится в сообщении службы. Корпорация разместила 99 млн обыкновенных акций номиналом 3 руб. Большая часть допэмиссии была размещена в пользу

EADS, консорциум получил около 10% акций "Иркута". По итогам допэмиссии уставный капитал "Иркута" достиг 2,93 млрд руб.

*источник: газета "Ведомости"
13.01.06*

UNION INVESTMENT ПРИОБРЕЛ 1,4% "ИРКУТА"

Инвестиционный фонд Union Investment Privatfonds GmbH (Германия) в 2005 году приобрел депозитарные расписки на 1,38% уставного капитала ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и стал первым крупным портфельным инвестором российского самолетостроительного холдинга. На конец третьего квартала Union Investment консолидировал 403 тыс. расписок на акции компании рыночной сто-

имостью \$9,3 млн. Исходя из текущих рыночных котировок, этот пакет стоит \$11,7 млн. Других крупных институциональных инвесторов, по данным Bank of New York, у "Иркута" пока нет. Незначительным пакетом ADR компании (0,06% уставного капитала) владеет фонд Parametric Portfolio Associates.

*источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
16.01.06*

НАЦИОНАЛЬНЫЙ РЕЗЕРВНЫЙ БАНК ОТКРЫЛ ЛОМО КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ НА 150 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Петербургский филиал Национального резервного банка открыл возобновляемую кредитную линию в размере 150 миллионов рублей Ленинградскому оптико-механическому объединению (ОАО ЛОМО), говорится в сообщении пресс-службы банка, поступившем во вторник в РИА Новости.

"Весь кредит на данный момент переведен на счет предприятия. Средства предоставлены на 1,5 года и будут направлены на пополнение оборотных средств объединения", - сообщили РИА Новости в пресс-службе. Ранее, в сентябре 2005 года, банк открыл ЛОМО кредитную линию на сумму 145 миллионов рублей на исполнение объединением контракта по экспортным поставкам. Помимо Национального резервного банка (НРБ) и Ленинградского оптико-механического объединения в сделке приняло участие ФГУП Рособоронэкспорт.

Финансирование ЛОМО осуществляется в рамках реализации программы НРБ по сотрудничеству с предприятиями российского оборонно-промышленного комплекса.

ОАО ЛОМО является крупной российской компанией, занимающейся производством и реализацией оптико-механических и оптико-электронных приборов. Компания выпускает медицинскую технику и наблюдательные приборы, а также специальную технику для армии, авиации, флота и космоса.

С начала 2005 года Национальный резервный банк выдал предприятиям Петербурга кредиты на сумму 766 миллионов рублей.

*источник: организация "Роспром"
10.01.06*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ОТЧЕТ ОБ ИТОГАХ ДОПЭМИССИИ "ОБОРОНПРОМА"

Вчера Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) зарегистрировала отчет об итогах допэмиссии ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" на 2,86 млрд руб. Об этом говорится в сообщении службы. Всего компания разместила 2857644 обыкновенных акций номиналом 1 тыс. руб. каждая.

Напомним, что этой допэмиссией оплачены акции вертолетостроительных предприятий, вносимые государством, Республикой Татарстан и ФГУП "Рособоронэкспорт" в уставный капитал "Оборонпрома".

Государство внесло в уставный капитал "Оборонпрома" 31% акций ОАО "Московский вертолетный завод им.Миля", 49% акций ОАО "Улан-Удэнский авиазавод", 60% акций ОАО "Ступинское машиностроительное производственное объединение" и 38% акций ОАО "Московский машиностроительный

завод "Вперед". "Рособоронэкспорт" внес 14% акций Улан-Удэнского авиазавода и денежные средства. Татарстан внес 29,92% акций Казанского вертолетного завода. ОАО "Росвертол" внесло денежные средства в размере 144 млн руб.

По итогам размещения допэмиссии уставный капитал корпорации составил 4,3 млрд руб. При этом государство в лице ФАУФИ получило 51% акций, "Рособоронэкспорт" - 31,13%, Татарстан - 15,07% и "Росвертол" - 2,79%. В дальнейшем "Оборонпром" планирует увеличить свое присутствие во всех предприятиях до контрольного пакета. Предполагается, что для этой цели будет использоваться либо обмен акций предприятий-участников на акции корпорации, либо прямой выкуп акций.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
12.01.06*

РФФИ ВЫСТАВЛЯЕТ НА АУКЦИОН 17 ФЕВРАЛЯ 25,5% АКЦИЙ ОАО "БАЛАШИХИНСКИЙ ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД"

Российский фонд федерального имущества (РФФИ) объявил о проведении аукциона по продаже федерального пакета акций ОАО "Балашихинский литейно-механический завод" (ОАО "БЛМЗ", Московская обл., г. Балашиха) в размере 25,5% уставного капитала.

Уставный капитал ОАО составляет 146 тыс. 674 руб. и разделен на 146 тыс. 674 обыкновенные именные акции в бездокументарной форме номинальной стоимостью 1 руб. каждая. Реестродержателем является ЗАО "РДЦ Паритет" (Москва).

На аукцион выставляются 37 тыс. 402 акции. Нормативная цена выставляемых на аукцион акций определена в размере 76 млн 887 тыс. 037 руб. Начальная цена пакета акций установлена в размере 95 млн 941 тыс. руб., шаг аукциона - 1 млн руб.

Заявки на участие в аукционе принимаются по 13 февраля 2006 г по адресу: Москва, Ленинский пр-т, д

9, телефон (495) 236-80-38. Подведение итогов аукциона состоится 17 февраля 2006 г. в 10.00 мск по тому же адресу.

ОАО "Балашихинский литейно-механический завод" производит колеса, тормозные системы и агрегаты управления тормозными системами для самолетов и вертолетов, фасонное литье из алюминиевых, магниевых и титановых сплавов.

По данным бухгалтерского баланса ОАО "Балашихинский литейно-механический завод", общая сумма краткосрочных обязательств на 30 сентября 2005 г. составляла 184 млн 418 тыс. руб., в том числе перед бюджетом - 19 млн 015 тыс. руб., перед госвнебюджетными фондами - 3 млн 754 тыс. руб. Численность работников - 1560 человек.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
10.01.06*

ДЕНИС ГУСЕВ, МДМ-БАНК: МЫ РЕКОМЕНДУЕМ К ПОКУПКЕ ОБЛИГАЦИИ ИРКУТА

Вчера на рынке сохранялся оптимизм - котировки большинства выпусков первого эшелона выросли в цене на 0.3-0.5% на фоне низких ставок на денежном рынке и стремительного укрепления курса рубля. Основной спрос инвесторов сосредоточен в средне- и долгосрочных корпоративных выпусках "первого/второго эшелона", активность инвесторов в госбумагах и Москве относительно низкая.

Конъюнктура базовых активов остается благоприятной для рынка рублевого долга, что оставляет потенциал роста для рублевого долга. Несмотря на прошедшее ралли, до активизации первичного рынка можно ожидать сохранения восходящего тренда на рынке.

В 2006 году мы ожидаем дальнейшего снижения доходности длинных выпусков "первого эшелона" вслед за снижением доходности рынка еврообондов. На этом фоне можно ожидать общее расширение спредов между эшелонами за счет большого предложения бумаг 2-3 эшелона на фоне роста стоимости фондирования для "рыночных" российских инвесто-

ров. Мы рекомендуем обратить внимание на облигации трубных компаний, которые имеют потенциал сужения спреда к первому эшелону за счет блестящей конъюнктуры отрасли. Мы рекомендуем к покупке облигации электроэнергетических компаний, которые торгуются с очень широким спрэдом к облигациям ФСК, обладая схожими показателями финансовой устойчивости. Кроме того, на горизонте 2-3 года мы ожидаем полного сокращения спреда облигаций ФСК к первому эшелону. Мы рекомендуем к покупке облигации Иркутта, который станет базой при формировании ОАК. Облигации МиГ обладают более низкой ликвидностью и несут повышенные структурные и финансовые риски. Тем не менее, мы считаем, что доходность на уровне 10-11% годовых при дюрации в 1.4 года делает облигации привлекательными к покупке, учитывая, что эта компания так же войдет в ОАК.

источник: FINAM.RU
17.01.06

"ФИНАМ" РЕКОМЕНДУЕТ ПОКУПАТЬ АКЦИИ ВАСО

ИК "ФИНАМ" присвоила акциям ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) рекомендацию "Покупать", справедливая цена - 19,17 долл. за акцию. Аналитики инвестиционной компании связывают перспективы роста капитализации российского авиапроизводителя с прогнозируемым ростом спроса на региональный самолет Ан-148. При этом сотрудничество воронежского предприятия и Airbus в сфере производства авиакомпонентов должно существенно улучшить имидж ВАСО в глазах инвесторов.

"Воронежское акционерное самолетостроительное общество" образовано на базе "Воронежского авиационного завода". На протяжении последних лет деятельность ВАСО, несмотря на рост выручки, была убыточной. Тем не менее, в 2004 г. компания смогла сократить чистый убыток в 3,46 раза (до 0,99 млн. долл.), и 2005 год, по оценкам ИК "ФИНАМ", закончила с чистой прибылью в размере 7,7 млн. долл. за счет достройки и реализации машин Ил-96-300.

"Начиная с 2003 года, ВАСО уверенно демонстрирует улучшение показателей рентабельности своей деятельности. На наш взгляд, данная позитивная динамика во многом обусловлена тем, что с конца 2002 г. контрольный пакет акций компании находился в доверительном управлении у ИФК, что положительно отразилось на общей эффективности деятельности ВАСО. По нашим прогнозам, в ближайшие годы компания сможет значительно улучшить свое финансовое положение, что сделает ее акции интересными для инвестирования", - отмечает аналитик ИК "ФИНАМ" Михаил Пак.

Планы развития ВАСО тесным образом связаны с созданием объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Так, на базе Воронежского завода планируется создать центр по производству региональных самолетов Ан-148, причем не исключается возможность, что часть комплектующих для RRJ также будет изготавливаться на мощностях ВАСО. Кроме того, в рамках интеграции компании в ОАК рассматривается возможность производства на базе пред-

приятия грузовой версии Ил-112, модернизации Ил-76, а также размещения на заводе заказов от Boeing и Airbus.

Кроме того, в конце прошлого года ВАСО и НПО "Иркут" заключили контракт с международной компанией Airbus о поставке комплектующих для европейских лайнеров на общую сумму 200 млн. долл. Согласно контракту, треть от общей суммы приходится на долю ВАСО. Подписанное соглашение предусматривает поставку воронежским авиазаводом в течение 10 лет, начиная с 2006 г., авиакомплектующих для самолетов семейства Airbus A320. "Данный контракт обеспечит ВАСО ежегодными поступлениями в размере порядка 6,7 млн. долл. в течение ближайших 10 лет", - утверждает г-н Пак. В целом, по оценкам ИК "ФИНАМ", в настоящий момент портфель заказов воронежского предприятия превышает 1 млрд. долл. Дополнительные возможности для развития ВАСО связаны с существенным износом пассажирского авиатранспорта в России и других странах СНГ. "Этот факт создает предпосылки к существенному росту спроса на продукцию воронежского завода, который, принимая во внимание производственные мощности компании, сможет быть удовлетворен", - считает г-н Пак. По прогнозам "ФИНАМа", выручка ВАСО в 2006 г. может достигнуть 231,32 млн. долл., а к 2011 г. этот показатель ожидается на уровне более 472 млн. долл.

"Начиная с конца августа 2005 г., котировки ВАСО демонстрировали уверенный рост на фоне подписания контрактов на поставку региональных самолетов Ан-148. На данный момент интерес к акциям компании подогревается, с одной стороны, ожиданиями улучшения ее финансовых показателей, с другой, началом производства самолетов Ан-148", - говорит г-н Пак. По оценкам "ФИНАМа", потенциал роста стоимости акций воронежской компании превышает 15%.

источник: компания "ФИНАМ"
24.01.06

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" И НПО "АВИАТЕХНОЛОГИЯ" СОЗДАЛИ СП ДЛЯ КООРДИНАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МЕТАЛЛУРГИИ – ООО "АТ-СПЕЦТЕХНОЛОГИЯ", ГЕНДИРЕКТОРОМ КОТОРОГО СТАЛ Г. МУЛИН

ФГУП "Рособоронэкспорт" и ЗАО НПО "Авиатехнология" учредили на паритетных началах совместное предприятие ООО "АТ-Спецтехнология". В состав Совета директоров предприятия вошли представители ФГУП "Рособоронэкспорт" и ЗАО НПО "Авиатехнология". Гендиректором ООО "АТ-Спецтехнология" избран Геннадий Мулин. Об этом говорится в пресс-релизе "Рособоронэкспорта".

Совместное предприятие учреждено в рамках промышленной политики ФГУП "Рособоронэкспорт", направленной на консолидацию деятельности оборонно-промышленного комплекса, с целью оптимизации процессов финансового и сырьевого обеспечения работы отечественных металлургических предприятий, координации их взаимодействия в области производства специальных сталей и сплавов, прежде всего предназначенных для выпуска авиакосмической и военной техники. Учреждение ООО "АТ-Спецтехнология" также призвано предотвратить последовательный захват предприятий данного сектора металлургии различными структурами, в том числе действующими в интересах иностранного капитала и нередко использующими противозаконные методы.

"Рособоронэкспорт" рассматривает в качестве следующего этапа развития системы финансового и сырьевого обеспечения авиакосмических и оборонных предприятий формирование металлургического холдинга под контролем государства на базе ряда ключевых предприятий специальной металлургии. Деятельность холдинга будет направлена, прежде

всего, на консолидацию работы предприятий металлургической отрасли и противодействие попыткам дестабилизации стратегических отраслей промышленности. Роль управляющей компании создаваемого холдинга будет осуществлять ООО "АТ-Спецтехнология".

Организационная форма холдинга позволит выработать долгосрочную стратегию развития предприятий отрасли, консолидировать значительные средства, которые будут инвестированы в реальное производство, обеспечить эффективную систему управления, снабжения и сбыта, наладить кооперационный выпуск продукции на высоком мировом уровне.

Функционирование подобной системы сможет гарантировать оптимальную загрузку предприятий отрасли, увеличение объемов заказов, и, следовательно, поступлений в бюджеты всех уровней, создание новых рабочих мест и будет способствовать укреплению социальной и экономической стабильности.

ФГУП "Рособоронэкспорт" и ЗАО НПО "Авиатехнология" связывает многолетнее сотрудничество. В период 1993-1998 гг. по поручению ряда металлургических и моторных заводов НПО "Авиатехнология" была разработана и реализована эффективная система обеспечения предприятий отрасли исходными металлами и металлургическими полуфабрикатами.

источник: ИА "Финмаркет"
20.01.06

"КАСКОЛ" УШЕЛ ИЗ "ВОЛГИ-ДНЕПРА"

Сергей Шкляник, вице-президент группы компаний "Волга-Днепр", специализирующейся на грузовых авиаперевозках, сообщил Ъ, что структуры группы компаний "Каскол" Сергея Недорослева вышли из состава акционеров ЗАО "Авиакомпания "Волга-Днепр", основной производственной единицы группы. По его словам, изменения зафиксированы в реестре акционеров в конце декабря. Новый собственник более 33% акций ЗАО, принадлежавших "Касколу",

не называется. По сведениям Ъ, сделка по продаже "Касколом" доли в "Волге-Днепре" завершится в течение двух недель, после чего станет известен конечный покупатель бумаг. Ранее в качестве наиболее вероятных претендентов назывался инвестфонд Marshall Capital Partners.

источник: Коммерсант
16.01.06

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ В ДЕКАБРЕ 2005 ГОДА

На расширенном совещании руководящего состава ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги работы предприятия в декабре 2005 года.

Директор по производству Ирек Аминов основным достижением ушедшего года назвал передачу в эксплуатацию четырех новых самолетов-универсалов Ту-204-300, которые успешно эксплуатируются авиакомпанией "Владивосток Авиа".

Основной показатель - план по товарным объемам, в декабре предприятием выполнен, достигнут рост по сравнению с ноябрем на 4,2%.

В центре технического обслуживания и ремонта авиационной техники прошли регламентное обслуживание три самолета Ту-204-300 авиакомпании "Владивосток Авиа". Все три лайнера имеют хорошие

показатели, срывов и задержек рейсов по вине завода не было. Положительной на совещании названа динамика роста персонала предприятия, особенно молодежи, как выпускников высших и средних специальных учебных заведений, так и учеников на рабочие специальности. Этому способствует хорошо организованная в ЗАО "Авиастар-СП" система социальной адаптации молодежи на предприятии.

Средняя заработная плата промышленно-производственного персонала в целом за год увеличилась на 14,1%. У основных рабочих основного производства в декабре средняя зарплата превысила 8300 рублей.

источник: компания ЗАО "Авиастар-СП"
16.01.06

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ВАСО ОТКЛОНИЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ГОСУДАРСТВА

Вчера в Москве на заседании совета директоров ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) государство, как основной акционер, рекомендовало в качестве председателя СД главу "Объединенного авиастроительного консорциума" Валерия Безверхнего. Однако он отказался в пользу гендиректора ОАО "АК им. С.В.Ильюшина" ("Ил") Виктора Ливанова.

В повестке дня заседания СД ВАСО были выборы председателя руководящего органа и гендиректора. Препятствием для Валерия Безверхнего в связи с выходом из него четырех представителей Национального резервного банка (НРБ) депутата Госдумы Александра Лебедева и управляющей его активами Национальной резервной корпорации (НРК). Их места заняли представители государства. Топ-менеджеры НРБ и НРК вышли из совета директоров после того, как в сентябре минувшего года был прекращен договор доверительного управления 56,3% акций ВАСО между госсобственником предприятия и авиализинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко".

По словам воронежского вице-губернатора, члена СД ВАСО Вячеслава Клейменова, государство, как основной акционер завода, рекомендовало на пост председателя главу некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" (ОАК, на его базе должно быть создано АО с госучастием) Валерия Безверхнего. Но последний выдвинул вместо себя гендиректора "Ила" Виктора Ливанова, который ранее также был председателем СД ВАСО.

ВАСО специализируется на выпуске пассажирских самолетов Ил-96-300 и их техобслуживании, а также готовит к серийному производству региональный пассажирский лайнер Ан-148. 72,42% акций ВАСО принадлежат госкомпаниям ОАО "Авиационный комплекс имени Ильюшина" и МАК "Ильюшин". По предварительным данным, в 2005 году выручка предприятия составила около 4 млрд. рублей.

Причины, по которым Валерий Безверхний отказался возглавлять СД ВАСО, не разглашаются. По информации источника в СД, отказ топ-менеджера ОАК может быть связан с неопределенной позицией государства в отношении производства на ВАСО

региональных пассажирских самолетов Ан-148. Пакет заказов предприятия общей стоимостью около \$1 млрд. состоит в основном из Ан-148. Вместе с тем федеральные чиновники лоббируют другой проект (-RRJ, разрабатывается холдингом "Сухой"). И, несмотря на то, что глава Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин неоднократно заявлял, что Ан-148 и RRJ не являются конкурирующими, поскольку "разнесены" по времени и нацелены на разные классы, до сих пор нет ясности с производством Ан-148 на ВАСО. По словам Вячеслава Клейменова, в Роспроме сейчас разрабатывается производственная программа для завода. Она включает в себя создание на базе предприятия центра компетенции по производству композитных панелей, выпуск грузовой версии Ил-112, модернизацию Ил-76 под новые двигатели ПС-90, а также выполнение заказов для Boeing и Airbus. Ожидается, что разработка программы будет завершена через месяц. Как отметил Вячеслав Клейменов, в дальнейшем СД выберет гендиректора. "Ситуацию нельзя назвать затягиванием, задержки требуют объективные обстоятельства", - уточнил господин Клейменов.

Основным кандидатом на должность гендиректора, как правило, называют бывшего главного инженера авиазавода Михаила Шушпанова. Он исполняет обязанности гендиректора после отставки прежнего руководителя Вячеслава Саликова, который не скрывал своей антипатии к федеральным чиновникам, "развалившим авиапром", и сложил с себя полномочия, "чтобы спасти завод" после того, как 22 сентября Ространснадзор приостановил эксплуатацию Ил-96-300 в связи с дефектами тормозной системы. Михаил Шушпанов вчера в беседе с корреспондентом "Ъ" отказался оценить свои шансы занять должность гендиректора, отметив, тем не менее, что намерен "заниматься хозяйственной деятельностью, а не политической, и руководствоваться в своей работе рекомендациями правительства".

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
25.01.06*

ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "НПК "ИРКУТ" СОСТОИТСЯ 15 МАРТА

Внеочередное общее собрание акционеров ОАО "НПК "Иркут" назначено на 15 марта 2006 года. Соответствующее решение принято советом директоров общества на заседании 28 декабря 2005 года, сообщается на сайте раскрытия информации.

На внеочередном общем собрании акционеров

компании, которое пройдет в Москве, будут рассмотрены вопросы о досрочном прекращении полномочий членов совета директоров ОАО "НПК "Иркут" и избрании нового состава совета директоров.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.06*

ВАСО НАКОНЕЦ ОБРЕТЕТ ДИРЕКТОРА

24 января в Москве, в здании НП "Объединенный авиастроительный консорциум", что на Ленинградском проспекте, пройдет первое заседание Совета директоров, избранного внеочередным общим собранием акционеров ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество". Будут, в частности, рассмотрены вопросы об избрании председателя и заместителя председателя Совета директо-

ров ОАО "ВАСО", а также о назначении генерального директора воронежского авиазавода.

Воронежскую областную администрацию на заседании будет представлять заместитель губернатора - член Совета директоров ОАО "ВАСО" Вячеслав Клейменов.

*источник: сайт "Лучший город - Воронеж"
19.01.06*

НАЗНАЧЕН НОВЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ "АВИАСАЛОН", КУРИРУЮЩЕЙ МАКС

В компании "Авиасалон", являющейся одним из основных организатором Московского международного авиационно-космического салона МАКС, а также ряда других выставок и авиашоу, произошла смена руководства. Решением внеочередного собрания акционеров ОАО "Авиасалон" генеральный директор Игорь Новиков, возглавлявший компанию с 2003 года, освобожден от занимаемой должности в связи с истечением срока контракта. Новым генеральным директором назначен Дмитрий Шулепов. Информация об этом размещена на официальном сайте МАКСа со ссылкой на ОАО "Авиасалон".

Д. Шулепов родился в 1966 году. После окончания Московского физико-технического института работал в Летно-исследовательском институте имени М.М. Громова инженером-исследователем по средствам аварийного покидания самолетов. Последние 10 лет возглавлял Пилотажно-исследовательский центр, президентом которого является известный летчик-испытатель Анатолий Квочур.

*источник: газета "Газета"
20.01.06*

RRJ ОБЗАВЕЛСЯ ДВИГАТЕЛЯМИ

Компания ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) подписала в пятницу контракт с компанией Power Jet (совместное предприятие между российским ОАО НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma) на поставку двигателей SaM146 для перспективных российских средне-магистральных самолетов RRJ. На сегодняшний день на новый самолет имеется 134 подтвержденных заказа.

"В этом двигателе воплотились самые передовые технологические решения, которые полностью отвечают требованиям наших заказчиков - авиакомпаний", - не без гордости заявил на церемонии подписания контракта генеральный директор ЗАО ГСС Виктор Субботин. "Контракт отражает наши долгосрочные обязательства перед ЗАО ГСС", - заверил его в ответ генеральный директор фирмы Power Jet Мишель Дешелотт. Как сообщил "Бизнесу" первый замгендиректора НПО "Сатурн", директор программы SaM146 Игорь Юдин, работа над созданием двигателя идет полным ходом в строгом соответствии с установленным графиком. "В апреле 2006 года первый двигатель будет собран, а в мае начнутся его стендовые испытания", - сказал он. - Первая обкатка в летной лаборатории намечена на февраль 2007 года".

Стоимость всего контракта и одного двигателя участники проекта назвать отказались, однако, по имеющейся у "Бизнеса" информации, она составит

\$3,2 млн. ГСС рассчитывает продать около 800 самолетов RRJ (из них 200 в России), что будет означать производство почти 2 тыс. двигателей и, соответственно, доход в размере около \$5 млрд.

По мнению специалистов, качество и обслуживание российско-французского двигателя будут намного выше, чем у ближайшего конкурента, украинского двигателя Д-436.

"Главное преимущество двигателя SaM146 - низкие цены на техобслуживание и ремонт, - говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Показатели расхода топлива у него тоже лучше, чем у Д-436".

Общий объем инвестиций в проект будет равен 50 млн евро. НПО "Сатурн" участвует зданиями, сетями коммуникаций и поставками оборудования, а французская сторона - только оборудованием. В рамках работы над двигателем французское правительство выделило фирме Snecma возвратный кредит в размере 140 млн евро. Российская сторона тоже получила госфинансирование и поддержку частного капитала. Так, НПО "Сатурн" вложило в проект 3,9 млрд руб. собственных средств, получило 3,7 млрд руб. от правительства и 2,4 млрд руб. в виде коммерческих займов.

*источник: газета "Бизнес"
23.01.06*

ПРОЦЕСС РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ВЫЗЫВАЕТ БЕСПОКОЙСТВО

Тема, связанная с попытками НПО "Сатурн" поставить под свой контроль ФГУП "ММПП "Салют", получила новое продолжение. Вслед за депутатами Мосгордумы к председателю правительства РФ Михаилу Фрадкову обратились влиятельные члены Совета Федерации, озабоченные будущим российского двигателестроения.

На днях семь членов Совета Федерации подписали обращение к председателю правительства Михаилу Фрадкову, в котором призвали его вмешаться в процесс реформирования отрасли авиационного двигателестроения. Недовольство сенаторов вызвали действия руководства НПО "Сатурн", которое в конце прошлого года также обивало премьерские пороги с предложением объединить всю отрасль под своей

эгидой. Как сообщает "Военно-промышленный курьер", в своем письме семь членов СФ, в частности, сомневаются, что реорганизация ФГУП "ММПП "Салют" в ОАО и одновременный перевод этого высокотехнологичного производства из Москвы приведет к созданию компании, способной на равных конкурировать с мировыми лидерами авиадвигателестроения.

А вот то, что в результате будет фактически ликвидировано эффективно работающее государственное предприятие ФГУП "ММПП "Салют", сомнений у них не вызывает.

*источник: газета "Военно-промышленный курьер"
25.01.06*

ДВИГАТЕЛЬ ПРЕТКНОВЕНИЯ

Авиационная промышленность в очередной раз олицетворяет собой басню Крылова о лебеде, раке и щуке. По крайней мере, благая идея производителей двигателей для отечественных самолетов о создании единой авиапромышленной корпорации в очередной раз грозит отрасли конфликтом интересов.

По замыслу правительства, корпорация должна определять все приоритеты в развитии научных разработок в авиапроме. Моторостроители ищут свои варианты производственной кооперации, тут и начались споры. Гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин отправил письмо премьеру Михаилу Фрадкову с предложением объединить под эгидой своего предприятия крупные активы отечественного двигателестроения - ФГУП ММП "Салют" и ОАО "Уфимское моторостроительное объединение". Таким образом "Сатурн", видимо, решил сыграть роль двигательного монополиста.

Предложению не очень-то обрадовались. Руководитель департамента науки и промышленности столицы Евгений Пантелеев напомнил, что Москва в возрождение ФГУП "Салют" вложила слишком много усилий, сейчас там работает 17 тысяч москвичей, и московские власти просто не могут занимать позицию стороннего наблюдателя в конфликте интересов. Сразу же против высказался и мэр Лужков. Его команда заявила, что "Сатурн" никаким образом не должен вмешиваться в хозяйственную деятельность конкурентов.

Напомним, что НПО "Сатурн" совместно с еще одной французской компанией участвуют в совместной программе по производству нового типа двигателя для семейства российских региональных самолетов RRJ. К тому же правительство недвусмысленно намекнуло, что финансирование проекта будет носить приоритетный характер. Уже в начале прошлого года "Сатурну" было оказано приоритетное

финансирование. В программе сертификационных испытаний будет задействовано 8 двигателей, еще 6 потребуется для сертификации самого RRJ. Принято решение проводить летные испытания двигателя на самолете Ил-76, уже с марта этого года, а ближе к октябрю процесс сертификации двигателя, возможно, выйдет на новый уровень.

Действительно, двигателестроение нуждается в реорганизации, с этим согласны многие эксперты, но создавать нужно не одну, а несколько вертикально интегрированных компаний. Эти разработки могут быть востребованы и в других отраслях - потенциальный рынок огромен.

Кроме того, дефицит в разработках нового оборудования, например, влечет за собой проблемы в оснащении. Так, накануне министр промышленности и энергетики Виктор Христенко направил в Правительство письмо в поддержку восстановления серийного производства тяжелых транспортных самолетов типа Ан-124-100М-150 с большой грузоподъемностью (до 150 т). Минпромэнерго предлагает для финансирования программы выпуска Ан-124 задействовать средства даже из инвестиционного фонда.

Между тем дефицит ощущается и в сфере гражданской авиации. Некоторые компании уже разрабатывают перспективное планирование по закупке авиатехники за рубежом. Целью разработки плана является постепенный отход от закупки на авиационных предприятиях авиапрома отдельных, штучных самолетов и переход к серийному производству и закупке уже целых партий самолетов. Будут ли это отечественные компании - вопрос, в том числе, завязанный и на таком этапе, как сертификация новых типов двигателей.

*источник: сайт "News Info"
18.01.06*

АВИАДВИГАТЕЛЬ АЛ-55 МОЖЕТ БЫТЬ ПРИМЕНЕН НА ШТУРМОВИКАХ СУ-25 ПОСЛЕ ПОВЫШЕНИЯ ЕГО ТЯГИ

В случае создания варианта двигателя АЛ-55 с повышенной тягой, этот мотор может быть установлен на новые модификации Су-25. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал генеральный директор ООО "Научно-производственный концерн "Штурмовики Сухого" Владимир Бабак.

"Имея в виду, что при проектировании базового варианта разработчик всегда создает семейство авиадвигателей различной тяги, не исключено, что в будущем, в случае создания варианта АЛ-55 с необходимой для Су-25 потребной тягой, эти двигатели смогут быть установлены на Су-25", - считает собеседник.

Комментируя заявление заместителя генерального директора Научно-производственного объединения "Сатурн" (НПО "Сатурн") Виктора Чепкина о том, что предлагается провести модернизацию силовой установки штурмовика Су-25, В. Бабак напомнил, что силовая установка штурмовиков Су-25 состоит из двух авиадвигателей Р-95Ш тягой 4100 кг, а на модификациях Су-25Т/ТМ используются двигатели Р195

тягой по 4500 кг. В то же время базовый авиадвигатель АЛ-55, находящийся на стадии проектирования и начала производства опытных образцов, имеет тягу всего порядка 2000 кг.

Как отмечает В. Чепкин, на Су-25 сегодня стоит одноконтурный двухвальный двигатель в бесфорсажном варианте, который был разработан 40 лет назад. Доработав АЛ-55 до необходимой мощности, его можно будет предложить и для Су-25. По расчетным данным, новый двигатель на 40 процентов уменьшит удельный расход топлива, при этом в 1,5 раза увеличится дальность полета Су-25.

Удельный расход топлива на самолете Су-25 на крейсерском режиме 1,28 кг/кгс час. Авиадвигатель АЛ-55 был рассчитан на тягу до 2200 кг при удельном расходе топлива 0,71 кг/кгс ч. Масса АЛ-55 составляет 355 кг. На базе АЛ-55 создается параметрический ряд моторов с тягой от 2 до 4 тонн.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.06*

ПС-90А-76 ОБЕСПЕЧИЛ БЕСШУМНОСТЬ ИЛ-76

С 1 января 2006 года вступили в силу более строгие нормы Международной организации гражданской авиации (ИКАО), распространяющиеся на шум новых самолетов. Первый в России сертификат на соответствие самолета Ил-76ТД-90ВД этим нормам 12 января в Межгосударственном авиационном комитете получили представители "Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина".

До появления данной модификации самолет Ил-76 с установленными на нем двигателями Д-30КП-2 соответствовал нормам только Главы 2 ИКАО и "не добирал" до Главы 4 около 26 EPN дБ.

В период с августа по октябрь 2005 года в ЛИИ им. Жуковского проходили испытания первого транспортного самолета Ил-76ТД-90ВД авиакомпании "Волга-Днепр".

Результаты испытания показали, что самолет с установленными на нем двигателями ПС-90А76 с серийной системой шумоглушения соответствует требованиям Авиационных правил АП-36 и стандартам Главы 4 Приложения 16 ИКАО по уровню шума на местности. Это дает право самолету совершать полеты во все аэропорты мира без ограничений. Полученные результаты летных испытаний пол-

ностью подтвердили расчеты специалистов ОАО "Авиадвигатель". Летом этого года на открытом стенде пройдут испытания двигателя ПС-90А с новой модернизированной системой шумоглушения. По прогнозам ожидаемый запас по шуму относительно Главы 4 ИКАО составит около 10 EPN дБ.

Двигатель ПС-90А-76 - модификация двигателя ПС-90А, созданная для замены на самолетах Ил-76 старых двигателей Д-30КП-2, а также установки на новые варианты транспортных самолетов Ил-76ТД-90ВД, Ил-76МФ, Ил-76МД-90.

Сертифицированный в 2003 году двигатель ПС-90А-76 имеет максимальную тягу - 16 тонн, что значительно расширяет условия эксплуатации самолетов типа ИЛ-76 и повышает эффективность перевозок. В частности, на 17-19%, по сравнению с Д-30КП-2, снижается расход топлива, соответственно, на 800-1000 километров возрастает дальность полета. Благодаря пермским двигателям, увеличивается до 60 тонн коммерческая загрузка самолета.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
19.01.06*

В 2006 ГОДУ НА ТУ-214 ПРОЙДУТ ИСПЫТАНИЯ МЕНЕЕ ШУМНЫЕ ДВИГАТЕЛИ ПС-90А

Летные испытания доработанных двигателей ПС-90А с пониженным уровнем шума планируется провести на опытном самолете Ту-214 (№501) в 2006 году. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

На 2006 год планируется продолжить опытно-конструкторские работы по совершенствованию Ту-214. "В 2006 году будут продолжены работы по выполнению требований ИКАО и проведены мероприятия по выполнению требований Главы IV Приложения 16 ИКАО по шуму на местности", - заявил специалист. По его словам, требования Главы IV на Ту-214 не распространяются, так как машина была сертифицирована до ее введения в действие с 1 января 2006 года. Тем не менее, ОАО "Туполев" считает желательным доработать силовую установку самолета Ту-214 до соответствия современным жестким требованиям.

По данным источника, для соответствия требованиям по шуму на местности несколько изменяется конструкция авиадвигателя ПС-90А, применяются звукопоглощающие конструкции (ЗПК). Применяе-

мые ЗПК и другие меры снижения шумности допускают возможность доработки самолета и силовой установки в ходе планового ремонта эксплуатирующей организацией. По сведениям собеседника "АвиаПорт.Ру", до настоящего времени на все выпущенные пассажирские среднемагистральные самолеты Ту-214 не устанавливались новые ПС-90А, все установленные двигатели - после капитально-восстановительного ремонта. Такое решение было обусловлено существенно более низкой ценой авиадвигателей после капитально-восстановительного ремонта по сравнению с авиадвигателями этого типа нового производства.

Двигатели ПС-90А с ЗПК в 2006 году будут установлены на испытательный самолет №501. "Испытания имеют небольшой объем - не более 20 полетов для проверки проведенных работ по снижению шума", - полагает собеседник. Он отметил также, что практически принимаемые меры по снижению шума на местности не скажутся на цене самолета, повышение ее может быть только незначительным.

*источник: AVIAPORT.RU
09.01.06*

ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО САМОЛЕТА ЯК-130 УСПЕШНО ПРОШЕЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Двигатель ТА-14-130 для учебно-тренировочного самолета ВВС России Як-130 успешно прошел государственные стендовые испытания, сообщил начальник пресс-службы ВВС РФ полковник Александр Дробышевский.

"Сегодня в городе Ступино заместитель начальника вооружения ВВС РФ Олег Бармин вручил генеральному директору научно-производственного

предприятия "Аэросила" Сергею Сухоросову акт по государственным стендовым испытаниям двигателя ТА-14-130", - сообщил представитель ВВС. По словам Дробышевского, модификации ТА-14-130 могут применяться как при создании новых образцов авиатехники, так и при модернизации существующих.

*источник: АРМС-ТАСС
20.01.06*

РОССИИ ПОНАДОБИЛИСЬ ИНДИЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Индия по просьбе российской стороны в ближайшие дни направит в Россию высокопоставленную делегацию, которая определит условия и объемы поставок индийских многоцелевых вертолетов нашей стране. По словам министра оборонной промышленности Индии К. П. Сингха (K. P. Singh), Россия планирует приобрести индийские вертолеты класса ALH (Advanced Light Helicopter) Dhruv, сообщает Outlook India. О деталях закупки и размерах партии, которую планируется приобрести, не сообщается. Этот вертолет, по словам г-на Сингха, вскоре сможет подняться в воздух после незначительных доработок лопастей хвостового винта.

"Неполадки в лопастях хвостового винта устраняются, и он сможет подняться в воздух уже в ближайшие дни", - заявил он на брифинге по поводу открытия выставки Defense Expo - 2006, отметив при этом, что индийский вертолет - "лучшая" машина в этом классе вообще. По словам г-на Сингха, в Москву в ближайшие день-два направится высокопоставленная индийская делегация, которой предстоит обсудить детали интересующего российскую сторону контракта и его объем.

Россия не станет первой страной, решившей приобрести индийские вертолеты, - ранее это сделали Непал и Чили. Индия в последние годы все чаще оказывает научно-техническое содействие России - ранее сообщалось, что индийская ракета-носитель с индийского космодрома выведет в космос российские спут-

ники навигационной системы ГЛОНАСС. Индия и Россия уже производят совместно военную технику - в частности, противокорабельные ракеты "Брамос".

Вертолет Dhruv имеет взлетный вес 5500 кг (вес пустого - 2216 кг). Длина вертолета составляет 12,89 м, высота - 3,76 м, размах лопастей - 13,2 м. Крейсерская скорость - 245 км/ч, максимальная - 280 км/ч, максимальная скорость набора высоты - 9 м/с, потолок - 6 тыс. м, дальность - 400 км. Экипаж вертолета - 2 человека, максимальная нагрузка - 1500 кг. Вертолет может эксплуатироваться как в гражданском, так и в боевом вариантах - в качестве штурмового, транспортного, санитарного, разведывательного и учебного, а также в качестве воздушного поста наблюдения. Производит вертолет индийская компания Hindustan Aeronautics Limited (HAL).

Стоимость одного вертолета, по данным экспертов Global Security, немного превышает \$5 млн. Объем производства оценивается в 24 машины в год. 300 Dhruv планируют приобрести различные индийские ведомства (110 - армия, 150 - ВВС, 24 - ВМФ и береговая охрана). Первый полет вертолета состоялся в 1992 году, с 2002 года начались поставки армии Индии. Непал приобрел 3 машины. На экспорт предлагается вариант Dhruv с израильской авионикой Lahav, а также системой спутниковой навигации с использованием американской системы GPS.

*источник: сайт "CNews"
13.01.06*

СЕНЕГАЛ ЗАИНТЕРЕСОВАН В ЗАКУПКАХ ТАТАРСТАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Первый заместитель главы Минторга Республики Татарстан Ленар Латыпов провел переговоры с делегацией Республики Сенегал во главе с чрезвычайным и полномочным послом в РФ генералом Мунтагой Диалло, которая посетила Татарстан с официальным визитом.

На встрече обсуждалось состояние торгово-экономических отношений и пути их наиболее эффективного развития, а также экспорт в эту африканскую страну продукции машиностроения, деревообраба-

тывающей промышленности и медицинского оборудования. Как сообщает официальный сервер правительства Республики Татарстан, была рассмотрена возможность закупки партии вертолетов Ми-17 производства Казанского вертолетного завода и организация их сервисного обслуживания. Также достигнута договоренность о подготовке в нынешнем году визита в Казань представителей деловых кругов Сенегала.

*источник: ИА "Regions.Ru"
20.01.06*

"РОСТВЕРТОЛ": РАСТЕТ ГОСЗАКАЗ

Объем гособоронзаказа для Ростовского вертолетно-производственного комплекса АО "Роствертол" будет увеличен в 2006 году в 2,5 раза по сравнению с 2005 годом, сообщил гендиректор предприятия Борис Слюсарь. По его словам, в 2005 году объем гособоронзаказа составил около 200 млн. долл. В

2006 году "Роствертол" поставит ВВС пять боевых вертолетов нового поколения Ми-28Н "Ночной охотник". Кроме того, в этом году "Роствертол" планирует поставить ВВС и вертолеты Ми-26.

*источник: газета "Красная звезда"
23.01.06*

В 2006 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ 6-8 ВЕРТОЛЕТОВ КА-226 ДЛЯ СИЛОВЫХ ВЕДОМСТВ РОССИИ

В конце декабря 2005 года ФГУП "Кумертауское авиационное производственное предприятие" (- КумАПП) осуществил отгрузку еще двух вертолетов Ка-226, произведенных по заказу силовых ведомств России, сообщили в пресс-службе ОАО "Камов-Холдинг". После передачи в эксплуатацию авиации ФСБ РФ двух вертолетов Ка-226, в 2006 году планируется

подписать контракты на поставку еще 6-8 вертолетов Ка-226 для силовых ведомств России. Кроме этого, как ожидается, в 2006 году будет поставлено 5-7 вертолетов Ка-32.

*источник: ИА "Финмаркет"
20.01.06*

КА-62: НЕБО ЗОВЕТ

Новый российский многоцелевой вертолет Ка-62 будет выпускаться на Улан-Удэнском авиационном заводе. "У нас есть планы организовать серийное производство вертолета Ка-62 в Улан-Удэ. Их мы уже обсудили и согласовали с председателем правительства Республики Бурятия Леонидом Потаповым", - сказал генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров.

Для развертывания производства Ка-62 в Улан-Удэ потребуются инвестиции в объеме 150 млн. долл. На сегодняшний день в эту программу уже вложено 60 млн. долл. Первый серийный вертолет Ка-62 будет построен на Улан-Удэнском авиационном заводе через два-три года. "К 2010 году мы планируем выйти на выпуск 30-40 вертолетов в год", - сказал Д. Мантуров.

Он отметил, что недавно ОПК "Оборонпром" приобрела контрольный пакет акций компании "-Камов", и таким образом корпорация теперь включает разработчиков и производителей вертолетов как "-Ми", так и "Ка". "Сейчас мы можем планировать все производственные процессы и загрузку заводов, оперируя всей номенклатурой производимой в России вертолетной техники", - отметил Д. Мантуров.

Новый российский многоцелевой вертолет Ка-62 будет выпускаться на Улан-Удэнском авиационном заводе.

"У нас есть планы организовать серийное производство вертолета Ка-62 в Улан-Удэ. Их мы уже обсудили и согласовали с председателем правительства Республики Бурятия Леонидом Потаповым", - сказал генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис

Мантуров. Для развертывания производства Ка-62 в Улан-Удэ потребуются инвестиции в объеме 150 млн. долл. На сегодняшний день в эту программу уже вложено 60 млн. долл. Первый серийный вертолет Ка-62 будет построен на Улан-Удэнском авиационном заводе через два-три года. "К 2010 году мы планируем выйти на выпуск 30-40 вертолетов в год", - сказал Д. Мантуров.

Он отметил, что недавно ОПК "Оборонпром" приобрела контрольный пакет акций компании "-Камов", и таким образом корпорация теперь включает разработчиков и производителей вертолетов как "-Ми", так и "Ка". "Сейчас мы можем планировать все производственные процессы и загрузку заводов, оперируя всей номенклатурой производимой в России вертолетной техники", - отметил Д. Мантуров.

Ка-62 предназначен для перевозки пассажиров и грузов в транспортной кабине, а также для транспортировки крупногабаритных грузов на внешней подвеске.

Вертолет способен перевозить 16 пассажиров. Нормальная взлетная масса вертолета - 6.000 кг. Максимальная масса перевозимого груза в грузовой кабине 2.000 кг, на внешней подвеске 2.500 кг. Максимальная скорость горизонтального полета 300 км/ч, крейсерская скорость 270 км/ч. Практическая дальность полета 780 км.

*источник: газета "Красная звезда"
18.01.06*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ВОЙДЕТ В ВЕРТОЛЕТНЫЙ ХОЛДИНГ

По словам генерального директора "Оборонпрома" Дениса Мантурова, помимо создания в 2006 году УК "Вертолеты России", будет завершено формирование системы управления компанией, в структуру которой планируется ввести и Казанский вертолетный завод.

По его словам, на данный момент все юридические процедуры создания вертолетного холдинга закончены, и сейчас все занимаются вопросами администрирования. В ближайшей перспективе будет выкуплен крупный пакет акций у менеджмента Казанского вертолетного завода и "Роствертола". "У нас есть договоренность с руководством обеих компаний, но мы пока не знаем, что это будет: обмен на акции создаваемого холдинга или выкуп, - говорит Мантуров. - Однозначно вопрос о приобретении акций будет решаться с менеджментом компаний. Сегодня рынок неадекватен тем бюджетам, которые заложены у нас на приобретение акций: мы постоянно говорим представителям аналитических и консалтинговых компаний, что стоимость акций должна опуститься до той, по которой мы готовы и могли бы их приобретать". Он не исключает, что "Оборонпром", после того как консолидирует все вертолетные активы, может провести IPO. "Но пока это можно рассма-

тривать как желание менеджмента, а не как конкретные шаги", - отмечает Мантуров.

ОАО "ОПК "Оборонпром" - промышленно-инвестиционная группа, образованная в 2004 году. В ее состав входят ОАО "Московский вертолетный завод", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие". ОПК "Оборонпром" контролирует более 75% акций ОАО "Оборонительные системы", владеет 100% акций ЗАО "Оборонпромлизинг" и др. В соответствии с зарегистрированным ФСФР России отчетом о дополнительной эмиссии акций ОПК "Оборонпром", акционерами корпорации являются Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%) и ОАО "Роствертол" (2,79%).

*источник: сайт "Etatar"
16.01.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

2005 год: Airbus сохраняет лидерство	33
Возможной темой переговоров может стать покупка Airbus A350	33
Airbus теряет высоту	34
Air One заказывает 30 A320 и размещает опционы еще на 60 таких самолетов	34
ХГАПП нашло заказ на 100 млн. евро	36
Виктор Бондарь: государство будет закупать харьковские Ан-140	36
Назначен Генеральный конструктор АНТК им. О.К.Антонова	36
Грузия готовится к выпуску нового самолета	36
Raytheon, Boeing, IBM объединяются, чтобы получить военный контракт на \$20 млрд.	37
F-22A Raptor стал реальной угрозой	37
Истребителям F-14 Tomcat осталось летать несколько недель	37
Истребительный прогноз	38
Пентагон отчаялся получить новый самолет-разведчик	38
Американский беспилотный вертолет впервые самостоятельно сел на корабль	38
Пентагон строит новую "летающую крепость"	39
В Британии создали беспилотный истребитель	39
Американская компания создала цифровой камуфляж для самолетов	39
Новый сплав произведет революцию в авиации	40
Высокоскоростной Интернет в полете	40
Дешевый гиперзвук получен в США	41

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

2005 ГОД: AIRBUS СОХРАНЯЕТ ЛИДЕРСТВО

2005 год стал рекордным годом для Airbus во всех отношениях, включая поставки самолетов, полученные заказы и доходность. По полученным заказам Airbus опередил своего конкурента пятый год подряд, сохранив за собой лидерство по поставкам самолетов три года подряд. Airbus также добился показателя доходности, превышающего намеченный уровень на 10%. За 2005 год Airbus поставил заказчикам 378 самолетов, что позволило достигнуть годового оборота в 22,3 млрд. евро. Таким образом, общее число поставленных заказчиком самолетов Airbus составило 4130 единиц. В 2005 году заказчики получили 289 узкофюзеляжных самолетов семейства A320 и 89 широкофюзеляжных лайнеров (в основном A330 и A340). Полученные результаты свидетельствуют о стабильном наращивании темпов выпуска для удовлетворения растущего спроса на самолеты с 2003 года, в котором было поставлено 305 самолетов. Это значительно превышает и предыдущее рекордное достижение 2001 года в 325 поставок.

Пятый год подряд Airbus сохранил лидерство по полученным заказам. За 2005 год было получено в общей сложности 1111 заказов на сумму 95,9 млрд. долл. С учетом уведомлений об отказах от ранее заказанных самолетов количество полученных заказов (net orders) составило 1055 единиц. Заказы, доля которых составила 52% рынка, были размещены на постройку 918 узкофюзеляжных самолетов семейства A320, 166 лайнеров семейства A330/A340/A350, 20 A380 и 7 грузовых A300. Таким образом, 2005 год оказался еще более продуктивным, чем предыдущий рекордный 1998 год, в котором Airbus получил 556 заказов. За 2005 год также были достигнуты рекордные показатели по количеству заказов, полученных как на узкофюзеляжные самолеты, так и на лайнеры семейства A330/A340/A350.

По данным на конец 2005 года, количество подлежащих выполнению заказов на постройку самолетов Airbus составило 2177 единиц на общую сумму в 220,3 млрд. долл., что является рекордным показателем не только в истории Airbus, но и мирового гражданского авиастроения. По этому показателю Airbus опережает конкурента шесть лет подряд. Заделы заказов на постройку лайнеров семейства

A330/A340/A350 и узкофюзеляжных самолетов также достигли рекордных величин и составляют 346 и 1652 единицы, соответственно.

"2005 год стал рекордным для мировой авиационной отрасли в целом и для Airbus в частности, - сказал президент Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert). - Авиакомпании никогда еще не размещали так много заказов. Это говорит о том, что они очень оптимистично смотрят на будущее воздушных перевозок. При этом появилось множество новых авиакомпаний, которые развиваются и предлагают недорогие перевозки для растущего количества пассажиров. Все это также свидетельствует о необходимости в еще более современной авиационной технике, чтобы выдерживать растущие цены на топливо. Мы рады, что нам удалось сохранить лидерство в полученной доле рынка. Но, что еще более важно, мы продолжаем наращивать объемы производства, благодаря наличию крупнейшего в истории авиастроения задела заказов, который обеспечит загрузку наших предприятий на следующие 4-5 лет при очень высоких темпах выпуска самолетов. От имени всего коллектива Airbus я хочу поблагодарить наших заказчиков за оказанное доверие и заверить их в том, что удовлетворение их интересов - наша главная движущая сила. Именно в этом мы хотим стать лучшими и быть полностью признанными в качестве лидера".

2005 год был очень важным и по продвижению производственных программ: 7 октября состоялся запуск программы производств нового 250-300-местного дальнемагистрального самолета A350, а 27 апреля лайнер A380 впервые поднялся в небо. Летные испытания этого новейшего двухпалубного самолета проходят успешно. Три A380 уже выполнили 220 полетов общей продолжительностью 800 часов. Сертификацию A380 планируется завершить ко времени намеченной на конец года поставки самолета первому эксплуатанту, авиакомпании Singapore Airlines.

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

*источник: компания "Airbus"
17.01.06*

ВОЗМОЖНОЙ ТЕМОЙ ПЕРЕГОВОРОВ МОЖЕТ СТАТЬ ПОКУПКА AIRBUS A350

По сообщению агентства AP со ссылкой на заявления из правительственных кругов Германии, вопросы развития экономического сотрудничества не будут главными на переговорах между Ангелой Меркель и Владимиром Путиным. Вместе с тем, агентство AP со ссылкой на сообщения из газет указывает, что возможно на переговорах будет затронута тема о покупке Россией европейских авиалайнеров Airbus

A350. Российская полугосударственная компания Аэрофлот намерена купить на Западе 22 самолета. Однако пока неясно, идет ли речь об американских Boeing 787 или европейских Airbus A350.

*источник: сайт "Немецкая волна"
16.01.06*

AIRBUS ТЕРЯЕТ ВЫСОТУ

Европейский авиастроительный концерн Airbus по итогам прошлого года в 3-й раз подряд обошел по числу произведенных и проданных самолетов американский Boeing. Компания поставила на 25% больше лайнеров, чем ее американский конкурент. Официальные цифры руководство Airbus обещает опубликовать на днях. Впрочем, статистика, которая сейчас говорит в пользу Airbus, уже в ближайшие годы может оказаться козырем в руках американцев. Одна из ключевых моделей Airbus - широкофюзеляжный лайнер A340, продажи которого в последние годы принесли компании немалый доход, - теряет популярность среди авиакомпаний. Аналогичная по классу модель Boeing 777 - более эффективна, хотя и стоит почти столько же. Теперь Airbus столкнулся с тем, что покупатели требуют от компании во второй раз модернизировать лайнер A340.

Несмотря на неплохие показатели прошедшего года (по предварительной информации Airbus поставил своим клиентам 370 машин, в то время как Boeing - 290), эти цифры не показывают назревшую проблему - падение спроса на одну из самых популярных в прошлом моделей - четырехдвигательный лайнер A340, пишет The Wall Street Journal. За 11 месяцев на три версии A340 было размещено лишь 15 заказов, в то время как аналогичные модели Boeing 777 получили от различных авиакомпаний в прошлом году 154 заказа. К примеру, в прошлом году одни из постоянных клиентов Airbus - гонконгская Cathay Pacific Airways, авиакомпания из ОЭА - Emirates и канадская Air Canada, которые раньше выбирали A340, разместили заказы на Boeing 777. Победа Boeing в сегменте широкофюзеляжных самолетов стала возможна после снижения цены. Сейчас каталожная цена Boeing 777 опустилась до 210 млн. долларов, что не на много больше стоимости A340, за который Airbus просит 200 млн. долл.

В самих авиакомпаниях утверждают, что при примерно равной цене Boeing 777 - более экономичный с точки зрения потребления топлива, а обслуживание и ремонт обходятся дешевле. Важное преимущество Boeing 777 - два двигателя, в то время как у A340 их четыре. По словам главного финансового директора Air France Филиппа Калавиа, первое поколение A340-300 производства 90-х годов сжигает топлива на 15-20% больше, чем Boeing 777 того же года выпуска. "Обслуживать самолет на четырех двигателях гораздо дороже, чем на двух", - говорит он. И добавляет, что Air France рассчитывает "на дальнейшее увеличение доли Boeing 777 в своем флоте". Тим Кларк, президент Emirates, говорит, что с эксплуатацией новых американских лайнеров происходит куда меньше проблем, чем с новыми A340. "Двигатель новых Boeing 777 не дает сбоев", - поясняет он.

"Успех 777 по сравнению с A340 является для нас настоящей головной болью", - открыто признался один из директоров EADS Ноэль Форгерд. Airbus мог бы снизить цены на A340, но только в том случае, если на самолет будут установлены новые двигатели, а в его конструкции будут использованы более легкие по весу композитные материалы. Однако очередная модернизация A340, если компания решится на нее, обойдется не дешево - около миллиарда долларов. Очевидно, что расходы на доработку модели неизбежно повлекут за собой существенное снижение прибыли. Впрочем, вне зависимости от решения по модернизации A340 Airbus все равно не избежать проблемы сокращения объема продаж, считают эксперты.

*источник: газета "Газета"
17.01.06*

AIR ONE ЗАКАЗЫВАЕТ 30 A320 И РАЗМЕЩАЕТ ОПЦИОНЫ ЕЩЕ НА 60 ТАКИХ САМОЛЕТОВ

Авиакомпания Air One, базирующаяся в Риме и занимающая второе место по объему перевозок в Италии, подписала с компанией Airbus контракт на приобретение 30 самолетов A320 с опционами еще на 60 таких лайнеров, став новым заказчиком Airbus.

Для заказанных A320, оснащаемых двигателями CFM56-5B/P фирмы "CFM Интернэшнл", Air One выбрала комфортабельную двухклассную компоновку салонов, рассчитанную на размещение до 159 пассажиров. Заказанные A320 постепенно заменят эксплуатируемые в настоящее время авиакомпанией самолеты Boeing 737. Air One, которая уже выполняет полеты в 23 аэропорта, также планирует открыть ряд новых маршрутов в аэропорты Европы при пополнении своего парка самолетами A320. Президент Air One Карло Тото (Carlo Toto) сказал: "После проведения продолжительной и тщательной оценки конкурирующих самолетов, мы полностью убедились в том, что выбрали наиболее эффективный и комфортабельный лайнер. Мы твердо верим, что, благодаря более широкому и просторному салону A320, Air One сможет предоставить своим пассажирам еще больше комфорта. Использование этих новых высокоэф-

фективных самолетов позволит нам заметно сократить затраты и повысить производительность". Президент Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert) сказал: "Мы счастливы, что Air One выбрала самолеты семейства A320 и стала важным заказчиком Airbus. Мы уверены в том, что использование этих самолетов, которые созданы на основе передовых технологий, высокоэффективны, популярны у пассажиров и экипажей и исключительно экологичны, внесет весомый вклад в осуществление растущих планов Air One по освоению новых рынков перевозок".

Авиакомпания ценят A320 за то, что в этих самолетах широко применяются способствующие снижению веса композиционные материалы и используется топливосберегающая аэродинамическая схема. По результатам независимых опросов пассажиры отдают предпочтение лайнерам семейства A320, салоны которых более просторные и комфортабельные, а также позволяют устанавливать более широкие кресла.

*источник: компания "Airbus"
13.01.06*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на 3, 6 или 12 месяцев. Цена подписки определяется из расчета 750 руб. за 1 месяц (включая НДС).

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу (095) 685-19-30.

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС	
ПОЧТОВЫЙ АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (с указанием Ф.И.О. и должности лица, на чье имя будет приходить Бюллетень)	
ИНН/КПП ОРГАНИЗАЦИИ	
БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ	Р/С: БАНК: К/С: БИК: ОКПО: ОКВЭД:
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
КОНТАКТНОЕ ЛИЦО	

ПЕРИОД ПОДПИСКИ

на I кв. 2006 г.	на 1-е полугодие 2006 г.	на весь 2006 год!
------------------	--------------------------	-------------------

(нужный период отметьте галочкой)

Подпись ответственного лица: _____ / _____ /
Дата:

ФАКС (095) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ХГАПП НАШЛО ЗАКАЗ НА 100 МЛН. ЕВРО

Канадский миллиардер Гарри Блюфельд готов вложить 100 млн. евро в строительство самолетов Ан-140 и Ан-74 на мощностях Харьковского государственного авиационного производственного объединения (ХГАПП).

Об этом рассказал директор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия Павел Науменко после встречи с Г. Блюфельдом, на которой также присутствовал губернатор Харьковской области Арсен Аваков, сообщила пресс-служба Харьковской облгосадминистрации.

Как отмечается, часть средств пойдет на переоснащение предприятия.

"Впервые в истории нашего предприятия финансирование выдается не под гарантии предприятия, а

под гарантии международных организаций, которые провели аудит нашего завода и дали соответствующее позитивное заключение", - сказал Павел Науменко.

Напомним, ранее сообщалось, что государство [Украина] намерено закупить самолеты Ан-140 производства ХГАПП для замены эксплуатирующихся в настоящее время старых самолетов советского производства.

Авиалайнеры будут направляться в авиакомпанию, акциями которых владеет государство.

*источник: AVIAPORT.RU
25.01.06*

ВИКТОР БОНДАРЬ: ГОСУДАРСТВО БУДЕТ ЗАКУПАТЬ ХАРЬКОВСКИЕ АН-140

Государство в этом году намерено закупить харьковские самолеты Ан-140. Об этом заявил министр транспорта и связи Виктор Бондарь.

По его словам, новые самолеты заменят на маршрутах устаревшие машины.

Как передает официальный сайт облгосадминистрации, Виктор Бондарь также считает, что начинать

поднимать авиационную промышленность в стране нужно с харьковского авиационного завода. Так как здесь уже есть новые самолеты, которые прошли сертификацию и успешно эксплуатируются во многих странах мира.

*источник: газета "Объектив"
10.01.06*

НАЗНАЧЕН ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР АНТК ИМ. О.К.АНТОНОВА

20 января 2006 г. Министр промышленной политики Украины В.Н.Шандра представил научно-техническому совету Авиационного научно-технического комплекса им. О.К.Антонова нового Генерального конструктора предприятия Дмитрия Семеновича Киву. Напомним, что с 25 мая 2005 г. по настоящее время Дмитрий Семенович исполнял обязанности Генерального конструктора АНТК согласно приказу Министерства промышленной политики №63-Д.

КИВА Дмитрий Семенович - доктор технических наук, профессор, академик Академии инженерных наук Украины, Лауреат Государственной премии Украины, премии Национальной академии наук Украины им. О.К.Антонова, Заслуженный деятель науки и техники Украины.

Родился 8 октября 1942 г. в г. Казань. Трудовую деятельность начал в 1959 году слесарем Харьковского авиазавода.

В 1965 г. окончил Харьковский авиационный институт им Н.Е.Жуковского, получил направление на АНТК им. О.К.Антонова.

1965-87 гг. - инженер-конструктор, ведущий конструктор по самолету Ан-28, заместитель Главного

конструктора по Ан-2, Ан-3, Ан-14, Ан-28. Под его научно-техническим руководством и при непосредственном участии разработан, испытан и запущен в серийное производство в Польше самолет Ан-28.

1987-90 гг. - Главный конструктор, руководитель программы по семействам самолетов Ан-28, Ан-38, Ан-72, Ан-74.

1990-2005 гг. - Главный конструктор, первый заместитель Генерального конструктора. Разработал ряд научно-технических методов проведения сертификации авиатехники "Антонов".

Под его непосредственным руководством выполнен комплекс работ по испытаниям и сертификации самолетов Ан-28, Ан-74, Ан-124-100, Ан-32П, Ан-38, Ан-3, Ан-140 и Ан-225.

Автор более 100 печатных трудов, имеет 18 патентов и авторских свидетельств.

Награжден орденами "За заслуги" I, II и III ст., медалями.

*источник:
компания "АНТК им. О.К. Антонова"
20.01.06*

ГРУЗИЯ ГОТОВИТСЯ К ВЫПУСКУ НОВОГО САМОЛЕТА

19 января председатель наблюдательного совета акционерного общества "Тбиливиастрой" Пантико Тордия посетит США.

Он встретится с американской компанией-партнером Air и компанией по производству двигателей "Вильямс Интернейшнл". Речь пойдет о поставке в

Тбилиси 24 двигателей для сборки самолета "TAM JET". В 2007 году планируется выпуск нового 7-местного реактивного самолета "TAMair".

*источник: сайт "Грузия Online"
19.01.06*

RAYTHEON, BOEING, IBM ОБЪЕДИНЯЮТСЯ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ВОЕННЫЙ КОНТРАКТ НА \$20 МЛРД.

Американские компании оборонного сектора и сектора высоких технологий Raytheon Co., Boeing Co. и International Business Machines Corp. планируют совместно бороться за трехлетний контракт на техническую поддержку сухопутных войск США на сумму около \$20 миллиардов, сообщили компании во вторник. Ожидается, что Пентагон проведет конкурс в

марте. Ведущим членом альянса станет отделение Raytheon, имеющее наибольший опыт в обеспечении технологических потребностей вооруженных сил США.

источник: REUTERS
13.01.06

F-22A RAPTOR СТАЛ РЕАЛЬНОЙ УГРОЗОЙ

На смену самолетам-"невидимкам" F-117 "Стелс", уходящим в историю, пришел новейший истребитель F-22A Raptor.

Вероятно, кардинальное обновление парка ВВС США характеризует готовность Америки сражаться в новой эпохе с куда более боеспособными противниками, чем в войнах двух последних десятилетий.

Согласно предварительному плану "program budget decision 720", одобренному бюджетным комитетом 20 декабря 2005 года, из состава ВВС США будут полностью выведены все 55 самолетов-"невидимок" F-117 "Стелс", а также все 33 самолета-разведчика U-2. Кроме того, сообщает Spase Daily, военные хотят избавиться от 38 (из 71 имеющегося) C-21 Learjet, от 40% парка стратегических бомбардировщиков B-52, а также от проекта создания самолета РЭБ EB-52 SOJ (stand-off jammer), способного действовать вне досягаемости средств ПВО противника.

ВВС США отказываются также от проведения ряда перспективных программ - в частности, создания ударного беспилотного самолета. Программа должна быть реализована на протяжении 2007 - 2011 гг. Высвобожденные таким образом \$2,6 млрд. - в основном, за счет снижения расходов на мате-

риально-техническое обеспечение и оплату персонала - позволят Пентагону приобрести не 179, а 183 новейших истребителя пятого поколения F-22A Raptor. Первое подразделение, укомплектованное этими не имеющими аналогов в мире машинами, уже признано боеспособным, сообщает Defense Daily.

F-22A Raptor производится компаниями Lockheed-Martin и Boeing, предназначен для завоевания господства в воздухе, а также использования в качестве многоцелевого. Длина машина составляет 18,9 м, размах крыльев - 13,6 м, высота - 5,1 м, пустой вес - около 18 тыс. кг. Самолет имеет сверхзвуковую крейсерскую скорость полета (максимальная составляет около 2 Max), потолок - около 15 тыс. м. Вооружение самолета составляют 20-мм пушка M61A2 (боезапас 480 снарядов), а также ракеты и бомбы различных классов, размещаемые не на внешней подвеске, а в трех фюзеляжных отсеках. В самолете реализованы технологии снижения радиолокационной заметности ("стелс"-технологии). Экипаж машины составляет один человек.

источник: сайт "CNews"
18.01.06

ИСТРЕБИТЕЛЯМ F-14 ТОМСАТ ОСТАЛОСЬ ЛЕТАТЬ НЕСКОЛЬКО НЕДЕЛЬ

Пентагон снимает с вооружения истребитель F-14 Tomcat, сообщает Honolulu advertiser. Последние 22 машины, стоящие на вооружении ВМС, в настоящее время выполняют миссии в Персидском заливе. Действуя в составе двух эскадрилий, дислоцированных на авианосце "Теодор Рузвельт" они ежедневно совершают полеты над Ираком, обеспечивая воздушную поддержку наземным войскам.

Авианосец вернется в Америку весной 2006 года. Сразу же по возвращении его перевооружат новыми истребителями поколения 4+++ F/A-18 E/F Super Hornet.

Первая эскадрилья Tomcat поднялась в воздух с заводского аэродрома компании Grumman в 1971 году. Поначалу его позиционировали, как многоцелевой истребитель, однако не слишком впечатляющие летные характеристики (морские летчики даже прозвали его "индюк") заставили командование ВМС перевести его в разряд ударных самолетов и истребителей ПВО.

В последнем качестве Tomcat превратился в один из самых главных американских самолетов холодной войны - дислоцированные на авианосцах F-14 служили одним из рубежей ПВО США. Tomcat мог успешно

перехватывать вражеские самолеты и ракеты на дальних расстояниях - он нес до шести дальних ракет Phoenix, которыми можно было поражать шесть целей одновременно.

F-14 поучаствовал во всех крупных военных конфликтах. В апреле 1975 года самолеты прикрывали с воздуха эвакуацию американских войск из Сайгона, в 1981 году пилот Tomcat сбил в одном воздушном бою над Средиземным морем два ливийских Су-22, в 1989 году Tomcat лишили Ливию еще двух истребителей МиГ-23, в 1991 году во время "Бури в пустыне" F-14 сбили один иракский вертолет и потеряли в результате попадания ракеты один самолет. Наконец, во время войны в Югославии Tomcat впервые использовали управляемые бомбы.

После того, как F-14 снимут с вооружения, на таких самолетах будут летать только пилоты главного потенциального противника США - Ирана. В 1974 году правительство США продало тогдашним иранским властям 80 таких истребителей. Это были единственные поставки истребителей за рубеж.

источник: LENTA.RU
10.01.06

ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ ПРОГНОЗ

Американские военные вместе с компаниями, занимающимися производством авиатехники, опубликовали прогнозные данные о доходах и объемах выпуска продукции указанной отрасли за последнее время и на ближайшее время. Следует учесть, что поскольку продукция является весьма специфичной, то и достоверность данных не может быть подтверждена несколькими источниками.

По прогнозу компании Forecast International, в период с 2006 по 2010 год страны мира потратят на закупку истребителей \$81,3 млрд. Американская компания Boeing заработает \$18,1 млрд. (22,3% заказов или 274 истребителя), европейский гигант Eurofighter

- \$16 млрд. (19,7% или 258 истребителей), Boeing\Lockheed Martin - \$15 млрд. (соответственно, 18,5%), Lockheed Martin - \$9,6 млрд. (11,8% и 263), российский концерн "Сухой" - \$5,9 млрд. (7,3% заказов и 197).

Критики утверждают, что для американского производителя самолетов, компании Boeing наступают не самые лучшие времена, так как ее продукция постепенно начинает сдавать прежние позиции, которые были заняты ею на рынке военной техники.

*источник: сайт "Новости Америки"
20.01.06*

ПЕНТАГОН ОТЧАЯЛСЯ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЙ САМОЛЕТ-РАЗВЕДЧИК

Командование американской армией сворачивает программу разработки самолета-разведчика в рамках проекта Aerial Common Sensor, сообщает Defense News.

О своем решении прекратить проект Пентагон обещал официально объявить 12 января. Журналисты узнали об этом от анонимных источников в военном ведомстве и руководстве одной из оборонных корпораций.

Программа предусматривала создание нового единого самолета-разведчика для армии и флота. Стоимость разработки составляла 879 млн. долл., общая стоимость, включая закупку более 50 самолетов оценивалась приблизительно в 7 млрд. долл. Основным разработчиком являлась корпорация

Lockheed Martin. Поначалу она выбрала в качестве базового самолета разработку компании Embraer ERJ-145, однако потом этот проект отклонили, так как эта машина не соответствовала техническим характеристикам.

Остальные варианты также не устроили Пентагон. Теперь армия и флот будут готовить техническое задание для создания нового самолета радиоэлектронной разведки.

Сколько было освоено средств из 879 млн. долл., выделенных на разработку этого проекта, не сообщается.

*источник: LENTA.RU
12.01.06*

АМЕРИКАНСКИЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ ВПЕРВЫЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО СЕЛ НА КОРАБЛЬ

Многоцелевой беспилотный вертолет MQ-8B Fire Scout впервые в автономном режиме совершил посадку на корабль, сообщает Defense Industry Daily.

Вертолет взлетел с военно-морской базы в Мэриленде и совершил девять посадок и взлетов с палубы авианосного десантного корабля "Нэшвилл". Корабль находился в Чесапикском заливе.

Предыдущие испытания, в ходе которых Fire Scout взлетал и садился на корабль проходили в полуавтономном режиме - вертолетом управлял оператор с борта "Нэшвилла".

В начале ноября Fire Scout закончил наземные испытания. Northrop Grumman разрабатывает вертолет для сухопутных сил и ВМС. Предполагается, что из уже построенной первой партии в 12 машин четыре поступят во флот, а восемь - в армию.

В общей сложности ВМС США планирует закупить 192 таких аппарата. Работы по адаптации RQ-8 Fire Scout для судов ВМС США планируется завершить к июню 2006 года.

Этот вертолет был изначально спроектирован для ведения разведки и доставки грузов войскам в боевой обстановке, однако он также способен наносить удары по наземным объектам.

Как большинство других БПЛА, Fire Scout способен вести воздушную разведку, передавая данные о противнике в режиме реального времени.

Во время испытаний, которые прошли в июле на полигоне "Юма" в Аризоне вертолет впервые за всю историю подобных БПЛА поразил цель двумя 70-миллиметровыми ракетами.

После успешных испытаний было принято решение оснастить этим вертолетом американские военные корабли, которые разрабатываются в рамках проекта Littoral Combat Ships.

Продолжительность полета MQ-8B Fire Scout составляет четыре часа. Этого времени достаточно для того, чтобы совершать продолжительные полеты в радиусе 110 морских миль от взлетной площадки.

Стандартное оборудование вертолета, в которое входит электрооптические и инфракрасные сканеры, а также лазерный дальномер, позволят находить и идентифицировать заданные цели, ранжировать их в зависимости от важности.

*источник: LENTA.RU
20.01.06*

ПЕНТАГОН СТРОИТ НОВУЮ "ЛЕТАЮЩУЮ КРЕПОСТЬ"

Пентагон свернул разработку проекта беспилотного ударного самолета для прорыва вражеской ПВО, приняв взамен программу создания дальнего бомбардировщика следующего поколения, сообщает DefenseTech.

Проект Joint Unmanned Combat Air Systems разрабатывало Агентство передовых оборонных исследовательских проектов Пентагона (Defense Advanced Research Projects Agency - DARPA). Этот дрон предназначен для ВМС и ВВС США.

В задачу БПЛА должно было входить, в первую очередь, уничтожение инфраструктуры ПВО противника. Согласно существующей концепции воздушно-наземных операций будущего, после этого военные объекты должны были уничтожать пилотируемые самолеты.

Кроме того, J-UCAS должен был получить возможность вести разведку, целеуказание и выполнять ударные миссии.

Вместо этого Министерство обороны в 2006 году начнет разработку дальнего бомбардировщика следующего поколения. При этом конструкторы собираются использовать разработки, которые велись в течение последних 20 лет.

Это серьезное изменение концепции воздушных операций стало следствием принятия программы создания нового дальнего ударного самолета, разработанной под руководством одного из пентагоновских директоров - Эндрю Маршалла. Основная задача этой программы - создать самолет для нанесения ударов по военным объектам в Китае.

Разработка самолета начнется в 2006 году, прототип должен подняться в воздух в 2015, а на вооружение новая машина поступит в 2020 году.

источник: LENTA.RU
13.01.06

В БРИТАНИИ СОЗДАЛИ БЕСПИЛОТНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

Аэрокосмической компанией BAE Systems были представлены некоторые детали касательно двух беспилотных самолетов, которые раньше держались в секрете. Оба аппарата предназначены для ведения боевых действий в воздухе, сообщает New Scientist

Среди представленных моделей - планер с пропеллерами Herti-1A и небольшой реактивный самолет под названием Corax. Впервые Herti-1A совершил свой опытный полет в августе 2005 года, достигнув

высоты 1,5 тыс. метров. Corax испытывался военными раньше, еще в 2004 году. Он управлялся с помощью компьютера. Особенная конструкция корпуса самолета позволяет ему быть незамеченным радаром.

Более подробную информацию об этих моделях BAE Systems намерена раскрыть позднее - в январе.

источник: сайт "Zheleznyaka.com"
18.01.06

АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ СОЗДАЛА ЦИФРОВОЙ КАМУФЛЯЖ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

Американская компания HyperStealth Biotechnology Corp. разработала камуфляжную схему нового поколения для военной техники и строений, сообщает Defense Industry Daily.

Принцип составления рисунка нового деформирующего пиксельного (на Западе его называют "цифровым" - digital) камуфляжа основан на канадском (CADPAT) и американском (MARPAT, ARPAT) дизайнах полевой военной формы.

HyperStealth уже использовала новый камуфляж, выполняя заказ вооруженных сил Иордании - специалисты разработали новую форму для военнослужащих этой страны.

Теперь компания представляет свои камуфляжные схемы для бронетехники, авиации и военных строений. По словам разработчиков, нанесение камуфляжа не потребует много времени. Его можно нанести на танк или самолет за несколько часов - достаточно изучить инструкцию по соотношению пятен различных цветов и размеров.

"Деформирующим" камуфляжем называют рисунок, составленный из пятен или полос двух и более цветов. Этот камуфляж на расстоянии визуально "разрушает" силуэт объекта или человека. Это затрудняет его идентификацию (противник не может по

силуэту определить тип танка или самолета), ориентацию в пространстве.

Как отмечает Defense Industry Daily, в современном бою, когда исход поединка решают секунды, камуфляж может сыграть решающую роль.

Однако, в случае с военными самолетами, многие военные эксперты сомневаются в том, что на них необходимо наносить камуфляж. В настоящее время существуют две концепции, которые Defense Industry Daily условно называет "американской" и "российской".

Новейшие российские самолеты окрашиваются в двуцветный пиксельный деформирующий камуфляж. Это, по мнению западных аналитиков, может помочь в ближнем бою. Американцы, наоборот, предпочитают окрашивать самолеты в нейтрально-серый цвет, который на больших расстояниях позволяет им "растворяться" на фоне неба.

Что касается зданий, то эффективность камуфляжной пиксельной окраски не вызывает сомнений у экспертов - здание действительно можно эффективно "спрятать" на местности при помощи "цифрового" рисунка.

источник: LENTA.RU
09.01.06

НОВЫЙ СПЛАВ ПРОИЗВЕДЕТ РЕВОЛЮЦИЮ В АВИАЦИИ

Американские ученые из лаборатории Эймса департамента энергии США разработали новый алюмино-иттриево-никелевый сплав для многоцелевого истребителя F-35 Joint Strike Fighter.

В течение нескольких месяцев специалисты центра разработки материалов в лаборатории Эймса (-MPC) должны будут произвести около 180 кг этого сплава для дальнейшего тестирования и улучшения технологии коммерческого производства, сообщает Physorg.

Сплав Al-Y-Ni разрабатывается в сотрудничестве с компанией Pratt & Whitney, занимающейся созданием двигателя истребителя, и некоторыми другими государственными и частными фирмами. Детали из нового сплава заменят некоторые тяжелые и дорогостоящие компоненты в "холодных" узлах реактивного двигателя. Новый сплав может использоваться и в других элементах конструкции самолета, таких, как лонжероны крыльев.

Если новый материал оправдает ожидания специалистов, то, как считает директор MPC г-н Ларри Джонс (Larry Jones), его применение приведет к значительным достижениям в военном и гражданском самолетостроении. Сегодня авиаинженеры борются за каждый килограмм веса самолетов, и использование элементов конструкции из нового сплава Al-Y-Ni уменьшит вес реактивного двигателя на 158 кг.

Сплав производится по технологии газовой распылки под высоким давлением (HPGA), впервые разработанной в лаборатории Эймса металлургом Айвером Андерсоном (Iver Anderson) в 1990-х годах. В процессе HPGA расплавленные исходные материалы распыляются через специальное сопло в смеси с газом (гелием или азотом), находящимся под высоким давлением. В результате образуются порошкообразные частицы, однородные по химическому составу

и одновременно обладающие микроструктурой жидких металлов и обычной кристаллической.

Двойная структура придает сплаву повышенную гибкость и прочность. Предварительные испытания сплава Al-Y-Ni, произведенного в MPC, показывают, что его характеристики намного лучше, чем у известных коммерческих аналогов. К примеру, лучшие из коммерческих сплавов имеют предел прочности 70 000 фунтов на квадратный дюйм (psi), тогда как прочность нового сплава превысила 100 000 psi. Однако тот же сплав, произведенный коммерческим производителем, имеет несколько меньший предел прочности - 90 000 psi.

Причина кроется в несовершенстве коммерческих промышленных методов, считают специалисты MPC. В частности, в промышленном производстве нового сплава вместо азота используется кислород, чтобы уменьшить взрывоопасность. Но подобная замена отрицательно сказывается на прочности нового сплава. Прочность сплава зависит и от содержания примесей в исходных компонентах, поэтому опытные образцы сплава будут производиться в инертной атмосфере и в запечатанных контейнерах переправляться в компанию DWA Aluminum Composites в Лос-Анджелесе, где из них будут отштампованы компоненты двигателя.

На разработку нового сплава выделено около \$475000. Финансирование проекта осуществляет компания Pratt & Whitney и агентством DARPA министерства обороны США. Ультрасовременный истребитель F-35 Joint Strike Fighter планируется использовать в качестве основного истребителя для ВМФ и ВВС Соединенных Штатов, а также их союзников.

*источник: сайт "CNews"
12.01.06*

ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ИНТЕРНЕТ В ПОЛЕТЕ

Connexion by Boeing, бизнес-отдел компании Boeing, представил анонс обновленной услуги высокоскоростного доступа в Интернет и к развлекательным сервисам во время полета.

Обновления включают в себя добавление четырех каналов глобального телевидения и поисковой службы Yahoo!

Калькуляция цен на эту услугу будет упрощена, что обеспечивает пассажирам большую гибкость в выборе времени, в течение которого они хотят пользоваться этой услугой.

Предложено два тарифа:

Первый - Internet Time.

Неограниченный интернет-доступ начинается с момента первого подключения.

1 час - 9.95 долларов США.

2 часа - 14.95 долларов США.

3 часа - 17.95 долларов США.

Второй - Internet Flight.

Неограниченный доступ в Интернет в течение 24 часов, даже если полет - с пересадкой.

24 часа - 26.95 долларов США.

Новые цены, вступающие в действие с 31 января, основываются на расширенном исследовании предпочтений пассажиров, которое проводилось совместно ведущими компаниями Европы, Азии и США.

Начиная с 23 января, все авиалинии, предоставляющие услугу Connexion by Boeing, будут предлагать пассажирам возможность посмотреть ТВ с их ноутбуков. Предоставление четырех телевизионных каналов является частью услуги неограниченного Интернета и не требует дополнительной платы за просмотр. Каналы, предоставляемые для просмотра, - это BBC World, EuroNews, Eurosportnews, CNBC и MSNBC.

Доступ к услуге поисковой системы Yahoo! осуществляется с 15 января.

По словам представителя компании Boeing, эти услуги созданы для того, чтобы люди могли общаться и развлекаться независимо от их местонахождения.

*источник: сайт "TUA.info"
19.01.06*

ДЕШЕВЫЙ ГИПЕРЗВУК ПОЛУЧЕН В США

В США создана гиперзвуковая ламинарная аэродинамическая труба, позволяющая изучать в лабораторных условиях поведение летательных аппаратов при скорости 6 Мах.

В университете Пердю в США введена в эксплуатацию "бесшумная" и недорогая в эксплуатации аэродинамическая труба Boeing/AFOSR Mach 6 Quiet Tunnel, позволяющая исследовать движение гиперзвуковых аппаратов в ламинарном потоке со скоростью 6 Мах - примерно 2 километра в секунду. Строительство объекта стоимостью около \$1 млн. финансировалось управлением научно-исследовательских разработок ВВС США, агентством противоракетной обороны, а также корпорацией Boeing.

Помимо удобства в эксплуатации и дешевизны "бесшумность" позволила обеспечить получение ламинарного гиперзвукового потока. Это открывает возможность досконального исследования характера обтекания гиперзвуковых летательных аппаратов, ракет, а также космических аппаратов при вхождении в плотные слои атмосферы.

Изучение перехода от ламинарного к турбулентному обтеканию в лабораторных условиях чрезвычайно важно для конструкторов гиперзвуковых аппаратов - по словам доктора Шнейдера, при ламинарном обтекании поверхность аппарата нагревается в восемь раз меньше, чем при турбулентном.

По данным совета по оборонной политике США, разработка эффективных "скрамджетов" и исследование поведения граничного слоя являются двумя наиболее критичными технологиями в данной области, прогресс в них жизненно важен для обеспечения успеха программы создания аэрокосмического летательного аппарата нового поколения.

Особую важность изучение особенностей полета с гиперзвуковыми скоростями приобретает в связи с резко обострившейся гонкой вооружений и разработкой в России, а также в США нового класса ракет - квазибаллистических, способных маневрировать на значительной части траектории с использованием прямоточных двигателей со сверхзвуковыми камерами сгорания.

Официально признанный мировой рекорд скорости для аппаратов этого класса, установленный в ноябре 2004 года американским экспериментальным аппаратом X-43A с гиперзвуковой двигательной установкой прямоугольного сечения, составляет 9,6 Мах.

Гиперзвуковая аэродинамическая труба, сообщает Space Daily, работает существенно тише, чем иные - по данным разработчиков, при работе она создает в 10 - 13 раз меньше шума. Ее строительство было завершено еще в 2001 году, однако еще четыре года ушло на отработку конструкции, устранение недостатков и тестирование.

Труба выполнена по схеме Людвиг, имеет выходную апертуру диаметром 9,5 дюйма (более 20 см) и предназначена для исследования ламинарно-турбулентного перехода при низком уровне шума.

При продолжительности одного сброса в восемь секунд и длительности цикла 1 час его стоимость составляет около \$10 за один сброс. Число Рейнольдса составляет около 13 млн.

Оптимизация конструкции позволит уменьшить потребность в теплозащите, что позволит создать более легкие и экономичные аппараты.

Кроме того, прямоточные воздушно-реактивные двигатели со сверхзвуковыми камерами сгорания (так называемые "скрамджеты") работают эффективно только в том случае, если в их воздухозаборник непрерывно поступает невозмущенный ламинарный поток воздуха.

Дешевизна эксплуатации аэродинамической трубы обеспечивается кратковременностью циклов - они длятся восемь секунд, а также отсутствием компрессоров, обеспечивающих подачу воздуха. Вместо этого перед началом очередного цикла работы в резервуаре, подсоединенном к аэродинамической трубе, создается вакуум, после чего он заполняется воздухом, поступающим сквозь аэродинамическую трубу.

"Тридцать лет назад восемь секунд работы были бы бессмысленны, поскольку за это время ничего не удалось бы измерить, - говорит д-р Шнейдер. - Сегодня, благодаря наличию компьютеров, электроники и датчиков нового поколения мы можем собрать огромный объем информации за эти восемь секунд".

Необходимость обеспечения ламинарного потока потребовала обеспечения высочайшего качества внутренних поверхностей аэродинамической трубы - они отполированы до зеркального блеска. Малейшая пылинка, попав в гиперзвуковой воздушный поток, способна не только разрушить ламинарность потока, но и нанести серьезные повреждения самой конструкции трубы. Для обеспечения должной чистоты трубы ученые использовали дипломника - студенту с подходящими габаритами, облаченному в специальный костюм, пришлось проползти по трубе диаметром менее полуметра и длиной около полусотни метров.

Boeing/AFOSR Mach 6 Quiet Tunnel не является первой аэродинамической трубой со сходными характеристиками - похожая имела в НАСА, однако та в настоящее время не эксплуатируется. С 1992 года в университете Пердю работала аналогичная аэродинамическая труба по схеме Людвиг, рассчитанная на скорость 4 Мах.

"В настоящее время изучается возможность создания возвращаемых на Землю космических аппаратов с обычным металлическим корпусом, - говорит д-р Шнейдер. - Это позволит избавиться от теплозащитных плиток, используемых на шаттлах и чрезвычайно трудоемких в обслуживании".

источник: сайт "CNews"
11.01.06

ОБЗОР ПРЕССЫ

Россия летит в НАТО... на крыльях "Иркут"...	43
Финты "Аэрофлота"	45
Первым делом мы испортим самолеты...	47
Правительство забыло про Boeing и Airbus	49
Дадут ли взлететь российскому авиапрому?	50
Сенаторы заступились за "Салют"	51
Авиадвигатели плохо заводятся в единую компанию	52
Уральским авиастроителям предложили объединиться	54
Два самолета в три года	55
Есть ли смена у Ан-12?	56
"Аэрофлот" не сядет на Илы	61
"Летательные" акции	62
Индийские маневры авиапрома	64
Российский JSF еще не виден, советский ATF почти забыт	66
"Сухой" может приземлиться в суде	70
"Сухой" и PowerJet оформили отношения	71
Главное свойство истребителя	72
Победителя определит тендер	74
"Оборонпром" думает об IPO	75
НПО "Авиатехнология" получит индульгенцию	76
Вертикаль капитала	77
Турбины для "Дели"	80
И в небесах, и на море	82
Falcon: бомбардировщики уходят в гиперзвук	84

ОБЗОР ПРЕССЫ

за январь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

РОССИЯ ЛЕТИТ В НАТО... НА КРЫЛЬЯХ "ИРКУТА"

До недавнего времени основным направлением сотрудничества России со странами НАТО были техническая поддержка и модернизация, поскольку большинство новых членов НАТО имело вооружения и военную технику (ВВТ) советско-российского образца. Примеры были весьма немногочисленными, некоторые из них – неудачными. Например, в 2002 г. с Министерством обороны Болгарии был подписан рамочный контракт на восстановление и модернизацию 20 болгарских истребителей МиГ-29 на сумму около \$ 75 млн. долл. Однако после модернизации 6 истребителей Болгария расторгла контракт с компанией РСК "МиГ".

Еще реже имели место факты организации совместных с Россией производств ВВТ. Можно вспомнить разработку и выпуск учебно-боевых самолетов МиГ-АТ с Францией, аналогичный договор с французской фирмой SAGEM о совместной модернизации вертолетов Ми-24, а также договор о сотрудничестве с английской компанией BAЕ Systems в области модернизации вертолетов Ми-24 и Ми-17; а также планы производства Як-130 с Италией. Практически единичными были и случаи поставок вооружений из России в страны НАТО. В конце 90-х гг. на греческий рынок пробился концерн "Антей", подписав с Грецией контракт на поставку 15 ЗРК "ТОР-М1" общей стоимостью примерно \$ 520 млн.

Со временем, ВТС с этими странами стало проблематичным, поскольку происходит не только их постепенная переориентация на вооружения, поставляемые странами НАТО и переход на иной стандарт, но и появление новых конкурентов в лице стран Восточной Европы, использующих демпинговую ценовую политику при реализации вооружений и военной техники советско-российского производства.

Однако, стоит заметить, что даже эти немногочисленные проекты выводят Россию далеко вперед в ВТС со странами НАТО по сравнению с Украиной.

Стратегия России в сфере ВТС изменилась с момента образования ФГУП "Рособоронэкспорт". Основным инструментом стал активный наступательный маркетинг как по освоению новых ниш на рынках вооружения, так и по сохранению и укреплению связей на уже устоявшихся направлениях, в т. ч. и в области сотрудничества с центральными

органами НАТО. В последние годы представители "Рособоронэкспорта" принимали участие в ряде заседаний Конференции национальных директоров по вооружениям (КНДВ), Агентства НАТО по техническому обеспечению и снабжению (NAMSA), а также профильных рабочих групп, включая группу НАТО по кодификации.

Проработаны подходы к совместной реализации проектов по производству вооружения и военной техники, совершенствованию законодательства в области интеллектуальной собственности на продукцию военного назначения, кодификации и стандартизации вооружений. Намечены пути сотрудничества в области ПРО ТВД, военно-транспортной авиации, модернизации ВВТ советского производства в странах Центральной и Восточной Европы. Для решения этих и других задач в 2005 г. в Брюсселе открыто представительство ФГУП "Рособоронэкспорт".

Россия активно развивает сотрудничество с НАТО в рамках разработанных КНДВ Концепции борьбы с терроризмом и Программа по оснащению ВС стран-партнеров оружием и техникой для антитеррористической борьбы. Программа включает такие направления, как противодействие самодельным взрывным устройствам, утилизация ВВ неиспользованных артиллерийских боеприпасов, защита широкофюзеляжных самолетов от ПЗРК, вертолетов - от атак с применением гранатометов, портов и рейдов - от террористической угрозы, и т.д.

По этим направлениям Россия опережает Украину на порядок. А с нового 2006 г. отрыв России может стать еще большим. Дело в том, что капитаны российского оружейного бизнеса осознали и начали активно использовать тот непреложный факт, что в рамках НАТО масштабное ВТС обязательно сопровождается оборонно-промышленной интеграцией. В декабре 2005 г. был подписан договор купли-продажи между Корпорацией "Иркут" и EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), в результате которого EADS приобрела 10% акций "Иркута", что составляет 97 813 162 акцию. Сумма сделки составила \$65,3 млн. По результатам сделки принято решение о включении Генерального директора ООО "-EADS" в состав Совета директоров Корпорации "-Иркут", и подписано Соглашение о сотрудничестве, определяющее новые принципы взаимодействия двух компаний.

Концерн EADS является одним из крупнейших в мире и уникальным в своем роде, поскольку его образование стало результатом не столько действия рыночных сил, сколько политической воли прави-

тельств Франции, Германии и Испании.

По своей структуре это международный холдинг, акциями которого владеют немецко-американская корпорация Daimler-Chrysler (33%), миноритарные собственники, включая сотрудников (31%), французское правительство (16%), французский частный капитал (15%) и испанское правительство (5%). EADS объединяет производственные мощности в Германии, Франции и Испании, что позволяет ему иметь львиную долю европейских заказов на авиационную технику, включая пассажирские самолеты Airbus и боевые самолеты Eurofighter. На предприятиях EADS работает около 95 тыс. человек, портфель заказов превышает \$ 60 млрд.

Сотрудничество "Иркута" и EADS началось с подписания в 2002 г. на международной выставке ILA Соглашения о стратегическом партнерстве. С начала 2004 г. руководство EADS начало разрабатывать планы, важное место в которых занимало увеличение доли военной продукции и привлечение к кооперации оборонительных предприятий бывшего СССР. Руководство концерна все больше привлекали дешевая, но квалифицированная рабочая сила и высокотехнологические производства в странах СНГ. В декабре 2004 г.

Корпорация "Иркут" и компания Airbus, дочернее предприятие EADS, подписали контракт на производство ряда авиационных компонентов для самолетов семейства А320 на мощностях Иркутского авиазавода. Также в рамках Соглашения о стратегическом партнерстве в 2005 г. было создано Совместное предприятие EADS Irkut Seaplane, осуществляющее продвижение многоцелевого самолета-амфибии Бе-200 на международных рынках, и его сертификацию в соответствии с международными стандартами.

Некоторые страны уже проявляют интерес к многоцелевому самолету-амфибии Бе-200 и создаваемому на его базе комплексу с беспилотными летательными аппаратами (БЛА). В этом году пришел запрос о привлечении к тушению лесных пожаров российской амфибии от Франции и США. Однако ввиду малого парка Бе-200, Россия не смогла предоставить эти самолеты. В настоящее время МЧС России располагает тремя Бе-200ЧС, к 2007 г. парк самолетов будет увеличен до семи машин.

Корпорация "Иркут" рассматривает возможность поставок самолетов-амфибий Бе-200 в Хорватию. Российская сторона имеет подтверждения от официальных лиц Турции о заинтересованности в использовании Бе-200. Согласно маркетинговым

исследованиям, проведенным корпорацией "Иркут" совместно с концерном EADS, потребность в самолетах Бе-200 на ближайшие 20 лет оценивается в 340 единиц.

Для Украины европейская стратегия "Иркута" представляет не только теоретический интерес. Для продвижения на мировой рынок самолеты Бе-200 планировалось оснастить двигателями BR715 производства компании Rolls Royce вместо украинского Д-436ТП производства ОАО "Мотор Січ". Но пока, как определено в ходе совместных с концерном EADS маркетинговых работ, спрос на Бе-200 с двигателями Rolls Royce недостаточен. В связи с этим специалисты полагают нецелесообразной установку BR715 на Бе-200 для ускорения продвижения самолета на мировой рынок.

Проведенный анализ также показал, что для новой модификации самолета потребовалось бы провести до 70% объема дорогостоящих сертификационных испытаний, уже выполненных на базовом самолете. В этой связи продолжается сертификация базовых двигателей Д-436ТП по европейским нормам. Стоимость всей программы сертификации оценивается двигателями в \$5-8 млн. В ходе ее реализации предполагается полное разрушение трех экземпляров силовой установки, необходимое для ряда испытаний по более жестким европейским нормам.

Корпорация "Иркут" специализируется на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, кроме самолета-амфибии Бе-200. Компания объединяет ряд ведущих российских производителей и разработчиков авиационной техники, включая Иркутское авиационное производственное объединение, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева и ОКБ им. Яковлева. Портфель заказов корпорации на сегодняшний день составляет \$3,9 млрд. В целом же, сделка между EADS и "Иркутом" имеет для России принципиальное значение, поскольку впервые в истории ОПК РФ один из ведущих мировых концернов приобрел пакет акций российского авиастроительного предприятия.

Татьяна БРЕЖНЕВА

источник: сайт UGMK.INFO
17.01.06



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 можно по адресу: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

ФИНТЫ "АЭРОФЛОТА"

В ожидании появления "самолета будущего" – RRJ авиационное руководство страны готово импортировать старые лайнеры и тем самым погубить отечественный авиапром.

По словам главы Роспрома Бориса Алешина, на финансирование разработки проекта RRJ (Russian Regional Jet - российский региональный самолет) из бюджета будет выделено 9 млрд руб. Однако лайнер должен подняться в воздух только в 2007 году, а отечественные авиакомпании, эксплуатирующие преимущественно устаревшие "региональнички" советской постройки, "Аэрофлот", "КрасЭйр", "Самара", "Трансаэро", "ЮТэйр", "Сибирь" говорят, что новые машины нужны им уже сейчас. Именно поэтому "Аэрофлот" объявил о закупке лайнеров RRJ на сумму \$820 млн. Параллельно авиакомпания добивается права на льготный ввоз дешевых крылатых "иномарок" для пополнения своего парка.

ТАМОЖНЯ – ДРУГ АВИАПРОМА

Единственное препятствие на пути победного шествия по России Airbus и Boeing, других иностранных авиапроизводителей - это высокие ввозные пошлины. Ставка пошлины на импортные лайнеры составляет 20%. Это довольно высокий барьер, перепрыгнуть который по финансовым соображениям удастся далеко не всем российским авиакомпаниям. Но это, похоже, ненадолго. Как сообщил "Ф." источник в руководстве Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), под давлением своих авиастроителей ЕС и США пытаются навязать России невыгодный для нее план вступления в ВТО. Суть его состоит в том, что "РФ отменит или резко снизит таможенные пошлины на ввоз импортной авиатехники, а США и ЕС в ответ закроют глаза на многомиллиардные субсидии, которые дает отечественному сельскому хозяйству правительство. Нас это не устраивает".

Очевидно, что расчет "Аэрофлота" строится на том, чтобы под аккомпанемент заявлений о "неконкурентоспособности" российских и украинских машин еще раз добиться от правительства разрешения на беспошлинный ввоз импортных самолетов, как это уже было в случае с приобретением 27 дальнемагистральных лайнеров Airbus и Boeing. Нынешний мотив перевозчика очевиден: поддержанная среднемагистральная "иномарка" стоит всего \$3-4 млн, то есть минимум в 4 раза меньше самого дешевого из созданных на постсоветском пространстве "региональничков".

УЛЕТУЧИВШИЕСЯ МИЛЛИАРДЫ

В случае продолжения льготного ввоза "иномарок" пойдут прахом не только выделяемые правительством 9 млрд руб. на проект RRJ, но и уже вложенные в авиастроение миллиарды. Что делало государство? Одной рукой давало последние 5 лет по 1 млрд руб.

лизинговым компаниям "Ильюшин финанс Ко" и Финансовой лизинговой компании на финансирование лизинга Ил-96 и Ту-204, а другой предоставляло льготы таким компаниям, как "Аэрофлот" и "Трансаэро" на ввоз "иномарок". Условием сделки, правда, была параллельная закупка отечественных крылатых изделий. "Аэрофлот", например, получил от государства разрешение на беспошлинный ввоз 27 американских и европейских машин в обмен на обязательство купить шесть новых Ил-96 в Воронеже. Однако это до сих пор не сделано. "Аэрофлот" по формальным поводам постоянно откладывает сделку. Последний раз это произошло минувшим летом, когда под предлогом аварии с тормозами на президентском Ил-96 авиаперевозчик заморозил сделку по закупке Ил-96 на ВАСО. В итоге казна недополучила около \$400 млн в виде таможенных пошлин и НДС, а воронежский завод оказался на грани банкротства. Ситуация может повториться, но уже с региональными лайнерами, поскольку сделка на закупку еще существующего только на бумаге RRJ потребовалась "Аэрофлоту" именно для того, чтобы получить от правительства право на льготный ввоз дешевых "иномарок".

Показательна ситуация с предшественником RRJ - лайнером Ту-334 разработки РСК "МиГ", которому правительство еще недавно отводило роль главной "рабочей лошади" российских авиалиний XXI века. Сейчас по непостижимым для руководства компании причинам предпочтение отдано совершенно "сырому" проекту - RRJ, который находится лишь на стадии рабочего проектирования. Но и эта затея рискует быть проваленной, хотя потребность мирового рынка в таких лайнерах оценивается не менее чем в 800 единиц. Причина этого, как сказал "Ф." отставленный "за провал проекта Ту-334" от должности гендиректора РСК "МиГ" Валерий Торянин, заключается в том, что "государственная политика, которая заставляла бы авиакомпании покупать не дешевые поддержанные "иномарки", а современные отечественные самолеты, у нас сейчас полностью отсутствует. Давать льготы на ввоз иностранных машин до тех пор, пока отечественное авиастроение не поднялось с колен, - преступление".

Как сказал "Ф." руководитель московского представительства Airbus Александр Бочаров, "в течение предстоящих 20 лет российским авиакомпаниям потребуется свыше 600 самолетов общей стоимостью \$46 млрд, чтобы удовлетворить ожидаемое трехкратное увеличение объема перевозок к концу этого периода". Американские и европейские производители самолетов, похоже, не прочь поделить этот лакомый кусок между собой.

МНОГО ШУМУ – И НИЧЕГО

Трудно не заметить, что шумные пиар-кампании о якобы грядущих широкомасштабных закупках отечественной авиатехники, как и в случае с RRJ, авиаперевозчики, в частности "Аэрофлот", устраивают всякий раз, чтобы добиться от правительства снижения пошлин на импортные самолеты. Так, в 1994 году правительство Виктора Черномырдина разрешило

двум перевозчикам - "Аэрофлоту" и "Трансаэро" везти в Россию самолеты зарубежного производства без уплаты таможенных сборов и НДС. В общей сложности эти платежи составляют 38% от стоимости машины - затраты, которые ставят под сомнение рентабельность их эксплуатации.

Через 5 лет Владимир Путин продлил действие льгот еще на 5 лет, но обязал обе авиакомпании закупить российские лайнеры на сумму предоставленных преференций. За это время "Аэрофлот" пополнил свой парк 27 самолетами производства Airbus, а в распоряжении "Трансаэро" оказались 14 машин Boeing. Благодаря правительственной щедрости перевозчики сэкономили в общей сложности \$700 млн, но российских самолетов на эту сумму - что являлось условием сделки - так и не купили. Теперь вся история обещает повториться, но уже с RRJ.

РАСТЕРЯН ЛИ ПОТЕНЦИАЛ?

Предприятия авиационной промышленности СССР производили в год свыше 150 магистральных, региональных и грузовых самолетов, 300 вертолетов гражданского и более 620 самолетов и 390 вертолетов военного назначения. До 26% самолетного парка авиакомпаний мира составляли машины советского производства. На экспорт ежегодно поставлялось свыше 120 военных самолетов и вертолетов.

С распадом СССР Россия наряду с ЕС и США стала одним из трех мировых центров авиастроения, имеющих научно-исследовательскую, экспериментальную, сырьевую и промышленную базу, обеспечивающую разработку и производство всего спектра авиационной техники. Но если позиции нашей страны на мировом рынке военной авиационной техники еще достаточно сильны, на рынке гражданской авиатехники они практически утрачены. С 1992 года ежегодный экспорт российских гражданских самолетов, несмотря на их более низкую по сравнению с западными аналогами стоимость, сократился в 5-6 раз, вертолетов - в 2,5-3 раза. В государства СНГ поставки авиатехники практически прекратились.

Невозможность высококвалифицированного персонала, низкий уровень заработной платы, задержки в ее выплате существенно ослабили кадровый потенциал отрасли. Численность работников серийных предприятий авиапромышленности сократилась в 1,9 раза, ОКБ и НИИ - в 2,1 раза. Учитывая срок подготовки научно-конструкторских кадров, который составляет в среднем 10-15 лет, при сохранении такой динамики через 3-4 года кадровый кризис достигнет уровня, при котором российские ОКБ не только не смогут создать новый самолет, но и поддерживать техническое состояние уже разработанной техники. Кроме того, нарушена "связь времен": часть опыта и знаний, накопленных старшим поколением, уже утеряна. И все же накопленный уровень технологий и производства в области авиационной техники по ряду направлений все еще соответствует мировому, а по отдельным позициям и превосходит его. Авиационная промышленность продолжает оставаться одной из немногих наукоемких отраслей народного хозяйства, сохранивших конкурентный потенциал на мировом рынке высокотехнологичной продукции. Этот потенциал может быть сохранен и реализован только на основе широкомасштабной поддержки и регулирования со стороны государства, последовательности преобразования авиапромышленного и авиатранспортного комплексов.

Борис Алешин, руководитель Федерального агентства по промышленности:

- Если мы говорим о роли государства в авиапроме, оборонке и шире - в российской промышленности, то роль правительства должна заключаться прежде всего в поддержке фундаментальных исследований и создании критических технологий. Если мы хотим делать военную и гражданскую авиацию, то мы должны оплачивать именно это. Но покупать готовые самолеты государство не может ну никак. Однажды мне предлагали проект - купить сто самолетов Ту-334. Разве в состоянии мы это сделать? Мы же тогда наших граждан обдерем как липку.

Ричард Броуди, президент российского подразделения United Technologies International Operations:

- Я думаю, что авиационно-космический бизнес в XXI веке является глобальным бизнесом. Ни одна, даже самая крупная фирма в мире не может в одиночку осуществлять проекты, ставящиеся современностью. Это касается проектирования и производства новых самолетов, космической техники, маркетинга и послепродажного обслуживания. Сотрудничество с Россией сулит огромные возможности. Хотя, конечно, останутся направления, по которым мы будем конкурировать.

Алексей Исайкин, президент группы компаний "Волга-Днепр":

- Строить планы по выводу авиастроительной отрасли из кризиса можно только в том случае, если авиационные власти, авиакомпании, разработчики и производители воздушных судов не только России, но и Украины, шире - СНГ консолидируются и выработают совместные решения. Запустить цепочку рефинансирования авиационной отрасли возможно лишь если авиакомпании будут успешно развивать свой бизнес как внутри страны, так и за рубежом и тем самым сформируют спрос на поставки новых самолетов. Для этого нужна кооперация. В противном случае ситуация не изменится.

Станислав Лейченко, генеральный директор авиакомпании "Атлант-Союз":

- Если государство не предпримет меры по совершенствованию механизма лизинга, то наша самолетостроительная отрасль прекратит существование, а возить грузы в России будут только иностранные компании. Благодаря господдержке авиационные предприятия и авиакомпании за рубежом могут получить кредиты в банках на 10-15 лет, причем под 6-7% годовых, а не под 14-15%, как у нас. Мы ведь не говорим: дайте средства из госбюджета, а лишь предлагаем государству гарантировать кредит. А дальше будут привлечены средства из банков. Если удастся получить госгарантии, то деньги на строительство самолетов, будь то Ил-96 или Ту-204, найдутся. Как только взлетят первые самолеты, компании сами смогут финансировать закладку и постройку машин.

источник: журнал "Финанс"
23.01.06

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ МЫ ИСПОРТИМ САМОЛЕТЫ...

27 декабря, в предпоследний рабочий день теперь уже прошлого года, наши авиастроители получили долгожданное известие: 6 млрд. рублей, заложенных в бюджете-2005 на поддержку отечественного авиализинга, дошли до получателя – компаний "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) и "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). Обе фирмы контролируются государством – в ФЛК правительству РФ и Татарстана принадлежит более 70%, в ИФК доля фонда госимущества и государственного Внешэкономбанка составляет 51%. Деньги, перечисленные им под Новый год, предназначены на увеличение уставных капиталов и должны использоваться для закупки новой техники у российских авиастроительных заводов.

Казалось бы: веселись, храбрый росс, открывай себе шампанское и пей за здоровье государевых мужей, проявляющих такую отеческую заботу о родном авиапроме! Увы, настроение у работников отрасли, вопреки Boeing и Airbus все еще производящей хорошую и надежную гражданскую авиатехнику, оказалось отнюдь не праздничным.

Во-первых, "новогодний подарок" многими был воспринят как насмешка. Дареному коню, конечно, в зубы не смотрят, но упомянутые бюджетные средства оказались перечислены так, что использовать их в 2005 году уже не было никакой возможности. То есть формально закон о бюджете в части авиализинга был исполнен, а по сути – нет. Фактически целый год государство водило за нос госкомпании, которые, планируя свою работу на год, исходили из этих денег. Так как время шло, а обещанных миллиардов все не было, начали рушиться схемы финансирования отрасли, срываться заказы для заводов и договоренности с авиаперевозчиками. Кроме того, шесть млрд. рублей в январе прошлого года и те же шесть в декабре – это, согласитесь, немножко разные суммы с точки зрения их покупательной способности. Инфляцию-то в стране пока еще никто не отменял. Поэтому как минимум 10% из этих денег, то есть более 600 млн. руб., попросту пропали. Кто теперь будет отвечать за недостачу, Бог весть.

Во-вторых, судьба одной из двух компаний – "Ильюшин Финанс Ко" – сегодня вообще находится под очень большим вопросом. Надо отметить, что по объективным показателям ИФК была наиболее успешным проектом в сфере авиализинга. За 5 лет работы ей удалось не только восстановить серийное производство гражданских лайнеров Ту-204 и Ил-96 на Ульяновском и Воронежском авиазаводах (в том числе впервые с советских времен реализовать экспортный контракт, отправив Ил-96-300 на Кубу), но и набрать заказов более чем на 80 машин. Этот пакет "весом" 2, 5 млрд. долл. позволил бы обеспе-

чить безбедное существование крупнейшим производствам в Ульяновске и Воронеже на 5-7 лет вперед. Более того – у ИФК были планы дальнейшего увеличения объема заказываемой техники, что побудило бы наших авиастроителей на создание новых конкурентоспособных машин.

Увы, прошедший год стал поистине черным в недолгой истории "Ильюшин Финанс". Дело в том, что эта фирма является тем самым государственно-частным партнерством, о котором в последнее время так много говорят. Наряду с правительством и ВЭБ совладельцем ИФК является Национальная резервная корпорация (НРК), которой принадлежит 38% акций. Этот пакет достался частным инвесторам совсем недешево: за время деятельности они вложили в ИФК около 200 млн. долларов. Взаимодействие бизнеса и государства в "Ильюшин Финанс" нельзя не назвать весьма успешным – к началу прошлого года, по данным ИФК, суммарные активы компании превысили 11 млрд. рублей, а на один рубль, вложенный государством, было привлечено 3, 5 рубля частных инвестиций. Однако в 2005 г. партнерство дало трещину, причем вовсе не по вине частника. Мало того, что государство подвело компанию с финансированием. Генеральной прокуратурой было возбуждено уголовное дело против менеджмента ИФК, который был обвинен в хищениях. Причем "под раздачу" почему-то попали именно негосударственные миноритарные акционеры, которые все эти годы несли основное бремя по финансированию компании. 25 июля судья знаменитого Басманного суда Ольга Солопова, видимо, "разобравшись" во всех деталях уголовного дела, наложила арест на акции НРК и ее дочерних структур.

Это более чем странное решение грубо нарушило положения Гражданского кодекса и закона "Об акционерных обществах". Дело в том, что основная претензия к ИФК сводилась к тому, что во время предыдущего увеличения уставного капитала "Ильюшин Финанс" акции компании государством оплачивались не по номиналу (5 рублей за штуку), а по рыночной стоимости. Любому, кто мало-мальски разбирается в функционировании фондового рынка, понятно, что подобное требование – глупость. Номинал от рыночной стоимости ценных бумаг может отличаться в тысячи и в миллионы раз. Поэтому наше законодательство прямо предписывает продажу акций по рыночной стоимости.

В данном случае при размещении акций ИФК исходили из оценки капитализации компании, которая была проведена одним из авторитетнейших международных агентств – фирмой "Эрнст энд Янг". При этом государство все равно платило за акции меньше, чем частные акционеры, которые всегда уступали государству. Так, в ходе оспариваемой прокуратурой допэмиссии акций ИФК, НРК платила по 68 тыс. руб. за акцию, в то время как государство за ту же ценную бумагу отдавало 59 тыс. Если бы все было сделано так, как указано в постановлении суда, то есть для государства акции были бы проданы по номиналу, доля частного бизнеса, вложившего в компанию больше, чем государство, уменьшилась бы в нес-

колько тысяч раз. Таким образом, речь идет, видимо, о вновь изобретенном способе "экспроприации" имущества у частного капитала, участвующего в совместных проектах с государством. Можно предположить, что, проведя своего рода национализацию ИФК, инициаторы этой операции хотели в дальнейшем слить "Ильюшин Финанс" с практически государственной "Финансовой лизинговой компанией" и, таким образом, получить монопольный доступ к заветным шести миллиардам, выделяемым государством на поддержку авиализинга. Беда лишь в том, что в этом случае бюджетные средства могли бы пойти не на авиа, а на кораблестроение в смысле приобритения нашими "ответственными товарищами" очередной порции яхт для путешествий по Средиземноморью.

Иначе, как попыткой реализовать подобный план, продолжающийся до сих пор арест акций объяснить сложно. Ведь, согласно УПК, арест накладывается, прежде всего, на имущество обвиняемого или подозреваемого для обеспечения исполнения приговора при возможной конфискации преступно нажитого. Исходя из мнения Басманного суда, можно сделать вывод, что частных акционеров подозревают в хищении средств у государства. Именно на это намекал известный думский шоумен из фракции ЛДПР Алексей Митрофанов, который в последний день осенней сессии призывал коллег разобраться с другим депутатом - членом "Единой России" Александром Лебедевым. Последний, как известно, является одним из совладельцев НРК. Но здесь опять логический тупик - никаких обвинений НРК не предъявлено. За все время работы "Ильюшин Финанс" частные миноритарии не получили никакой прибыли, только вкладывали в компанию свои средства. Как пошутил Лебедев, если прокуратура в самом деле считает, что его компания что-то украла, то такому вору самое место в психушке.

В декабре Высший арбитражный суд фактически подтвердил, что никакого криминала в работе ИФК не было. По иску НРК им было установлено, что все операции с бюджетными деньгами, которые направлялись для "Ильюшин Финанс", производились в соответствии с законом. Казалось бы, в таких условиях уголовное дело должно быть прекращено. Однако сроки следствия почему-то были продлены до февраля, активы арестованы. Прецеденты подобного более чем странного поведения местной Фемиды имеются, они даже стали фирменным инструмен-

том в процессе отъема собственности. Правда, в ноябре прошлого года Высшая квалификационная коллегия судей наконец-то дала свою оценку подобным "шалостям", уволив судью чеченского арбитража Арби Сатуева. Именно он стал фигурантом одной из самых громких и скандальных корпоративных войн последнего времени, наложив арест на принадлежащие "Лукойлу" активы предприятия "Геойлбент". Как выяснилось, в результате этих действий был не только нанесен ущерб, но и создана "реальная угроза экологии Ямало-Ненецкого АО".

В нашем случае ситуация до боли похожая. Ведь проблема для отрасли заключается в том, что, в связи с арестом активов частных акционеров, деятельность крупнейшей авиализинговой компании в России фактически блокирована. Перечисленные из бюджета под конец года деньги должны пойти на оплату нового размещения акций компании ИФК. Как нам сообщили в компании, решение о такой эмиссии еще в октябре было принято советом директоров "Ильюшин Финанс" во главе с руководителем Федерального агентства по промышленности Борисом Алешиным. Одновременно оплатить свою часть эмиссии должны частные акционеры, то есть НРК, причем их взнос, как всегда, больше государственного (от правительства - 90 млн. долл., от НРК - 110). Корпорация, которой, судя по всему, руководят безнадежные романтики, давно выделила деньги, не дожидаясь зависшей в бюджете доли "партнера". Но провести операцию по увеличению уставного капитала невозможно, так как активы находятся под арестом. Задержка уже сегодня грозит тем, что доэмиссию невозможно будет закрыть раньше середины нынешнего года. Все это время заводы в Ульяновске и Воронеже будут оставаться без финансирования, что может вообще довести их до банкротства.

Случай с "Геойлбентом" наглядно показал, что вмешательство органов государственной власти в регулирование финансовых потоков может привести к серьезному ущербу. А здесь речь идет не просто о миллиардах, но о престиже страны, ее национальной безопасности. А что будет, если обрушится целая отрасль? Кто будет выяснять обстоятельства и наказывать виновных, если это в конце концов случится?

Андрей МАРТЫНОВ

источник: газета "Московский Комсомолец"
25.01.06

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **35**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **35**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАБЫЛО ПРО BOEING И AIRBUS

Сообщение ФГУП "Рособоронэкспорт", из которого следует, что государство рассчитывает взять контроль над ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма", стало неожиданностью для крупнейших покупателей российского титана – компаний Boeing и Airbus.

Как рассказали представители компаний, в российском правительстве им не рассказывали о намерениях частично национализировать титановый холдинг. Между тем авиагиганты продолжают пристально следить за появляющимися в СМИ новостями о возможных изменениях в структуре собственности "ВСМПО-Ависма". Как удалось выяснить RBC daily, Boeing и Airbus рассчитывали принять участие в создании СП с "ВСМПО-Ависмой" по следующему переделу титанового проката, а теперь будут ждать, пока определятся его собственники и условия их взаимоотношений с западными партнерами. Чистая прибыль ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" по US GAAP в 2004 г. составила 122,8 млн. долл. По 30% акций компании принадлежит на паритетных началах председателю совета директоров Вячеславу Брешту и гендиректору Владиславу Тетюхину. 13,4% акций находится в руках институциональных инвесторов, представляемых компанией Renaissance Securities. Остальные акции свободно обращаются на рынке. Напомним, что на прошлой неделе "Рособоронэкспорт" выпустил заявление, в котором определил стратегию и задачи создания металлургического холдинга с госучастием. Среди основных его целей - установление контроля над предприятиями, выпускающими продукцию для авиастроения и космической промышленности. Компанией, над которой такой контроль еще не установлен, является "ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире и единственный в России производитель титанового проката. Как сообщили Boeing и Airbus, в случае смены ключевых акционеров обеим компаниям придется договариваться с "Рособоронэкспортом". Дело в том, что в условиях дефицита титана в мире западные производители не могут отказаться от продукции "ВСМПО-Ависма". Без российского титана их новые разработки А-350 и Boeing-787, а также текущее производство, где большая ставка делается на прокат из России, могут так и не выйти из фазы проектирования. Уже сейчас "ВСМПО-Ависма" диктует свои условия иностранным партнерам, а "Рособоронэкспорт" может выставить им неприемлемые условия, опасаются западные самолетостроители.

Между тем, менеджмент "ВСМПО-Ависмы" планирует организовать на своих производственных площадках линию по механической обработке титанового проката. С ее появлением Boeing, Airbus и российские самолетостроители получили бы возможность покупать детали из титана, прошедшие еще более глубокую стадию обработки. Председатель совета директоров "ВСМПО-Ависма" Вячеслав Брешт рассказал, что "это будет не одна линия, а целый комплекс", который обойдется компании примерно в 70-80 млн. долл. Г-н Брешт заявил, что рассматривает возможность самостоятельной реализации этого проекта, а также создания СП с Boeing или Airbus. В компании "Иркут" также ранее сообщали о планах создания аналогичного про-

изводства, но уже на своих производственных площадках, причем совместно с Boeing. Правда, участники рынка сомневаются в осуществимости такого проекта без "ВСМПО-Ависмы": прокат из титана больше никто в стране не производит, а титановому холдингу, по словам Вячеслава Брешта, целесообразнее реализовывать этот проект у себя. Амбиции "Иркута" становятся более логичными, если у титанового холдинга появятся другие акционеры, движимые не столько бизнес-целесобразностью, сколько идеей создания единого самолетостроительного комплекса в стране. В таком случае комплекс по мехобработке проката может быть установлен где угодно, в зависимости от принятого наверху решения. Региональный президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко комментировать планы создания СП не стал.

Впрочем, судя по вчерашнему заявлению представителей западных авиагигантов, в свете разговоров о планах "Рособоронэкспорта" (занять контролируемую позицию в титановом бизнесе) Boeing и Airbus могут поостеречься и оставить переговоры об СП на российской территории, дожидаясь определения условий взаимодействия с западными партнерами в случае смены собственников "ВСМПО-Ависмы". Вице-президент и генеральный директор по программам производства гражданских самолетов компании Boeing - Commercial Airplanes Майкл Кэйв вчера заявил RBC daily, что происходящее с российским поставщиком титана является важным и существенным вопросом. "Мы знакомы с событиями с участием "Рособоронэкспорта", но на сегодняшний день официально мы не были информированы ни руководством ВСМПО, ни его владельцами, ни российским правительством о том, что структура собственности на ВСМПО может смениться, - говорит он. - Дискуссии вокруг прав на капитал ВСМПО идут уже более года. Безусловно, эти вопросы волнуют всех заказчиков, и не только Boeing". По его словам, ВСМПО имеет огромные заказы не только от Boeing и Airbus, но и от многих двигателестроительных компаний. Как говорят представители американского производителя, до последнего времени совет директоров ВСМПО, менеджмент и российское правительство уверяли компанию Boeing в том, что и сам холдинг, и Россия будут относиться с полной ответственностью ко всем подписанным ранее обязательствам, вне зависимости от того, кто будет владеть предприятием. "У Boeing с ВСМПО многомиллиардный бизнес. Вопросы по структуре собственности и контрактов для нас являются важными. За 14 лет работы они никогда не срывали ранее заключенные контракты", - комментирует Сергей Кравченко. В российском правительстве Airbus ВСМПО также называют важным поставщиком. "На сегодняшний день этот российский производитель является поставщиком 50% титана, используемого при производстве самолетов, - заявил RBC daily пресс-менеджер московского представительства Airbus Александр Бочаров. - Мы надеемся, что независимо от смены собственности все поставки титана будут производиться в соответствии с ранее заключенными соглашениями".

Сергей СТАРИКОВ, Мария МОЛИНА

*источник: газета "RBC Daily"
25.01.06*

ДАДУТ ЛИ ВЗЛЕТЕТЬ РОССИЙСКОМУ АВИАПРОМУ?

Вокруг известной лизинговой компании неожиданно возник скандал.

16 марта 2005 г. в "КП" была опубликована статья Ирины Трубецкой "Что нам стоит самолет построить". Говорилось в статье и о планах создания к середине 2007 г. Объединенной авиастроительной компании (ОАК), в которую бы вошли передовики отрасли. Мы лишь констатировали факты: тянуть с реформами уже больше нельзя. А то можно войти уже и в пике. Рассчитывали, конечно, на реакцию чиновников, специалистов, которым эти проблемы безразличны. Надеялись, что заинтересованные стороны организуют, например, "круглый стол", где можно было бы спокойно поговорить на животрепещущую тему.

Но как часто бывает у нас в России, реакция на материал оказалась абсолютно неожиданной и неадекватной. Планировали открыть дискуссию, а открыли дело. Упомянутым в статье ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) - одним из потенциальных участников ОАК - заинтересовалась Генпрокуратура, у которой на основании нашей статьи появились подозрения, что в 2001 г. акции компании были неправильно проданы государству. Хотя в статье речь ни о каких преступлениях не шла, мы никого не обвиняли, и никого преследовать в уголовном порядке автор тоже не планировал. Если бы к нам пришли и спросили, то мы смогли бы разъяснить, что ни автор, ни редакция не располагали и не располагают данными, указывающими на совершение руководством лизинговой компании правонарушений.

"КП" как раз и пыталась найти выход из тупика. А именно в него и может окончательно загнать наше авиастроение нынешнее уголовное преследование одной из основных компаний в отрасли. И, что немало важно, одной из самых прозрачных. Мы решили разобраться в ситуации. Оказалось, что деятельность ИФК проверяли и Счетная палата России, и независимые аудиторские компании. Все они никаких нарушений не выявили - акции продавались правильно, средства использовались целевым образом. В декабре 2005 г. законность процедуры приобретения пакета акций "Ильюшин Финанс Ко" государством подтвердил и Высший Арбитражный суд РФ. Более того, менеджмент привлек в 4 раза больше средств на финансирование деятельности компании в виде частных инвестиций, займов и кредитов по сравнению с бюджетными вливаниями государства. К тому же государство давно уже свои инвестиции вернуло в виде налогов. Удивляет и факт возбуждения дела против непосредственно генерального директора ИФК Александра Рубцова. Непонятно, где в публикации прокуратура усмотрела повод для претензий: в том, что, как писал автор, Рубцов успешно развивает свою компанию? В том, что развитие компании приводит к росту стоимости ее акций, рыночная стоимость которых, по данным международных оценщиков, сейчас составляет 269 млн. долл.? Неужели стремление компании к доходности теперь преследуется по закону? Действительно, в настоящее время ИФК является крупнейшим заказчиком новых

гражданских самолетов российского производства. За 2003 - 2005 гг. было построено 9 самолетов Ил-96 (в том числе два лайнера на экспорт) и Ту-204 суммарной стоимостью 315 млн. долл. Общий объем инвестиций "Ильюшин Финанс Ко" в приобретение авиационной техники в 2005 г. составил 7,4 млрд. руб., что на 56 % больше, чем в 2004 г. Разве так может развиваться неликвидная компания? При этом качественно изменились и источники финансирования лизинговых сделок ИФК: объемы привлекаемых заемных средств стали сопоставимы с долей собственных средств компании, направляемых на строительство самолетов. По таким экономическим законам уже давно живет весь мировой авиализинг. Возьмем хотя бы один пример. В 2002 г. Воронежский авиазавод (ВАСО) находился на грани банкротства. Задолженности росли, люди увольнялись с производства, новые лайнеры не выпускались, и единственное, чем жило предприятие, - ремонтом ранее выпущенных воздушных судов да производством товаров народного потребления. Но в 2002 г. 56% акций ВАСО были переданы в доверительное управление ИФК. Лизинговая компания, найдя покупателей на продукцию завода, вложила в него свыше 190 млн. долл. В итоге была полностью погашена задолженность по платежам в бюджеты всех уровней. Прибыль авиазавода в Воронеже выросла почти в 2,5 раза. Резко увеличились и налоговые платежи, в том числе и в местный бюджет. Здесь наконец начали выпускать новые самолеты, а не латать старые. Люди стали получать нормальную зарплату, и прошлый год завод впервые за последние 5 лет закончил с прибылью. Прогресс, по-моему, виден невооруженным глазом. Летом 2005 г. ИФК сформировала пакет заказов на производство самолетов на ВАСО на несколько лет вперед. Контракты превышают несколько миллиардов долларов. А сам авиазавод завершает подготовку к серийному производству нового регионального лайнера Ан-148. Схожая ситуация сложилась и в Ульяновске: местный авиазавод выжил и даже возобновил серийное производство самолетов во многом благодаря партнерству с ИФК. В настоящее время лизинговая компания располагает твердыми заказами и опционами на поставку 90 авиалайнеров. В 2006 г. планируется вести строительство 13 самолетов семейства Ил-96, 7 - Ту-204 и 10 - Ан-148.

Если уголовное преследование компании скорейшим образом не прекратит и не снять арест с ее акций, который был наложен в середине прошлого года, то это приведет к кризису не только на авиапредприятиях - партнерах ИФК в том же Воронеже или Ульяновске, но и в целом в этих регионах. Ведь заводы эти являются фактически градообразующими. Неужели кому-то хочется, чтобы все вернулось на круги своя: ни заказов, ни новых самолетов? И опять длительное пике отечественного авиапрома. Мы когда готовили статью "Что нам стоит самолет построить", добивались совершенно не этого...

Владимир ЗАМИРСКИЙ

*источник: газета "Комсомольская правда"
25.01.06*

СЕНАТОРЫ ЗАСТУПИЛИСЬ ЗА "САЛЮТ"

Михаила Фрадкова просят вмешаться в реформирование отрасли авиационного двигателестроения.

Как стало известно RBC daily, на этой неделе 7 членов Совета Федерации подписали обращение к председателю правительства Михаилу Фрадкову, в котором призвали его вмешаться в процесс реформирования отрасли авиационного двигателестроения. Недовольство сенаторов вызвали действия руководства НПО "Сатурн", которое в конце прошлого года также обивало премьерские пороги с предложением объединить всю отрасль под своей эгидой. Сенаторы считают, что это нанесет непоправимый ущерб московскому заводу "Салют", который придется перебазировать в Рыбинск, группе предприятий, образовавшейся вокруг "Пермских моторов", а также СНТК имени Н. Д. Кузнецова и заводу имени В. Я. Климова. Наблюдатели затрудняются оценить, кто выйдет из этого спора победителем, но считают, что необходимость консолидации отрасли давно назрела.

В настоящее время в России производство авиационных двигателей в основном сосредоточено на четырех предприятиях: ОАО "НПО "Сатурн" (Рыбинск, 37% акций принадлежит государству), ФГУП "ММП "Салют" (Москва), ОАО "Уфимские моторы" (25% акций принадлежит правительству Башкирии), а также предприятия Пермского моторостроительного комплекса (ПМК), одним из главных акционеров которого является Внешторгбанк. Крупнейшая компания отрасли - московский "Салют", выручка которого в 2004 г. превысила 12 млрд руб. "Уфимские моторы" заработали в 2004 г. 10,5 млрд руб., НПО "Сатурн" - 6,7 млрд руб. Консолидированная выручка предприятий ПМК в 2004 г. составила 11,5 млрд руб.

Вчера 7 членов Совета Федерации от разных областей (Владимир Кулаков, Михаил Капура, Фархад Ахмедов, Муса Умаров, Борис Агапов, Леонид Рокецкий и Николай Пожитков) подписали обращение к председателю Правительства Михаилу Фрадкову, копия которого имеется в распоряжении RBC daily, с призывом поддержать "усилия по завершению создания интегрированной структуры "Федеральный научно-производственный центр газотурбиностроения "Салют" в строгом соответствии с "Планом-графиком создания в 2005-2006 годах интегрированных структур в ОПК" (его копия также имеется в распоряжении RBC daily). Авторы письма призывают правительство отложить принятие окончательного решения о будущем отрасли, с тем чтобы учесть опыт создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК) и специализации двигателестроительных центров.

Поводом для "челобитной" послужили действия руководства НПО "Сатурн", которое в конце прошлого года также обращалось к премьеру с предложением объединить двигателестроительную отрасль под управлением своего предприятия. По мнению сенаторов, утверждение о том, что в результате реализации предложения "Сатурна" будет создана единая национальная компания, нельзя считать обоснованным, так как в стороне останутся признанные отечественные разработчики и производители авиационных двигателей: ОАО "Пермские моторы", ОАО "Самарский науч-

но-технический комплекс (СНТК) имени Н. Д. Кузнецова", ФГУП "Завод имени В. Я. Климова" и ряд других. В документе утверждается, что в соответствии с планом, подготовленным генеральным директором НПО "Сатурн" Юрием Ласточкиным, московский "Салют" после реструктуризации производства путем перебазирования оборудования на несколько разбросанных по стране площадок фактически будет ликвидирован. Между тем "Салют" уже проявил себя как предприятие, способное в короткие сроки и с минимальными издержками модернизировать и запускать в серийное производство высокотехнологичную продукцию. В частности, за счет собственных средств предприятия были проведены опытно-конструкторские работы по созданию двигателей для самолетов Як-130, Су-27 и Су-30. По данным авторов письма, сумма, потраченная на эти цели, составила порядка 2 млрд руб.

На "Салюте" не видели письма сенаторов, но, как сказал RBC daily генеральный директор предприятия Юрий Елисеев, знают о его существовании. Он затруднился предположить, почему именно эти люди подписали данное письмо. "Но я не вижу ничего страшного в том, что в Совете Федерации появились люди, интересующие отраслью, - сказал он. - То, что сейчас происходит в двигателестроении, можно назвать шарханьем из одной крайности в другую". Юрий Елисеев назвал глупостью идею создания объединенной структуры по производству авиадвигателей. "Объединение усилий может произойти в рамках производственных проектов, например, по созданию двигателя пятого поколения. Даже управлять отраслью из одного центра невозможно", - отметил глава "Салюта". Комментарий инициативу НПО "Сатурн", он предположил, что у "Сатурна", наверное, большие проблемы, которые предприятие пытается скрыть путем объединения с другим, нормально работающим заводом. На "Сатурне" также не получали копию письма сенаторов. А руководитель пресс-службы НПО "Сатурн" Любовь Калинина заявила RBC daily, что она не вправе комментировать внутриотраслевые процессы.

По словам наблюдателей, невозможно сказать заранее, на чью сторону встанет премьер-министр. "Реакцию премьера на письмо предсказать сложно", - сказал RBC daily генеральный директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. "У "Сатурна" лучше расположение, так как он находится не в Москве. Сейчас все предприятия будут выводиться из столицы, а значит, есть смысл интегрироваться на базе рыбинского предприятия, - отмечает аналитик UFG Елена Сахнова. - С другой стороны, "Салют" - наиболее успешное предприятие отрасли, и под его руководством она может достигнуть хороших результатов". Отрасль объединять надо, уверена она. По ее мнению, в идеале предприятия должны производственно объединяться, а не поглощаться. "Михаил Фрадков, скорее всего, поручит правительству разработать новую концепцию интеграции двигателестроительной отрасли", - заключает аналитик UFG.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
20.01.06*

АВИАДВИГАТЕЛИ ПЛОХО ЗАВОДЯТСЯ В ЕДИНУЮ КОМПАНИЮ

Производители двигателей для отечественных самолетов готовятся к созданию единой авиапромышленной корпорации.

По замыслу правительства, она будет определять все приоритеты в развитии научных разработок в авиапроме. Моторостроители ищут свои варианты производственной кооперации. И это уже приводит к конфликтам интересов. Начало самому громкому из них положил генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. Он отправил письмо председателю правительства Михаилу Фрадкову (оно имеется в распоряжении "Гудка") с предложением объединить под эгидой своего предприятия крупные активы отечественного двигателестроения - ФГУП ММП "Салют" и ОАО "Уфимское моторостроительное объединение". В случае реализации этого проекта в авиамоторостроении автоматически появится монополист.

БУМАЖНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Автор письма премьеру встревожен состоянием проекта по созданию конкурентоспособного газотурбинного авиадвигателя (ГТД) пятого поколения. По его мнению, эта задача не по силам одному предприятию. Она должна быть решена путем "концентрации всех имеющихся сил". Как считает гендиректор "Сатурна", организация новой вертикально интегрированной структуры под крышей его НПО в Рыбинске никак не противоречит принципу конкурентности. "Нам агрессивно противостоят, - написал Юрий Ласточкин, - в том числе на внутренних рынках, мощные транснациональные корпорации". И эти корпорации становятся монополистами в том или ином сегменте рынка. Без реорганизации отрасли задача Объединенной авиастроительной корпорации по созданию "прорывного" продукта не будет эффективно решена, резюмировал Юрий Ласточкин.

Сообщество промышленников оказалось просто не готово быстро отреагировать на предложения главы "Сатурна" и под разными предлогами отказывалось от комментариев письма. Так поступили Лига оборонных предприятий, Федеральное агентство по промышленности, Торгово-промышленная палата. Свою позицию отказались высказать даже руководители ОАО "Уфимское моторостроительное объединение", чья судьба напрямую зависит от предложения Юрия Ласточкина. Там дипломатично объяснили "Гудку", что необходимо время взвесить все "за" и "против" идеи объединения.

Категорически против выступила только команда Юрия Лужкова. Правительство Москвы и депутаты Мосгордумы попросили Правительство РФ не допустить, чтобы НПО "Сатурн" таким образом вмешивалось в хозяйственную деятельность конкурентов. Отметим, что депутаты городской Думы нового созыва обсуждали письмо господина Ласточкина на своем первом же заседании в конце декабря.

Руководитель департамента науки и промышленности Евгений Пантелеев напомнил, что Москва в возрождение ФГУП "Салют" вложила слишком много усилий. Предприятию предоставлялся в течение 8 лет

режим льготного налогообложения на землю. На предприятии работает 17 тысяч москвичей, и потому московские власти не могут занимать позицию стороннего наблюдателя в конфликте интересов.

Перспектива очередной реорганизации не внушает оптимизма в руководстве ФГУП "Салют". Генеральный директор предприятия Юрий Елисеев видит в действиях "Сатурна" тайные мотивы. "НПО "Сатурн" получило огромные бюджетные средства и инвестиции из Франции, - заявил он "Гудку", - сейчас пришло время отчитаться. Но, судя по всему, руководство объединения не в состоянии выполнить заказ и оно ищет помощи".

КАЖДОЙ РАЗРАБОТКЕ ПО ХОЗЯИНУ

Напомним, что НПО "Сатурн" совместно с французской компанией Snecma участвуют в совместной программе по производству турбовентиляторного двигателя SaM146 для семейства российских региональных самолетов RRJ компании "Гражданские самолеты Сухого". По словам первого заместителя НПО "Сатурн", директора программы SaM146 Игоря Юдина, инвестиции в программу с французской стороны оцениваются в 10 млрд. руб. Российской стороной будет вложено 9 млрд. руб. При этом доля бюджетного финансирования у Snecma составит 25%, у НПО "Сатурн" - порядка 40%. Но уже в прошлом году правительство РФ дало понять, что финансирование проекта будет носить приоритетный характер. В начале 2005 г. "Сатурну" было выделено 200 млн. руб., а к концу года еще 400 млн. руб. В программе сертификационных испытаний будет задействовано 8 двигателей, еще 6 потребуется для сертификации самого RRJ. Принято решение проводить летные испытания двигателя на самолете Ил-76, летающей лаборатории ЛИИ им. Громова. С марта по октябрь 2006 г. пройдут летные испытания SaM146. В марте 2007 г. планируется завершить сертификацию двигателя. Кроме того, рыбинские двигателестроители приняли на себя обязательства по специальной программе разработки и производства авиационных двигателей и газовых турбин. В центре нее - газотурбинный двигатель пятого поколения, чьи технические возможности позволят использовать его в военной и гражданской авиации. Руководство объединения объявило на авиасалоне МАКС-2005 и черным по белому написало в своих рекламных буклетах, что двигатель пятого поколения АЛ-55 находится в стадии подготовки к серийному производству. Но отношение руководителя "Салюта" к созданию двигателя пятого поколения весьма скептическое. По словам Юрия Елисеева, сегодня в России нет технологических условий для создания двигателя пятого поколения, хотя это не значит, что надо сидеть сложа руки. Для перевооружения наших ВВС руководство ФГУП "Салют" предлагает принять следующие меры. Прежде всего достичь параметров двигателя пятого поколения с помощью модернизации уже существующих моделей для Су-27. Новые образцы ГТД - двигатели АЛ-31М1, изготовленные на "Салюте", уже практически прошли испытания. Программа модернизации предполагает испытания еще двух модификаций двигателя - АЛ-31М2 и АЛ-31М3, которые завершатся в 2006 году. Ведь ресурс истребителей ВВС требует

немедленного обновления, а "с такими двигателями полетят даже двери", шутит Елисеев. Параллельно с совершенствованием имеющихся модификаций АЛ-31 планируется работать над программой создания двигателя пятого поколения.

ПЕРВЫЙ ХОЛДИНГ УЖЕ НАШЛИ

Юрий Елисеев согласен с тем, что двигателестроение нуждается в реорганизации, но считает, что нужно создавать не одну, а три-четыре вертикально интегрированные компании. Места на рынке всем хватит. Ведь газотурбинные двигатели используются не только в авиации, но и в электроэнергетических комплексах, газоперекачивающих станциях. Разработки могут быть востребованы в судостроении, на автомобильном и железнодорожном транспорте, в строительстве мусорожигательных заводов.

Юрий Елисеев предлагает навести порядок в производстве ГТД путем вертикальной, а не горизонтальной интеграции. Например, головное предприятие в Москве будет отвечать за НИОКР по созданию авиационных двигателей, стационарных энергетических установок, серийное производство основных узлов и деталей, окончательную сборку двигателей, послепродажное обслуживание, ремонт и утилизацию. Остальные функции в соответствии с ФЦП "Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса на 2002 - 2006 годы" распределяются между другими предприятиями. В ее состав входят филиалы ФГУП "Салют": машиностроительное конструкторское бюро "Гранит", НИИД "Салют", Воскресенский машиностроительный завод "Салют".

Кроме того, в июле 2005 г. подписано соглашение с омским машиностроительным заводом ФГУП "ОМО им. Баранова" о его реорганизации в течение 2006 г. в филиал ФГУП "Салют". Еще ряд предприятий, таких, как НПО "Эга", Гавриловянской машиностроительный завод "Агат" Ярославской области, ОАО "Агрегат" города Сим, ОАО "Топаз" в Кишиневе, ОКБ "Горизонт" в Московской области, сотрудничают с "Салютом" на договорной основе. Операция по сращиванию - процесс деликатный. Он предполагает наличие совместности с учетом нескольких условий: производственных, финансовых и даже психологических. И этот процесс реанимации отрасли может быть остановлен одним росчерком пера. Предвидя это, Юрий Елисеев предлагает следующий выход. Создать комиссию из членов правительства и в течение 2-3 дней определить потенциал предприятий. Тогда станет ясно, какое из них станет базовым в создании двигателя пятого поколения. "Приоритет должен быть отдан тому, - добавил Юрий Елисеев, - у кого есть технологические возможности, оборудование, готовый персонал и финансовые ресурсы самого предприятия, ибо на полную финансовую поддержку со стороны государства рассчитывать не приходится".

Как сообщил "Гудку" источник в аппарате администрации Президента, пока письмо отложено в долгий ящик, "чтобы дать возможность улечься страстям".

Комментарий Президента Союза авиационного двигателестроения Виктора Чуйко:

- Идея слияния двух лидеров авиадвигателестроения, о которой говорится в письме Юрия Ласточкина, мне кажется неразумной по следующим причинам. Создание одной интегрированной структуры - это путь

к монополизму, что невозможно в условиях рыночной экономики. Это подтверждается опытом стран с развитой рыночной экономикой. В США, например, успешно сосуществуют две крупные авиадвигателестроительные компании Pratt and Whitney и General Electric. И любой заказчик имеет выбор.

Объединение отрицательно скажется на научно-производственных школах, которые за долгие годы сложились в НПО "Сатурн" и ФГУП "Салют". Кроме того, надо принять во внимание, что обе компании имеют различные формы собственности. "Сатурн" - это акционерное общество, а "Салют" - государственное предприятие. По этой причине попытка получить сиамских близнецов из компаний с разной группой крови выглядит весьма рискованной. Пока неизвестно, какая форма собственности эффективнее.

Опасения некоторых специалистов в том, что НПО "Сатурн" не справится с задачей создания двигателя SaM146, явно преувеличены. Авторитет конструкторских школ "Сатурна" и французской Snecma не вызывает сомнений. Проблемы могут быть только в сроках. Производственный потенциал НПО "Сатурн" также выглядит внушительно. 14 октября в Рыбинске был пущен комплекс, оборудованный по последнему слову техники. В комплексе совместными усилиями "Сатурна" и Snecma будет изготавливаться и проходить испытания двигатель SaM146.

ФГУП "Салют" тоже фактически провел модернизацию и готов выполнить весь портфель заказов. Существует еще масса двигателестроительных заводов, ОКБ, НИИ, которым предстоит решить, в какую из структур интегрироваться. Причем они могут выбирать не только между "Сатурном" и "Салютом", но и "Пермскими моторами". Все эти компании развиваются, растут, и надо пожелать им успеха.

Я против объединения административного, но всячески поддерживаю объединение усилий на договорной основе. Я не согласен с тем, что наши двигателестроители не способны сейчас делать двигатель пятого поколения. Мы не только можем, но и должны сделать его. У нас есть научно-технический задел по решению этой проблемы, накопленный еще с 80-го года усилиями ЦИАМ. Постановлением правительства ведущей структурой по созданию двигателя пятого поколения считается фирма Юрия Ласточкина. Но почему бы не привлечь к выполнению этой, задачи и Юрия Елисеева? Кстати, именно так поступают в США. Задача создания новых двигателей решается совместными усилиями Pratt and Whitney и General Electric. Минобороны этой страны формулирует понимание того, какой им нужен двигатель, а потом координирует график выполнения работ и контролирует средства, выделенные на создание авиадвигателей. Почему бы нам не воспользоваться этим опытом и не возложить координирующие функции на Минобороны?

В производстве двигателей не надо делать резких движений. Без объединенной авиакорпорации мы в состоянии делать региональные самолеты. А создавать ОАК для того, чтобы там еще 5 лет решать, что же производить, - несерьезно. Пока мы слышим только разговоры о создании дальнемагистрального самолета МС-21. А ведь, кроме него, нужно делать самолет на 300-400 мест с привлечением авиастроительного комплекса государств СНГ.

Алексей КАЗАКОВ

источник: газета "Гудок"
17.01.06

УРАЛЬСКИМ АВИАСТРОИТЕЛЯМ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБЪЕДИНИТЬСЯ

Президент российского союза авиационного двигателестроения (АССАД) Виктор Чуйко сообщил "Ъ" о планах создания Уральского авиационного холдинга, в который могут войти Уральский завод гражданской авиации (Екатеринбург), Арамильский авиационный ремонтный завод, (Арамиль, Свердловская область) и ОАО "Агрегат" (Сим, Челябинская область). По мнению аналитиков, это может дать им возможность побороться за право участвовать в госпрограмме развития авиапрома. Авиастроители рассчитывают получить дотации в размере около 3 млрд рублей.

По словам господина Чуйко, идея создания холдинга активно обсуждается в АССАДе.

Базовым предприятием предполагается сделать Уральский завод гражданской авиации (УЗГА). "Это позволило бы консолидировать потенциал предприятий, снизить издержки, увеличить объем производства. К тому же выигрышный момент в том, что все три предприятия находятся в одном регионе", - отметил он, подчеркнув, что пока конкретных решений не принято.

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА) специализируется на ремонте авиадвигателей. Частное предприятие. 59% акций УЗГА контролируется менеджментом предприятия, около 41% - трудовым коллективом.

Арамильский авиационный ремонтный завод (ААРЗ) № 695 занимается ремонтом авиадвигателей по заказу Минобороны РФ. Государственное предприятие.

ОАО "Агрегат" специализируется на производстве гидравлических агрегатов и пневматических систем для авиатехники. Частное предприятие. Основными собственниками являются ООО "Техкрафт" (19,9%), ФГУП "Московское машиностроительное предприятие" (19,9%) и ООО "Ютта-Эриссон" (19,9%).

Сами потенциальные участники холдинга пока осторожно оценивают перспективы консолидации, указывая на то, что серьезным препятствием для создания холдинга может стать разная форма собственности у предприятий.

"Создание уральского холдинга возможно, но мне не понятно, как будет решаться вопрос собственности", - пояснил заместитель коммерческого директора ОАО "УЗГА" Александр Плотников.

С ним согласен и гендиректор ААРЗ Сергей Маслов: "УЗГА и "Агрегат" являются частными акционерными компаниями, а наше предприятие находится в ведении Минобороны. А значит, решение о вхождении в холдинг - решение, прежде всего, военного ведомства". Глава ОАО "Агрегат" Василий Изюмов

отметил, что на сегодняшний день создание холдингов в авиастроении - оптимальный путь развития отрасли. Но при этом он отметил, что предприятие войдет не в Уральский авиахолдинг, а в группу, созданную на базе московского производителя авиадвигателей ФГУП "Салют". Стороны уже начали процесс переговоров.

Как пояснил "Ъ" аналитик АК "Атон" Дмитрий Языков, тенденция на рынке авиационной промышленности к объединению и созданию различных холдингов вполне объяснима.

"В сентябре 2005 года глава Минпромэнерго Виктор Христенко доложил президенту о создании стратегического плана развития авиапрома, согласно которому из федерального бюджета в 2006 году будет инвестировано \$1,5 млрд ведущим предприятиям отрасли", - пояснил аналитик.

Стратегический план развития авиапрома до 2015 года предусматривает финансирование отрасли из бюджета в размере \$19,5 млрд. В ответ на эти вложения авиапромышленность должна уже в 2006 году продать товаров на \$6,1 млрд (в том числе на \$2 млрд - военных самолетов и на \$875 млн - гражданских), а к 2015 году продажи отрасли должны составить \$15,4 млрд.

"Бюджетные деньги будут направлены ведущим компаниям отрасли, и, понимая это, предприятия стремятся входить в холдинги, объединяться с лидерами рынка, к которым в Уральском регионе относятся УЗГА", - считает Дмитрий Языков.

С ним солидарен и аналитик ИК "Финам" Михаил Пак. Он уверен, что уральские предприятия будут вынуждены войти в холдинг, чтобы участвовать в госпрограмме поддержки авиапрома. По его оценкам, в таком случае они могут рассчитывать на получение от государства в 2006 году около 3 млрд рублей.

Стоит отметить, что процесс по объединению авиапроизводителей уже начался. Так, в ноябре 2005 года гендиректор подмосковного НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин предложил правительству России объединить под эгидой своего предприятия крупные активы отечественного двигателестроения - ФГУП ММПП "Салют" и ОАО "Уфимское моторостроительное объединение".

В свою очередь, "Салют" уже завершил объединение с омским машиностроительным заводом ФГУП "ОМО им. Баранова" и приступил к переговорам по созданию холдинга с рядом других предприятий отрасли.

Дмитрий КАРМАНОВ

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
20.01.06*

ДВА САМОЛЕТА В ТРИ ГОДА

В 2007 году самолет пятого поколения будет поднят в воздух, работы по его созданию идут по графику. Об этом заявил сегодня на пресс-конференции главнокомандующий ВВС РФ, генерал армии Владимир Михайлов. При этом он указал на некоторые проблемы с финансированием. По словам главкома, конструкторское бюро параллельно с самолетом пятого поколения занялось разработкой нового гражданского самолета, на который уходит часть средств.

"Но, несмотря на это, как мы обещали, в 2007 году самолет пятого поколения должен быть поднят в воздух, и мы это безусловно сделаем", - подчеркнул главком ВВС России. "Современное состояние технической оснащенности авиации ВВС России позволяет успешно решать стоящие задачи. В перспективе на новых и модернизированных образцах авиационной техники будут реализованы принципиально новые свойства, позволяющие достичь более высокой эффективности и обеспечить тем самым их высокий экспортный потенциал", - отметил генерал.

"Естественно, развитие авиатехники будет определяться конкретными военно-политическими и экономическими условиями, обуславливающими направление реформирования Вооруженных сил РФ и авиационной промышленности страны. Однако Россия и впредь будет оставаться ведущей авиационной державой", - сказал Михайлов. По его словам, в настоящее время ВВС России обладают уникальным двухсамолетным парком фронтовых истребителей Су-27 и МиГ-29.

Решение о таком типе парка принималось из условия минимизации затрат на решение задач истребительной авиации и вполне оправдало себя в российских условиях. "С возрастом роли экспортных поставок наличие в России двух истребителей разного класса позволило существенно расширить географию продаж истребителей российского производства за рубеж", - сказал главком ВВС России.

Он также заметил, что оригинальная конструктивно-аэродинамическая схема этих истребителей, тяговые характеристики их силовой установки позволили достичь маневренности в ближнем воздушном бою, которой не располагают их аналоги. Об этом свидетельствуют отзывы не только российских, но и иностранных летчиков. Бортовое оборудование и вооружение позволяют им решать боевые задачи днем и ночью, в простых и сложных метеословиях.

"Безусловно, удачная и с точки зрения аэродинамических характеристик, не имеющая аналогов в мире, конструктивно-аэродинамическая схема самолетов обеспечила возможность их модернизации в направлении реализации такого свойства, как сверхманевренность. Демонстрация данного свойства российскими самолетами является украшением всех авиасалонов, проводившихся в последние годы", - сказал Михайлов.

"Создание истребителей Су-27 и МиГ-29 можно рассматривать как высочайшее достижение российского авиастроения. Заложенные в них технические решения обеспечили самолетам уникальный модернизационный потенциал, позволивший повысить их ресурсные характеристики", - отметил генерал армии. Так, по его словам, на МиГ-29 срок службы доведен до 40 лет, а ресурс до 6 тыс. часов.

"Сочетание высоких летно-технических характеристик, не уступающих аналогичным характеристикам истребителей нового поколения и возможность почти в два раза повысить ресурсные характеристики делает модернизацию сравнимой по критерию "эффективность\стоимость" с разработкой новых самолетов. Основными ее направлениями является обеспечение многофункциональности и повышение эксплуатационных характеристик", - добавил главком ВВС России.

Он также отметил, что в текущем году ВВС РФ получит на вооружение не только модернизированные машины, но и новые самолеты и вертолеты - Су-34 и Ми-28. "Кроме того, в конце года к нам поступит самолет Як-130", - сказал Михайлов. По его словам, продолжится модернизация самолетов Су-27, Су-24 и Су-25. "Мы активно занимаемся модернизацией самолетов МиГ-29 и МиГ-31, в их кабинах можно разместить новое оборудование, которое увеличит их эффективность в два с половиной, три и более раз", - отметил главком.

Кроме того, стратегический бомбардировщик Ту-160, прошедший глубокую модернизацию, "30 декабря принят на вооружение ВВС указом президента России", заявил Владимир Михайлов. "Все испытания бомбардировщика выполнены полностью и успешно, в соответствии с планом", - отметил главком. Этот самолет "в конце марта мы заберем с авиационного завода в Казани и поставим его в строй. Это будет 15-й самолет такого типа", - сказал главком.

Отвечая на вопрос, сколько стратегических бомбардировщиков должна получать дальняя авиация для поддержания необходимого уровня боеготовности, Михайлов сказал: "Нам достаточно в три года выпустить два самолета, чтобы обеспечить на должном уровне ее боеготовность".

Командующий 37-й воздушной армией (стратегического назначения) генерал-лейтенант Игорь Хворов, в свою очередь, сообщил, что модернизацию проходят и стратегические ракетноносцы Ту-95. "Модернизируется, прежде всего, прицельно-навигационный комплекс для нового вооружения этих самолетов", - уточнил он. По словам Хворова, в конце прошлого года был продлен срок службы до 19 лет дальних бомбардировщиков Ту-22МЗ. Этот самолет является одним из основных носителей обычного оружия. Он также сообщил, что принятая на вооружение ВВС новая крылатая ракета в обычном снаряжении позволяет осуществлять пуск с любого носителя без пересечения госграницы России, причем точность нанесения удара не зависит от дальности пуска.

Что же касается военно-транспортной авиации, то, по словам главкома ВВС разрабатывается легкий самолет нового поколения Ил-112В. По его словам, самолет

будет обладать расширенными возможностями по перевозке и десантированию легких образцов вооружения и военной техники, повышенной топливной экономичностью и более низкой стоимостью жизненного цикла.

"Для замены самолетов Ан-12 ведутся проработки перспективного среднего военно-транспортного самолета, интерес к проработке которого проявила Индия", - сказал также Михайлов. Он отметил, что концептуально новыми свойствами, определяющими требования к летно-техническим характеристикам такого военно-транспортного самолета, являются: обеспечение внутрирегиональной доставки грузов, вооружений и военной техники между театром военных действий; обеспечение транспортировки перспективных образцов вооружений и военной техники на базе боевой машины пехоты БМП-3 и боевой машины десанта БМД-3; снижение времени доставки грузов; соответствие мировому уровню по топливной экономичности; использование 80% аэродромной сети страны. "Реализация этих концептуальных свойств должна достигаться при минимизации размерности и стоимости самолета, что особенно важно в современных экономических условиях", - подчеркнул Михайлов.

Главком также отметил, что "в период до 2015-2020 годов основу парка самолетов военно-транспортной

авиации как по численности, так и по боевым возможностям, (около 70%) будут составлять самолеты Ил-76". А с 2007 и 2008 военно-транспортная авиация планирует закупку легких и средних военно-транспортных самолетов. "Часть самолетного парка военно-транспортной авиации, состоящая из самолетов Ан-12 и Ан-26, морально устарела и в ближайший период выработает назначенные сроки службы и ресурсы", - сказал Михайлов.

Коснувшись систем ПВО, главком ВВС заявил, что в этом году встанет на боевое дежурство зенитно-ракетный полк, вооруженный комплексом С-400. "В прошлом году нами полностью завершены испытания зенитно-ракетного комплекса С-400, и в этом году один из полков Подмосковья будет полностью перевооружен", - сказал Михайлов. "В перспективе постепенно все 35 полков будут перевооружены, и к ним поступят на вооружение зенитно-ракетные комплексы С-400 "Триумф", - добавил главком. Кроме того, по его словам, несколько зенитно-ракетных комплексов ВВС получают от сухопутных войск.

источник: РИА "Новости".
17.01.06

ЕСТЬ ЛИ СМЕНА У АН-12?

Основной средний военно-транспортный самолет (СВТС) Ан-12 фактически завершил свою службу. В СССР таких машин всех модификаций вместе с Ан-8 серийно было построено более 1300 единиц. Все они поступали на вооружение с 60-70-х годов. А в течение 2006 г. Ан-12 последних серий выпуска должны быть списаны в связи с полной выработкой летного ресурса, а также по причинам, связанным с низким уровнем безопасности полетов из-за несоответствия современным требованиям.

Конечно, можно провести глубокую модернизацию выслужившего свой срок самолета. Это общепринятая в мире практика. Но состояние группировки Ан-12 таково, что стоимость модернизации приближается к стоимости закупки нового отечественного транспортного самолета этого класса (стоимость модернизированного СВТС НАТО С-130J, например, ожидается в пределах 55-65 млн. долларов). При этом маловероятно, что срок эксплуатации модернизированного Ан-12 превысит 10 лет, хотя срок службы нового современного самолета не может быть менее 25-30 лет. Поэтому глубокая модернизация группировки Ан-12 нецелесообразна, так как РФ через 10-12 лет вновь окажется без среднего военно-транспортного самолета. При этом будут потрачены финансовые и материальные ресурсы, которых хватало бы для закупки 120-150 новых отечественных СВТС.

Такая ситуация, кстати, заранее прогнозировалось командованием Военно-воздушных сил. Еще в 1986 г. были утверждены оперативно-тактические требования ВВС (ОТТ ВВС-86) на перспективные образцы авиационной техники. Они и легли в основу постановления Совмина СССР о разработке самолета Ан-70, а в последующем - постановления правительства РФ № 369 от 23 апреля 1994 г. "О создании СТС Ту-330, производстве в 1995-1998 гг. головной партии самолетов Ту-330 и представлении предложений МО РФ по результатам эскизного проектирования об использовании его в ВС РФ". Но начался 2006 г., а проблема с повестки дня не снимается. Пункты Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники на 2002-2010 годы и на период до 2015 года", касающиеся развертывания производства среднего транспортного самолета, не выполняются.

Более того, в ходе недавних парламентских слушаний на тему "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиационной промышленности" из выступления главы Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина выяснилось, что готовятся новые уточненные версии ФЦП, а советник правительства Татарстана Назир Киреев жаловался, что в уточненной ФЦП нет места ряду авиационных проектов, уже частично профинансированных. Речь идет в первую очередь о Казанском авиастроительном производственном объединении. Согласно нынешнему варианту ФЦП, на КАПО как раз и планировалось развернуть производство СТС Ту-204-330 и его военно-транспортного варианта Ту-330ВТ. Складывается впечатление, что у военного командования и Федерального агентства по

промышленности зреет (или уже созрела) мысль, что можно обойтись без такого самолета, а решить проблему за счет существующей группировки тяжелых (оперативно-стратегических) Ил-76МД(МФ) и принимаемого на вооружение легкого (тактического) транспортника Ил-112В. Посмотрим, насколько обоснованы эти взгляды (если они существуют, конечно). А для этого рассмотрим последовательно основополагающие требования к среднему ВТС, диктуемые задачами мирного и военного времени.

ПОДУМАЕМ ОБ ЭКОНОМИКЕ

Транспортные авиаперевозки у нас, как и во всем мире, имеют тенденцию к росту. При этом, по прогнозам 30-го ЦНИИ МО РФ, потребный уровень грузоподъемности военной транспортной авиации будет расти и к 2025-2030 гг. может составить 12 000 т. А грузоподъемность существующего парка ВТС в результате списания выслуживших свой срок службы самолетов даже с учетом их модернизации будет составлять в 2010 г. 7 тыс. т, а в 2015 г. - всего 4 тыс. т.

Как известно, на расстояния от 1000 до 5000 км (- область наиболее выгодного применения СТС) перевозится до 72% грузов (т.е. более 2/3 объема воздушных транспортных перевозок). А на расстояния менее 1000 км и свыше 5000 км (в основном до 7000 км), в областях наиболее выгодного применения соответственно легких и тяжелых транспортных самолетов - до 28% грузов.

Таким образом, для воздушных транспортных перевозок на расстояния менее 1000 км необходим легкий транспортный самолет (ЛТС), на группировку которого придется около 1/10 объема этих перевозок. Для воздушных транспортных перевозок на расстояния от 1000 до 5000 км необходим средний транспортный самолет, на группировку которого придется более 2/3 объема перевозок. Для воздушных транспортных перевозок на расстояния свыше 5000 км необходим тяжелый транспортный самолет (ТТС), на группировку которого придется до 1/4 объема перевозок. Определение же потребного количества военно-транспортных самолетов каждого класса не представляет сложной теоретической и практической задачи, так как определяется долей расчетного объема воздушных грузовых перевозок.

Приведенные выше цифры по долям объемов воздушных грузовых перевозок группировками транспортных самолетов фактически подтвердил и командующий военно-транспортной авиацией ВВС РФ (61-я ВА ВГК) генерал-лейтенант Виктор Денисов, когда заявил на своей недавней пресс-конференции, что в боевом составе военно-транспортной авиации должно быть 65% (т.е. 2/3) - средних (оперативно-тактических), 30-35% - тяжелых (оперативно-стратегических) и всего 5-10% - стратегических (дальних тяжелых) военно-транспортных самолетов.

О легких ВТС он не говорил, потому что они состоят на вооружении транспортных авиационных полков региональных группировок авиации и предназначены для воздушных тактических перевозок по решениям командующих этими группировками. Напомним, 61-я воздушная армия является средством Верховного Главного командования и осуществляет перевозки по указанию Генерального штаба ВВС РФ под непосредственным управлением главнокомандующего и контролем со стороны Главного штаба ВВС.

Таким образом, исходя из транспортных возможностей существующей группировки тяжелых ВТС, осу-

ществить 2/3 объема воздушных перевозок самолетами Ил-76МД на расстояния от 1000 до 5000 км в течение последующих 3-5 лет технически еще возможно, но экономически будет дороже, чем современными экономичными средними ВТС.

Например, по сравнению с Ту-330 по топливной эффективности - в 2 раза, по себестоимости перевозок - в 2,23 раза. За каждый час полета самолет Ту-330 будет расходовать на 4,5 т топлива меньше, чем самолет Ил-76МД. После 2010 г. возможность таких воздушных перевозок в полном объеме вызывает вполне обоснованные сомнения. А после 2015 г. может и вовсе наступить крах. Даже если в период до 2015 г. будет осуществлена плановая модернизация всего самолетного парка Ил-76МД и Ан-124 (во что также верится с трудом, учитывая горький опыт финансирования последних 10-12 лет ВС РФ в целом и ВВС в частности) и будут построены хотя бы 10-15 новых Ил-76МФ!

А вот осуществить эти перевозки силами тактической транспортной авиации (легкими ВТС), как предложил в одной из статей Владимир Карнозов, совершенно невозможно. И даже не потому, что ее возможности по грузоподъемности, номенклатуре грузов и дальности перевозки совершенно не обеспечивают требуемые объемы и дальности воздушных перевозок. А потому, что она "распылена" в силу своего предназначения по региональным группировкам.

Каждый авиационный полк тактической транспортной авиации подчинен командующему своего объединения ВВС, задачи которого не ограничиваются только перевозками (собственно, основное предназначение этих транспортных авиационных частей - обеспечение боевой и оперативной подготовки региональных группировок войск). А спланировать и организовать при необходимости интенсивные воздушные массовые транспортные перевозки войск и грузов силами этой авиации (например, в горячую точку) вообще физически невозможно, даже если эти машины могут взлетать с "пятачка", садиться на площадку такого же размера и летать со скоростью, близкой к звуковой. Воздушные перевозки - это самый сложный процесс планирования, организации, обеспечения и осуществления, поэтому учета одних только ТТХ самолетов при их анализе совершенно недостаточно.

МОБИЛИЗАЦИОННОЕ РАЗВЕРТЫВАНИЕ

С возникновением реальной угрозы развязывания войны ВТА в основном будет осуществлять перевозки по планам мобилизационного развертывания Вооруженных Сил и экономики страны, стратегических группировок войск и оперативного развертывания сил на угрожаемых направлениях.

Содержание мобилизационного развертывания ВС РФ в ближайшие десятилетия вряд ли претерпит существенные изменения, хотя характер возможных войн не будет похож на характер крупномасштабных войн прошлого столетия. Мобилизационное развертывание ВС принято характеризовать коэффициентом мобилизационного развертывания (К - отношением численности группировок войск по штату военного времени к численности группировок войск по штату мирного времени).

По взглядам США и НАТО, создание стратегической группировки войск к тридцатому дню (один из вероятных вариантов стратегического развертывания группировки войск после частичного отобилизования) возможно только при К меньше или равном 2,0,

что и возьмем за основу при расчете доли воздушных перевозок в общем объеме перевозок мобилизационного ресурса. Этот коэффициент в европейской части РФ по вполне понятным причинам будет значительно ниже, а в Сибири и на Дальнем Востоке - значительно выше общего его значения. Это означает, что при экстерриториальном принципе от мобилизации наименее интенсивными они будут в Западном регионе, где наиболее развита вся сеть транспортных коммуникаций, а наиболее интенсивными - именно в Восточном регионе РФ, имеющем наименее развитую транспортную сеть.

При этом полномасштабные железнодорожные перевозки в этот период по самым оптимистичным прогнозам могут начаться не раньше, чем на десять суток (вагоны еще необходимо вернуть со всей страны в места формирования воинских эшелонов). Таким образом, основная доля перевозок мобилизационного ресурса первой очереди в течение первых десяти суток ляжет на ВТА и незначительную часть гражданской авиации.

Принимая во внимание, что в этот период ВТА будет решать и задачи стратегической перегруппировки войск на угрожаемые направления (в первую очередь силами тяжелых и дальних тяжелых ВТС), основная нагрузка воздушных региональных мобилизационных перевозок ляжет на группировку средних ВТС.

При этом самолеты должны быть способны эксплуатироваться с аэродромов 2-го класса, так как людской мобилизационный ресурс часто необходимо будет вывозить из районов с недостаточно развитой авиационной инфраструктурой. А необходимость осуществления значительной части мобилизационных перевозок между регионами России требует, чтобы самолет имел практическую дальность полета с нагрузкой 30 т (300 чел.х100 кг) не менее 3000 км.

По этому вопросу имеется и другая точка зрения, в которой главным доказательством ее обоснованности выступают возможности по перевозке людей перспективного среднего ВТС ВС США C-130J (92 чел.). Но мобилизационное развертывание ВС США принципиально отличается от мобилизационного развертывания ВС РФ. Мобилизационное развертывание американской армии фактически выливается в доукомплектование и перевод частей организованного резерва (национальной гвардии) в боевой состав регулярных ВС. Доукомплектование и боевое слаживание этих частей осуществляется по территориальному принципу в местах постоянной дислокации. Следовательно, и объем мобилизационных перевозок США (в том числе и воздушных) минимальный, который своевременно обеспечивают автомобильный и скоростной железнодорожный транспорт, а также около 260 средних ВТС C-130J национальной гвардии и резерв пассажирских самолетов гражданских авиакомпаний. Таким образом, возможности основного перспективного среднего ВТС США C-130J по перевозке солдат не диктуются интенсивными мобилизационными перевозками, так что для нас он не пример.

Стратегические перегруппировки ВС РФ также имеют существенные отличия от стратегических перебросок войск, скажем, США.

Во-первых, все стратегические переброски войск США осуществляются через Атлантический или Тихий океаны. Поэтому более 90% грузов перевозится морским транспортом и около 10% - стратегическими ВТС и дальними магистральными пассажирскими самолетами гражданских авиакомпаний. Например, при

переброске войск в зону Персидского залива в 1990-1991 гг. из Америки и Европы на территорию Аравийского полуострова 230 морскими рейсами (190 судов) было переброшено 7,5 млн. т грузов, что составило 90% всех грузов, доставленных в зону конфликта. Воздушными же перевозками в зону конфликта в течение первых восьми суток было доставлено 40 тыс. личного состава, в последующие пять месяцев - еще 246 тыс. человек и 240,2 тыс. т грузов. Стратегические же перегруппировки наших ВС будут осуществляться только в пределах территории РФ (вполне возможно, в условиях уже начавшихся военных действий). И доли перевозок различными видами транспорта будут уже иными: железнодорожным - до 45-50% (при перевозке только войск - до 80%), автомобильным (на расстояния до 1000 км) - 20-30%, морским и водным - около 15%, трубопроводным - 10-15%, воздушным (в том числе и средними ВТС) - до 5%.

Во-вторых, США для сокращения сроков стратегических перебросок войск реализовали принцип создания и длительного хранения в важнейших для них регионах необходимых запасов вооружений и техники для перебрасываемых туда войск. Вооруженные Силы РФ в ходе стратегических перегруппировок перемещаются со штатным вооружением, техникой, войсковыми и оперативными запасами материальных средств.

Кроме того, для подготовки и проведения первых оборонительных операций потребуются перевезти на угрожаемые направления и создать там значительные запасы материальных средств Центра. Потребный объем воздушных перевозок, который всегда будет превышать возможности ВТА, состав и организационная структура перевозимых войск диктуют необходимость перевозить средним ВТС до 300 чел. (мотострелковый батальон со стрелковым вооружением). А максимальную нагрузку иметь до 30 т (300 чел. на двух палубах по 100 кг каждый), в перегрузочном варианте - до 35 т.

Потребные дальности полета при воздушных стратегических перегруппировках в первую очередь определяются удалением районов возможных конфликтов от районов постоянной дислокации перевозимых войск. Районы возможных вооруженных конфликтов в Западном регионе РФ удалены от его центра на расстояние от 1000 км до 1500-1700 км, в регионе Средней Азии от центра Западного региона и Западно-Сибирского района Восточного региона России - на 5000 км. Следовательно, необходимая дальность полета среднего ВТС должна быть с нормальной нагрузкой 20 т - не менее 5500 км, с нагрузкой до 30 т - 3000 км.

Вес и геометрические размеры перевозимых вооружений, техники и грузов - основной фактор, определяющий потребную грузоподъемность самолета и размеры грузовой кабины.

Анализ весовых характеристик и размеров вооружений, техники и грузов показывает, что широкофюзеляжный многоцелевой средний ВТС способен перевозить 92-95%, а не широкофюзеляжный ВТС - только 80-85% из них. И хотя основные типы вооружений и техники имеют размеры по ширине и высоте не больше 3,5 м, диаметр фюзеляжа самолета в 4,0 м с оперативно-тактической точки зрения вполне оправдан.

Оперативное развертывание войск может проводиться в различных условиях. Для примера рассмотрим возможное развертывание группировки войск ВС РФ на Юго-Западном направлении, часть войск которой необходимо будет развертывать в Закавказье (конечно, пока существуют базы на территории Грузии

и Армении). Полномасштабное железнодорожное и автомобильное сообщение с Южным Кавказом в ближайшее время будет фактически отсутствовать, так как железнодорожные направления и автомобильные дороги вдоль берегов Каспийского и Черного морей, а также две действующие автомобильные дороги через перевалы Главного Кавказского хребта очень уязвимы для диверсий и ударов с воздуха. Да и пропускная способность их незначительна. Развертывание группировки войск в данных условиях в основном может осуществляться за счет боеготовых частей двойного базирования из глубины страны, вооружение и техника которых находятся на базах ГРВЗ. Перевозка этих частей своевременно может быть осуществлена только воздушным транспортом.

Расчет ориентировочных потребностей в личном составе показывает, что для доукомплектования и развертывания в Закавказье только трех баз по воздуху необходимо будет перевезти не менее 21 тыс. человек. Совершенно очевидно, что для воздушной массовой перевозки войск на расстояние 1500-1700 км необходим многоцелевой широкофюзеляжный средний ВТС, позволяющий перевозить за один рейс мотострелковый батальон без боевой техники, таких самолетов в этих условиях потребуется на 25-30% меньше, чем тяжелых ВТС (Ил-76МД).

Оперативное развертывание наших сил в других регионах будет осуществляться в других условиях, по воздуху будет перевозиться другое количество личного состава, боевой и другой техники, грузов, но принципиальных отличий не будет, кроме дальностей перевозок, которые в Восточном регионе и на Центрально-Азиатском стратегическом направлении будут примерно в 1,5-2,0 раза длиннее. Поэтому требования к многоцелевому среднему ВТС, выявленные на примере оперативного развертывания группировки войск на Юго-Западном направлении в силу многогранности его условий, могут быть отнесены к самолету и при его применении на других направлениях.

МНОГОЦЕЛЕВАЯ АВИАЦИОННАЯ ПЛАТФОРМА

В результате системного кризиса, в который попала Россия в 90-х годах, был нарушен естественный процесс обновления авиационной техники, стоящей на вооружении не только ВВС, но и объединений других видов ВС, авиации других министерств и ведомств. А так как основные типы специальных самолетов на базе средних (магистральных) самолетов поступили на вооружение в конце 60-х и в начале 70-х гг., то они также практически одновременно в настоящее время завершают службу.

Поэтому при создании перспективного среднего ВТС необходимо принять решение, имеющее методологическое значение.

Нужно ли создавать в пределах имеющихся ресурсов специализированный авиационный комплекс с максимально возможными тактико-техническими характеристиками (ТТХ) для решения только задач по предназначению (т.е. транспортно-десантных задач)?

Или же создавать базовый комплекс, который имел бы приемлемые характеристики по основному предназначению, но являлся бы единой многоцелевой унифицированной авиационной платформой для создания целого семейства специальных самолетов для ВС РФ и других министерств и ведомств?

Необходимость создания именно такой многоце-

левой авиационной платформы на базе СТС диктуется несколькими основными причинами.

Во-первых, создавать ВТС и самолеты специального назначения на различных авиационных платформах для России в настоящее время неприемлемо по экономическим и военно-техническим причинам. Это в Советском Союзе разработкой военно-транспортных самолетов и самолетов специального назначения занимались несколько авиационных КБ. Основным военно-транспортным самолетом был Ан-12 различных модификаций, но на его базе был создан только один самолет специального назначения - постановщик помех. При этом не потребовалось существенной доработки самолета. В то же время большое семейство самолетов специального назначения было создано на базе среднего магистрального пассажирского самолета Ил-18Д. Это воздушные пункты управления видов ВС РФ (кроме Сухопутных войск), оперативных и оперативно-стратегических объединений - Ил-22 (-Ил-22М); морской противолодочный самолет Ил-38; разведчик Ил-20 (имел комплекс оборудования, позволяющего вести все виды воздушной разведки).

Самолет Ил-18Д изначально также не задумывался как унифицированная платформа для специальных самолетов, поэтому затраты на его создание были значительны, но меньше, чем если бы создавали на базе Ан-12, основной объем фюзеляжа которого не был герметичен.

Во-вторых, экономическое положение РФ в ближайшие 10-15 лет не будет простым, так как именно в этот период намечается массовое перевооружение армии и флота на "оружие XXI века". В ВВС это боевые самолеты 5-го поколения. Совершенно очевидно, что возможности по закупкам военно-транспортных и специальных самолетов среднего класса будут ограничены. Поэтому закупаемые самолеты должны отвечать духу времени и мировым тенденциям, быть относительно дешевыми в производстве и экономичными в эксплуатации, многоцелевыми и унифицированными.

Таким образом, на ближайшие 30-40 лет России целесообразно разрабатывать для МО и других ведомств новые специальные самолеты на одной базовой транспортной авиационной платформе. Остается только перечислить эти перспективные специальные самолеты: авиационный комплекс дальнего радиолокационного обнаружения и управления и авиационный комплекс ПВО-ПРО (США ведь такой комплекс создают в рамках "нестратегической" ПРО); морской базовый многоцелевой патрульный самолет; самолет радиоэлектронного противодействия и радиоэлектронного поражения; воздушные пункты управления оперативных объединений и региональных группировок войск; самолет-топливозаправщик; самолет поисково-спасательного обеспечения; самолет поддержки сил специального назначения и т.д.

Анализ специфики деятельности ВВ МВД, Погранслужбы ФСБ и МЧС позволяет объединить задачи их авиации в три основные группы. Это перевозка военной и специальной техники, других грузов; перевозка личного состава в различной экипировке, гражданского населения, раненых и больных; пограничный контроль участков государственной границы (в первую очередь - морских) и т.д. При этом требование по унификации самолетов этих ведомств со средними ВТС МО РФ является крайне важным. В ходе решения задач, особенно в чрезвычайных обстоятельствах, эта авиация будет широко использовать аэродромы Минобороны. Кроме этого, самолеты должны эксплу-

атироваться с аэродромов не ниже 2-го класса; соответствовать международным требованиям ИКАО; позволять выполнять подготовку к вылету на оперативных аэродромах, погрузку и разгрузку силами экипажа; иметь бортовой комплекс обороны, обеспечивающий защиту от пусков переносных зенитных ракетных комплексов. Грузоподъемность и объем грузовой кабины обусловлены необходимостью одновременной перевозки 2-3 единиц специальной техники с экипажами и обслуживающим персоналом или же до 200 человек личного состава с экипировкой (вес одного человека с экипировкой, по данным авиации МВД и МЧС, - до 150 кг, потребный объем - 1,5 м³). Характеристики по дальности полета обеспечивают решение задач на всю глубину территории РФ без посадки или с одной посадкой (дозаправка в воздухе) при перевозках между Западным и Восточным регионами.

Как видим, РФ на первую половину XXI века нужен отечественный широкофюзеляжный многоцелевой унифицированный, относительно дешевый в производстве (27-30 млн. долл.) и экономичный в эксплуатации средний ВТС. Этот самолет должен быть способен решать весь комплекс транспортных, десантных и специальных задач днем и ночью во всех физико-географических и метеорологических условиях. На его базе должна быть предусмотрена возможность создания самолетов специализированных модификаций для других министерств и ведомств (в т. ч. самолет поддержки сил специального назначения). Он должен быть способен перевозить за один рейс на двух палубах до 300 человек и всю номенклатуру вооружений, техники и грузов, кроме тяжелых и крупногабаритных образцов; иметь грузоподъемность: нормальную - 20 т, максимальную - 30 т, в перегрузочном варианте - около 35 т. Максимальная дальность полета должна позволять перевозить войска и грузы массой до 30 т на расстояния не менее 3000 км или груз массой 20 т на расстояния не менее 5000 км. Этому самолету нет необходимости иметь характеристики самолета короткого взлета и посадки, так как 95% аэродромов регионального значения России и СНГ имеют взлетно-посадочные полосы длиной 1800 м и более.

САМОЛЕТЫ-ПРЕТЕНДЕНТЫ

Теперь кратко оценим основные характеристики проектов средних ВТС - потенциальных участников конкурса: Ан-70 АНТК им. О.К. Антонова (имеется летный образец), Ту-330ВТ ОАО "Туполев" и Ил-214 ОКБ им С.В. Ильюшина. Правда, в СМИ были сообщения со ссылкой на главнокомандующего ВВС России генерала армии Владимира Михайлова о приглашении к участию в конкурсе Ан-148. Но он (при всех его достоинствах регионального магистрального самолета) по размерности является тактическим грузоподъемностью 5-15 тонн и может быть принят на вооружение транспортных авиационных полков ВВС на замену Ан-26, 32, 72 и 74 (но тендер в этой размерности транспортных самолетов уже выиграл Ил-112В).

Из остальных самолетов-претендентов полностью только российской разработки Ту-330ВТ, Ан-70 - украинско-российской, а Ил-214 создается совместно с Индией по программе МТА (Multirole Transport Aircraft). Однако проблематично оснащение ВС РФ боевой техникой совместного производства. При совместном с другим государством производстве авиатехники все новые разработки, доработки, модификации и модернизации, продление ресурса планера, двигателей,

агрегатов потребуют обязательного постоянного соглашения с головным конструкторским бюро. Если головное КБ иностранное, то за значительную плату, что также поставит Россию в постоянную финансовую зависимость от этой страны. Более того, все новые военные разработки на базе такой авиационной платформы (и госзаказ России по этим разработкам) станут достоянием чужого государства и тех военно-политических блоков, членами которых оно является или планирует стать. Как здесь не вспомнить "украинско-российский" самолет Ан-70.

Если при совместном производстве самолета большинство заводов-смежников будут российские, то стоимость закупаемого образца техники станет ниже стоимости подобной техники на мировом рынке, но из-за рыночной стоимости иностранных комплектующих, агрегатов и оборудования - выше стоимости полностью отечественного самолета. Например, стоимость того же самолета Ан-70 последней модификации (максимальный вес груза - 47 т) в серийном производстве ожидается в пределах 50-54 млн. долларов.

Возможно и совместное производство самолетов на российских заводах, как в случае с Ан-148, производство которого начинается на ВОСО в соответствии с лицензионным соглашением от 25 ноября 2005 г.

Наиболее полно требованиям ОТТ ВВС-86, мировым тенденциям развития транспортной авиации, воздушных транспортных перевозок и характеру возможных вооруженных конфликтов различной интенсивности, локальных и региональных войн отвечает проект СВТС Ту-330ВТ. А еще он на 75% унифицирован с серийно выпускаемым и сертифицированным средним магистральным самолетом Ту-204. При достаточном финансировании первый летный образец Ту-330ВТ может быть построен и поднят в воздух уже через 1,5-2 года, сертифицирован в 2008 г. и в том же году запущен в серию, при этом окупаемость программы планируется на 12-м серийном самолете.

Проект Ил-214/МТА в периодической печати обсуждается меньше. Эта машина спроектирована по нижней границе требований ОТТ-86 по грузоподъемности и способна за один раз перевезти до 80 человек. Анализ весовых характеристик и размеров вооружений, техники и грузов, перевозимых средними ВТС, показывает, что Ил-214 будет способен перевозить до 85% их образцов (основные ограничения по массе перевозимого моноблока, ширине и высоте грузовой кабины). А широкофюзеляжный Ту-330ВТ - около 95% (основные ограничения по высоте грузовой кабины). А если исходить из фиксированного объема грузовых и людских перевозок группировкой средних ВТС России, то расчеты показывают, что самолетов Ил-214 потребуется в 1,8-2,0 раза больше, чем Ту-330ВТ. В целом, как мне представляется, у Ил-214 есть перспективы для принятия на вооружение транспортной авиации региональных авиационных группировок РФ. А также стать базовой основой для разработки семейства специализированных самолетов других министерств и ведомств.

*Александр ЦЫМБАЛОВ,
генерал-майор запаса, профессор кафедры
оперативного искусства ВВС Военной
академии Генерального штаба ВС РФ,
кандидат военных наук, профессор*

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
11.01.06*

"АЭРОФЛОТ" НЕ СЯДЕТ НА ИЛЫ

Авиакомпания, сославшись на неисполнение "Ильюшин Финанс" 28 ее требований к самолетам Ил-96-300, может отказаться от сделки.

Авиакомпания "Аэрофлот" может затянуть покупку шести отечественных самолетов Ил-96-300 до бесконечности, пока "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) сама не откажется от ее исполнения. Об этом RBC daily сообщил источник, знакомый со сделкой. По его словам, между ИФК и "Аэрофлотом" был подписан договор, в котором не обозначены даты авансовых платежей и поставки Ил-96-300. "В договоре лишь прописано, что первый самолет поступит в парк авиакомпании через 18 месяцев со дня поступления аванса. На сегодняшний день он не оплачен, а значит, никаких обязательств "Ильюшин Финанс" и завод-производитель перед авиакомпанией не несут", - подтвердил генеральный директор ИФК Александр Рубцов. По его словам, портфель подтвержденных заказов компании сформирован на несколько лет вперед, в случае отказа "Аэрофлота" от покупки Ил-96-300 ничего критического для ИФК и отечественного авиапрома не произойдет: компания просто начнет переговоры с другими авиакомпаниями о реализации этих машин. Но эксперты отмечают, что договор готовится 7 лет и просто так его аннулировать авиакомпании будет сложно, и призывают авиакомпанию к изучению кодекса деловой этики. Авиакомпания "Аэрофлот" может отказаться от покупки 6 дальнемагистральных самолетов Ил-96-300. Как рассказал RBC daily источник, близкий к компании, для этого ей нужно просто не перечислить лизингодателю - ИФК - авансовые платежи, сославшись на неисполнение им требований по технической эксплуатации (в том числе и безопасности) самолетов, насчитывающих 28 пунктов. По его словам, в документах не прописаны ни сроки начала производства, ни сроки поставки техники. "Там содержится положение о том, что первый самолет поступит в парк авиакомпании через 18 месяцев с момента перечисления первого платежа", - пояснил он. Об этом знает и гендиректор ИФК Александр Рубцов, который не так давно сказал, что по этой причине "Ильюшин Финанс" не начал строительство самолетов для "Аэрофлота". Он подчеркнул, что если до лета будущего года "Аэрофлот" не перечислит аванс за эти самолеты, то ИФК начнет переговоры с другими авиакомпаниями о реализации этих машин. Генеральный директор ИФК уверен, что найти покупателей на эту технику будет несложно, а отказ "Аэрофлота" от покупки никак не отразится на деятельности лизинговой компании. По словам Александра Рубцова, в 2005 г. ИФК построила и сдала в лизинг 5 самолетов, из них четыре Ту-204-300 и один Ил-96-300. В 2006 г. она передаст в лизинг еще около 10 самолетов. В т.ч. в начале февраля на Кубу улетит второй Ил-96, заказанный авиакомпанией Cubana de Aviacion. В 2006 г. ИФК планирует начать строительство 13 самолетов семейства Ил-96, семи самолетов Ту-204 и десяти самолетов Ан-148 общей стоимостью около 35 млрд руб.

В авиакомпании комментировать покупку российских лайнеров не спешат. "Никаких решений во изменение контракта "Аэрофлот" не принимал. Выполнение его условий предполагает обоюдные действия - как со стороны авиакомпании, так и со стороны ИФК", - сказала

начальник пресс-службы "Аэрофлота" Ирина Даненберг. Она пояснила, что авиакомпания до сих пор не получала дополнительных официальных гарантий надежности самолетов Ил-96-300, которые в сентябре прошлого года у ИФК запросил совет директоров "Аэрофлота" и которые "должны быть закреплены в контрактной документации сделки по приобретению самолетов".

Представитель авиакомпании, участвующий в переговорах с ИФК, но пожелавший остаться неназванным, пояснил, что для того, чтобы авиакомпания перечислила авансовый платеж, сделка должна пройти процедуру корпоративного одобрения. Этого не произойдет, пока не будет доказана безопасность эксплуатации самолетов и не будут выполнены требования к ИФК совета директоров, насчитывающие 28 пунктов. До этого момента сделку может опротестовать любой акционер, обвинив в заинтересованности другого владельца акций (речь идет о НРК, которая одновременно является владельцем акций "Аэрофлота" и ИФК). "Любой суд опротестует утверждение о незаинтересованности НРК", - сказал представитель "Аэрофлота". Владелец НРК Александр Лебедев отказался говорить что-либо по этому поводу. Как рассказала RBC daily заместитель генерального директора ИФК Дарья Доренвендт, в действующем договоре уже учтены все технические требования "Аэрофлота" к поставляемым самолетам, отвечающие как российским, так и международным требованиям авиационной безопасности. Дополнительные предложения "Аэрофлота" по условиям поставки самолетов Ил-96-300, состоящие из 28 пунктов, появились только через два месяца после подписания самого договора, и, соответственно, оттягивание перечисления аванса не может быть обосновано вновь предъявляемыми требованиями. Кроме того, они не содержат ничего нового, что не было бы учтено в действующей редакции договора. "В ноябре 2005 г. мы направили в авиакомпанию исчерпывающие предложения по 27 пунктам, однако до сих пор реакции на них со стороны нашего заказчика не последовало", - сообщила она. По ее словам, на один пункт ИФК не ответила, так как он касался расширения предмета контракта - поставки летного тренажера. "Поэтому данный пункт мы вынесли в отдельное сопроводительное письмо", - объяснила Дарья Доренвендт.

Управляющий партнер компании "2К Аудит - Деловые консультации" Иван Андриевский призвал "Аэрофлот" выучить кодекс корпоративной бизнес-этики. "Скорее всего, "Аэрофлот" нашел замену отечественным самолетам и теперь пытается избежать исполнения контракта", - говорит он. - Однако если предприятие сделало заказ на самолеты, но в дальнейшем увидело, что они не являются для него необходимыми, то оно должно не уклоняться в одностороннем порядке от платежей и закупок техники, а встретиться со своим контрагентом и обговорить штрафные санкции". По его мнению, в эту сумму должны быть включены подготовительные мероприятия и затраты в связи с началом исполнения контракта. "Хотя юридически у "Аэрофлота" будут шансы и так отказаться от исполнения контракта и приобрести машины другого производителя", - уверен эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
18.01.06*

"ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ" АКЦИИ

В поисках недооцененных активов участники фондового рынка внимательно присматриваются к акциям предприятий авиационной промышленности. Однако процессы консолидации, происходящие в отрасли, инвесторы оценивают неоднозначно.

Среди бумаг российского авиапрома нет "голубых фишек". Даже с акциями корпорации "Иркут", самыми ликвидными в этом секторе, на биржах регистрируется на порядок меньше сделок, чем с бумагами наиболее расторгованных сырьевых и энергетических компаний. Акции большинства предприятий обращаются на внебиржевом рынке, причем для некоторых в системе индикативного котирования РТС присутствуют только заявки на покупку. Эксперты говорят о естественной в этой ситуации недооцененности авиастроительных активов. Из-за низких торговых оборотов котировки не отражают реальную стоимость компаний. Кроме того, в ценах бумаг заложена недружественность эмитентов по отношению к миноритарным акционерам. После создания самолето-, вертолето- и двигателестроительного холдингов и перевода вошедших в них предприятий на единую акцию проблемы с ликвидностью должны исчезнуть, а прозрачность компаний - повыситься. Казалось бы, на ожидаемом росте котировок можно неплохо заработать. Но далеко не все участники рынка решаются включать "летательные" акции в свои инвестиционные портфели: слишком много вопросов вызывает реформирование отрасли.

"ИРКУТ" КАК ИНДИКАТОР

В прошлом году на 120% подорожали бумаги "Пермских моторов", производителя газотурбинных двигателей для магистральной авиации, на 96% - Авиакомплекса им. Ильюшина, на 78% - Казанского вертолетного завода (КВЗ). За тот же период на 14% снизилась стоимость акций Красногорского завода им. Зверева, выпускающего оптические приборы для военной авиации и других отраслей ВПК, практически не изменилась рыночная капитализация пермского агрегатного объединения "Инкар" и нижегородского авиазавода "Сокол". Однако, по мнению аналитика ИК "Брокеркредитсервис" Вячеслава Жабина, своеобразным индикатором интереса инвесторов к российскому авиастроению могут служить бумаги корпорации "Иркут".

Предприятие, выпускающее истребители марки "Су" и другую военную авиатехнику, от большинства "товарищей по цеху" отличается прозрачностью корпоративного управления, конкурентоспособностью продукции, а также большим числом акций в свободном обращении. По подсчетам экспертов ИК "Центринвест Секьюритис", именно на "Иркут" приходится до 30% биржевого оборота по бумагам всего

российского авиапрома. Немаловажно, что менеджеры иркутской компании непосредственно участвуют в консолидации отрасли, поэтому грядущее изменение статуса "Иркута" вызывает у биржевых игроков меньше опасений, чем процесс реформирования других авиапроизводителей.

На первый взгляд динамика котировок бумаг образцово-показательной авиакорпорации обескураживает. Компания провела IPO весной 2004 года, разместив акции по цене \$0,62. Сегодня они торгуются на уровне \$0,8, хотя рынок за прошедшее время вырос намного значительнее. В последние месяцы происходило несколько резких ценовых скачков, после которых стоимость акций снова снижалась. По словам управляющего портфелем крупной инвесткомпания, на одном из таких "взлетов и падений" он заработал около 10%.

Возможно, речь идет о ценовом пике минувшего августа во время авиасалона МАКС, когда вышло несколько значимых новостей о предприятии. Во-первых, 16 августа в Жуковском был подписан меморандум о приобретении 10% его акций европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS. Таким образом, было документально оформлено давно ожидавшееся вхождение в капитал "Иркута" иностранного стратегического партнера. Во-вторых, российские авиастроители получили приглашение участвовать в создании нового лайнера Airbus. Проект гарантирует корпорации выручку в размере \$3 млрд в течение всего цикла производственной программы, рассчитанной на 30 лет. На этих новостях 18 августа на ММВБ торговый оборот акциями достиг рекордного за полтора года объема 5,1 млн штук. При этом всего за четыре дня котировки подскочили на 10,23% - с 17,1 до 18,85 рубля, заметно опередив динамику индекса РТС. По мнению наблюдателей, рынок выглядел сильно перегретым на тот момент, и к середине сентября биржевая стоимость бумаг снизилась до 18,1-18,4 рубля. Следующий ценовой скачок произошел после того, как 29 сентября была зарегистрирована допэмиссия акций предприятия, выпускаемых для дальнейшей передачи EADS. А на прошлой неделе котировки взлетали до 24,4 рубля.

Любопытно, что динамика торгового оборота по акциям "Иркута" на ММВБ и РТС не вполне совпадает. Например, в августе максимальные объемы торгов на второй из этих площадок, менее подверженной движениям спекулятивного капитала, зафиксированы на день позже по сравнению с ММВБ. Зато 9 сентября, когда на ММВБ оборот оставался средним, на классическом рынке РТС заключено значительно большее число сделок, чем обычно. Однако рекорд на РТС бумаги "Иркута" поставили лишь 3 октября - операции купли-продажи прошли с 4,3 млн акций. Все это может говорить о присутствии на рынке крупных игроков, которые рассматривают "Иркут" как объект для долгосрочных инвестиций и принимают решение о покупке более взвешенно, чем биржевые спекулянты.

По мнению наблюдателей, пакеты приобретали через посредников западные инвестфонды.

САМОЛЕТЫ

Все опрошенные "Ф." эксперты увязывают инвестиционную привлекательность российских авиастроителей с объединением компаний в вертикально интегрированные структуры. Вячеслав Жабин считает, что хороший потенциал роста остается и у бумаг "Иркут". По версии целого ряда инвесткомпаний, справедливая цена акций иркутского предприятия близка к \$1. Однако их стоимость может оставаться заниженной, пока не появится самолетостроительный холдинг. "Но если консолидация предприятий будет проводиться "под Иркут", как и ожидают участники рынка, то акции должны заметно прибавить в цене. На росте заработают те, кто успеет вовремя впрыгнуть в уходящий паровоз", - рассуждает аналитик банка "Зенит" Евгений Суворов.

Кроме "Иркут" в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) войдет более десяти компаний. Акции таких предприятий, как "Туполев", ОКБ Сухого, "Сокол", ВАСО, Авиакомплекс им. Ильюшина, тоже можно приобрести на рынке. Из-за низкой ликвидности они вряд ли подходят для краткосрочных спекуляций, а портфельных инвесторов могут заинтересовать прежде всего тем, что позволят участвовать в капитале ОАК. "В последние месяцы акции самолетостроителей росли медленнее индекса РТС. Даже тогда, когда выходили важные новости о грядущем создании объединенной корпорации, котировки большинства бумаг не менялись. Скорее всего это вызвано сохраняющейся неопределенностью с условиями участия в ОАК частных компаний. Насколько известно, на первом этапе консолидации доля государства в капитале корпорации составит 75% плюс одна акция. Как нам кажется, это не сулит ничего хорошего миноритариям", - предполагает эксперт компании "АВК-Аналитика" Елена Шашкина. - "Доля, которую государство планирует оставить частным инвесторам, несопоставима со стоимостью того же "Иркут". Кроме того, неясно, как скоро будет построено эффективное управление холдингом, ведь далеко не все участники создаваемой структуры готовы передать управление менеджерам иркутского предприятия", - предупреждает ведущий аналитик ГК "Регион" Евгений Шаго. Вероятно, речь идет о двух выходящих из "Иркут" - первом вице-президенте Валерии Безверхнем (курирует в правительстве процесс объединения самолетостроительных предприятий) и председателе совета директоров Алексее Федорове (с июля является гендиректором РСК "Миг", а также возглавляет совет директоров "Сокола"). По мнению наблюдателей, у "иркутян" сложились непростые отношения, в частности, с топ-менеджерами КАПО им. Горбунова, которое сейчас существует в форме федерального унитарного госпредприятия, но перед вхождением в корпорацию будет акционировано.

ВЕРТОЛЕТЫ И ДВИГАТЕЛИ

В первую десятку российских авиастроителей с высокой капитализацией входят три предприятия, специализирующиеся на выпуске вертолетов марки

"Ми": "Роствертол", Улан-Удэнский авиазавод и Казанский вертолетный завод (КВЗ). Сейчас они наряду с еще несколькими организациями объединяются в холдинг "Вертолеты России" под управлением дочерней структуры "Рособоронэкспорта" - компании "Оборонпром". Ожидается, что создание холдинга поможет снизить конкуренцию между "коллегами", а также сконцентрировать финансовые ресурсы для запуска в серийное производство новых моделей. По словам аналитика ИК "Велес Капитал" Станислава Фоменко, в этом сегменте наиболее перспективными выглядят акции КВЗ. Елена Шашкина, указывая на интерес инвесторов к "Роствертолу", тоже отмечает, что на рынке заметен спрос на акции казанского завода. Их котировки резко подскочили в начале года, достигнув максимальных значений в марте, когда сделки по ним заключались по цене \$1,4 за акцию, а в конце года торговались вблизи отметки \$1,2. "Мы держим позицию в бумагах Казанского вертолетного завода, поскольку считаем, что для них установлены наиболее выгодные условия перехода на единую акцию холдинга. Кроме того, у предприятия хорошие фундаментальные показатели", - рассказывал "Ф." в декабре начальник отдела инвестиций УК "Солид Менеджмент" Надир Усманов.

В то же время сохраняется вероятность, что реформирование отрасли затянется и средства окажутся замороженными в неликвидных активах. Это настораживает потенциальных покупателей акций. - "Мы смотрели бумаги вертолетостроителей, но не стали включать их в свой инвестиционный портфель, поскольку пока что они остаются крайне низколиквидными. Это очень ограниченный рынок, на котором трудно купить большой пакет по приемлемой цене", - сожалеет Евгений Суворов.

В прошлом году наметился интерес инвесторов к акциям компаний, выпускающих двигатели для авиации. Он также вызван прежде всего ожидаемой консолидацией сектора. Вячеслав Жабин считает, что потенциал роста примерно в 15% сохраняется у акций "Сатурна", а также отмечает, что в последнее время "сильно разогревается" Уфимское моторостроительное производственное объединение (УМПО). Эти предприятия могут войти в единый двигателестроительный холдинг. Их инвестиционную привлекательность повышает тесная технологическая связь с образцово-показательным "Иркутом". "Сатурн" уступает УМПО по капитализации, однако, по мнению аналитиков группы "Центринвест", благодаря сильной команде менеджеров он будет играть ведущую роль в процессе интеграции. Это выгодно УМПО с позиции привлечения инвестиций: если корпоративные стандарты "Сатурна" перейдут на уфимское предприятие, повысится его прозрачность и дружелюбность по отношению к миноритарным акционерам.

РЕШАЮТ ЧИНОВНИКИ

Авиастроительный бизнес обладает большой капиталоемкостью, а значит, и стабильностью, поэтому его стоимость на фондовом рынке должна быть высокой. "Многие авиастроительные активы недооценены по сравнению с другими компаниями машиностроительного сектора. Их общая стоимость несомненно вырастет после объединения технологически родственных предприятий", - уверена Елена

Шашкина. Однако авиастроение - это в первую очередь технологии, которые в российском ВПК мало развивались. Аналитики МДМ-банка отмечают в своем исследовании, что слабой стороной российского авиапрома остается и его сильнейшая зависимость от экспортных заказов, а также избыточные производственные мощности, доставшиеся в наследство от советской военной машины. Именно консолидация отрасли может помочь ее оздоровлению.

В состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) войдут предприятия гражданского и военного самолетостроения. На первом этапе - холдинги "Сухой", "Ильюшин", "Туполев", "Иркут", нижегородский авиазавод "Сокол", КНААПО, НАПО, ВЭО "Авиаэкспорт", Финансовая лизинговая компания, "Ильюшин финанс". На втором - РСК "Миг" и КАПО им. Горбунова.

Холдинг "Вертолеты России", создаваемый госкомпанией "Оборонпром", объединит Московский вертолетный завод им. Миля, "Роствертол", Улан-Удэнский авиазавод, Казанский вертолетный завод, "Камов-холдинг", московский машиностроительный завод "Вперед", Ступинское МПП.

В структуру единого двигателестроительного комплекса могут войти Уфимское моторостроительное производственное объединение, НПО "Сатурн", ММПП "Салют" и ряд других предприятий.

Евгений Шаго, ведущий аналитик ГК "Регион":

- Миноритариям создание единого холдинга выгодно, поскольку переход на единую акцию повышает ликвидность бумаг и соответственно увеличи-

вает стоимость долей всех акционеров. Но остается непонятным, каким образом государство рассчитывает получить контроль над предприятиями, которые должны войти в ОАК. Сохраняется неопределенность с развитием продуктового ряда.

В гражданской авиации, на мой взгляд, также нет продукта, с которым можно было бы выйти на международный рынок. В вертолетостроительном сегменте ситуация выглядит заметно лучше: Ми-8 и его модификации обладают колоссальным ценовым преимуществом перед зарубежными аналогами.

Сергей Генералов, ведущий аналитик ИГ "Вика":

- Среди акционированных предприятий российского ВПК (которых не так много) наибольшим спросом пользуются акции компаний, занимающихся авиастроением.

Поскольку эти бумаги не отличаются ликвидностью, они обладают низким спекулятивным потенциалом. Их покупка интересна прежде всего с точки зрения долгосрочных инвестиций. В то же время оптимизм инвесторов сдерживают непрозрачность бизнеса и нестабильность финансовых показателей, которые могут наблюдаться даже при наличии у предприятий портфеля заказов.

Олег МАЛЬЦЕВ

*источник: журнал "Финанс"
17.01.06*

ИНДИЙСКИЕ МАНЕВРЫ АВИАПРОМА

В Москву прибывает высокопоставленная делегация из Индии, чтобы обсудить подробности контракта на приобретение российской стороной индийских многоцелевых вертолетов. Предметом обсуждения станут условия и объемы поставок авиатехники.

Речь идет о вертолетах Dhruv класса ALH (Advanced Light Helicopter), которые, как было заявлено на открытии выставки Defence Expo - 2006, являются лучшими в своем сегменте. Они могут использоваться в качестве как боевых, так и гражданских машин - в транспортных, санитарных и учебных целях.

Ожидается, что в ходе переговоров будут затронуты также вопросы участия индийских авиастроителей в "нишевом" проекте российского регионального самолета RRJ дальностью до 2500 км (ЗАО "Гражданские самолеты Сухого"). Во всяком случае, производитель указанных вертолетов, индийская корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL) уже неоднократно заявляла о своем интересе к проекту.

Одно из последних обсуждений сотрудничества по RRJ состоялось в декабре на Международном экономическом форуме "Россия и Индия: стратегическое партнерство в XXI веке". В настоящее время уже идут переговоры "и по самолету, и по двигателю. Возможно, этот проект станет результатом совместной работы нескольких компаний в России и Индии", - приводит слова генерального директора НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина информационное агентство "АРМС-ТАСС".

Важно отметить, что переговоры по RRJ с Индией - это не только возможность повышения конкурентоспособности отечественных авиапроизводителей. Для главы российского правительства Михаила Фрадкова данные контакты - один из способов нейтрализации политических оппонентов.

Дело в том, что в кругах, играющих на смещение действующего премьер-министра, сейчас последовательно разыгрывается карта российского авиапрома. Результатом этих действий стала массивная критика действий правительства в этой отрасли, инициированная депутатом Госдумы Александром Лебедевым.

Глава Национальной резервной корпорации Александр Лебедев является автором серии депутатских запросов о состоянии авиационной промышленности в России и открытого письма в адрес первых лиц государства, главной темой которого стала ответственность "коррупцированной бюрократии" за "погром... в гражданском самолетостроении".

Кроме того, Александр Лебедев принимал непосредственное участие в подготовке парламентских слушаний, состоявшихся в октябре, где обсуждались "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиационной промышленности".

В преддверии слушаний депутат предпринял попытку судебного разбирательства по факту несоблюдения Михаилом Фрадковым установленных сроков предоставления информации. А в одном из своих последних заявлений, сделанных РИА "Новости", утверждает, что авиапром стал заложником "борьбы между кланами чиновников, которые хотят контролировать самолетостроение".

Есть все основания полагать, что в новом году политическая составляющая в проблемной отрасли только возрастет. Александр Лебедев является миноритарным акционером "Аэрофлота" и лизинговой компании "Ильюшин Финанс". Но это не единственный фактор в переводе проблемы на политическое поле.

Рост российской экономики практически не отразился на состоянии авиационной промышленности, пребывающей в глубокой депрессии. Сейчас отечественная авиатехника занимает всего один процент мирового рынка. Это порядка десяти самолетов гражданской авиации в год против 80 с лишним в прежние годы. Технологический потенциал отрасли уступает уровню зарубежных конкурентов на целое поколение. По единодушному мнению экспертов, если к 2010 году технологическое отставание не будет преодолено, Россия вообще лишится статуса мировой авиадержавы.

Все игроки авиарынка сходятся в том, что необходима национальная политика в области самолетостроения. На сегодняшний день существует только проект "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года", разработанный Правительством Российской Федерации. Однако он не способен удовлетворить нужды авиапрома, и авиапроизводители считают его краткосрочной программой с расплывчатыми перспективами.

Согласно стратегии, в 2006 году должен быть наконец решен главный организационный вопрос и создана Объединенная Авиастроительная Корпорация. При этом принципы, на которых должно строиться частно-государственное партнерство, остаются непроясненными. И точно так же обстоят дела с вопросами по международной кооперации.

Каким же образом правительство намерено реанимировать отрасль? В единую концепцию отдельные положения объединяет одна идея. Это создание самолета пятого поколения, востребованного на мировом рынке. В Минпромэнерго таковым видят RRJ, проект, находящийся в стадии перевода от компьютерной модели к реальной. И по нему существует также немало вопросов.

В основном вопросы задаются в связи с тем, что при активном содействии министерства уже идет пол-

ным ходом формирование портфеля заказов на RRJ. Главный вопрос такой: чем готовый Ан-148 лучше несуществующего RRJ?

Первый – украинского происхождения, но на 70% отечественного производства. Второй – российского происхождения, но на 70% состоит из импортных деталей (американская электроника, немецкая гидравлика, французская электросистема и т.д.).

На этот вопрос, как и на многие другие, можно ответить, если поискать ответ не в сфере технологий или экономики, а в специфической области под названием "особенности национального управления". Действуя подобным образом, правительство и его ведомства получают потенциальное преимущество – возможности для маневра.

С этой точки зрения вопрос, почему готовый самолет не востребован, становится риторическим. В конечном итоге противостояние различных групп сводится к борьбе за самый перспективный сегмент авиапрома – рынок региональных самолетов.

Пока этот рынок все еще остается камнем преткновения, одним из последних, в переговорах о вступлении России в ВТО. Договоренность о снижении таможенных пошлин на региональные лайнеры все еще не достигнута.

В этом свете переговоры с индийскими импортерами означают возможность дополнительных маневров в переговорах по ВТО. И не случайно Индия и Китай были названы перспективными партнерами в "Стратегии развития авиационной промышленности".

Поводом для дальнейшего налаживания и укрепления связей как раз и должна стать покупка вертолетов индийского производства. Мы покупаем их машины, а они предоставляют более выгодные, по сравнению с Boeing и Airbus условия для производства двигателей и других компонентов RRJ.

Такова обычная деловая практика, ее придерживаются и другие производители. Например, Boeing добивается снижения таможенных пошлин на дальние и среднемагистральные лайнеры, а взамен предлагает перенести некоторые из своих ноу-хау "Гражданским самолеты Сухого".

Согласно планам, Юго-Восточная Азия должна стать вторым после России рынком для RRJ. В Индонезию, Таиланд, Вьетнам, Малайзию и Филиппины предполагается поставлять 25% от прогнозируемого выпуска (всего 800 машин с 2008 по 2023 гг). Но пока несогласные с курсом правительства демонстрируют скептическое отношение к сотрудничеству с Индией и Китаем.

В частности, имеет значение и отсутствие реального переговорного процесса с Китаем в этом направлении. Это объясняется тем, что огромные потребности китайского рынка в летательных аппаратах вовремя успели оценить в компании Boeing.

Тем не менее, если все-таки успеха на развивающихся рынках удастся достигнуть, это будет означать подтверждение состоятельности проекта RRJ. Что окажется более весомым, чем заключенный в декабре контракт на поставку этих самолетов «Аэрофлоту». И тогда тема авиапрома в борьбе за смену кабинета министров если и не будет закрыта, то, во всяком случае, перестанет быть ключевой.

источник: NEWSINFO.RU
19.01.06

РОССИЙСКИЙ JSF ЕЩЕ НЕ ВИДЕН, СОВЕТСКИЙ ATF ПОЧТИ ЗАБЫТ

Для создания самолета 5-го поколения необходимо продолжить исследования на уже построенных прототипах – "1.44" и "Беркут".

Каждая крупная международная авиационно-космическая выставка оставляет определенный след и в части эмоциональных впечатлений о прошедшем мероприятии, и в части информационного освещения состояния дел в авиации. Причем по мере отдаления такой выставки от дней текущих все больше стираются из памяти и уходят на второй план фрагменты эмоционального характера и начинает выкристаллизовываться та главная информация, которую оставило после себя это мероприятие. Все сказанное относится и к последней выставке салона МАКС, примечательной не только своей зрелищной, но и познавательной составляющей, вызвавшей немало вопросов.

Некоторые так и остались без ответа, хотя по своей актуальности и остроте вполне заслуживали внимание. К их числу можно отнести и прозвучавшее в "НВО" мнение Евгения Кошелева, авиаинженера, доктора технических наук, профессора, академика РАЕН, что в ходе прошедшей выставки "об истребителе 5-го поколения как будто забыли. Где же он?"

В "МЕЛКОЙ РОССЫПИ"

Создание боевого самолета нового поколения немислимо без определенного технологического скачка в основных его составляющих, определяющих его как авиационный боевой комплекс (АБК). Это относится и к технологиям собственно самого самолета как летательного аппарата, и к технологиям авиационного вооружения, и к технологиям авионики и т.д. Состояние прогресса в каждой из этих областей характеризует саму возможность качественного развития боевой авиации и определяет то, каким может быть боевой самолет нового поколения.

В плане демонстрации этой возможности никак нельзя согласиться, что на МАКС-2005 "об истребителе 5-го поколения как будто забыли". Правда, активность демонстрации новых разработок в разных технологических областях была различной - от скрытых намеков на существование кое-чего нового, оставшегося "за кадром", до открытого рекламирования разработок с демонстрацией их опытных образцов или макетов.

Наиболее детальным стало, по-видимому, освещение положения дел в работах по созданию для отечественного истребителя 5-го поколения РЛС с активной фазированной антенной решеткой (АФАР). Из выставочных информационных изданий участники МАКС-2005 смогли не только узнать об успешной разработке РЛС с АФАР, проводимой ОАО НИИП им. В.В. Тихомирова, но и познакомиться с критическими замечаниями по поводу организации у нас работ по РЛС с АФАР со стороны другого претендента на лидерство в этой области - ОАО "Фазотрон-НИИР".

Характерно, что первая из этих организаций, уже получившая статус головного разработчика РЛС для истребителя 5-го поколения в рамках программы ПАК-ФА, ограничилась лишь общей характеристикой испытанного в 2005 г, демонстрационного образца РЛС с АФАР с 68 приемопередающими модулями. Вторая, проигравшая конкурс на роль такого разработчика, представила макет тактической РЛС с АФАР, включающей многие сотни приемопередающих модулей. Опытный образец этой РЛС может, по мнению разработчиков, появиться уже в 2006 г.

Зрелищный эффект демонстрации этого макета в какой-то степени скомпенсировал ту скромность, которую в очередной раз проявили основные участники программы ПАК-ФА в отношении ведущихся ими разработок. Правда, проявление такой "скромности" - это тоже своего рода выставочная информация. Ведь в проводимых сегодня разработках самолетов 5-го поколения, особенно в ориентированных на мировой рынок, значение приобретает не только аспект "что", но и аспект "когда". Американцы, например, стремящиеся уже в 2010-2012 гг. выйти на рынок со своим боевым самолетом F-35, известным как ударный истребитель JSF, сегодня не только не скрывают, но даже всячески рекламируют состояние работ и начавшиеся летные испытания РЛС с АФАР APG-81. Ведь заказчики JSF должны быть убеждены, что создание РЛС не станет тормозом в создании боевого самолета в целом.

Сказанное в равной степени относится и к программе ПАК-ФА, также открытой для иностранных участников. Не случайно разработчики создаваемого по этой программе боевого самолета неоднократно подчеркивали сходство программ ПАК-ФА и JSF в части их международной коммерциализации и ориентации на мировой рынок боевых самолетов. И на фоне начавшихся испытаний тактического образца РЛС APG-81 для американского ударного истребителя JSF отсутствие конкретных разработок по РЛС для "российского JSF" - это показатель того пути, который еще предстоит пройти нашим разработчикам.

Нельзя считать, что "об истребителе 5-го поколения как будто забыли" и в части его вооружения. Из выставочных информационных изданий можно, например, узнать о деятельности в этой области ведущего разработчика отечественных ракет "воздух-воздух" - ГосМКБ "Вымпел" им. И.И. Торопова. Было, в частности, заявлено, что уже сегодня "ведется разработка принципиально новых, использующих наиболее передовые технологии и уникальные технические решения ракет. Предполагается, что эти УР будут готовы к передаче в серийное производство в 2010-2012 гг. и найдут применение на борту перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК-ФА) 5-го поколения".

Можно, конечно, и здесь усмотреть проявление излишней "скромности" в освещении результатов

работ, ведущихся в интересах создания отечественного истребителя 5-го поколения. Но это лишь в отношении аспекта "что". По поводу аспекта "когда" информация дана предельно конкретная, позволяющая надеяться, что в части вооружения "российский JSF" не уступит (по крайней мере на мировом рынке) американскому JSF".

Среди технологий истребителя 5-го поколения стоит упомянуть и технологическую реализацию системы многоспектральной ситуационной осведомленности летчика. Само существование такой технологии в отечественных разработках новых боевых самолетов можно было обнаружить на примере разработки ударного боевого самолета Су-32. На макете этого самолета, представленном в павильонной экспозиции, обращали на себя внимание два блистера, расположенные за кабиной на верхней и на нижней, перед кабиной, поверхности фюзеляжа. Само назначение этих блистеров для специалистов вполне очевидно - размещение оптоэлектронных датчиков наблюдения за окружающим пространством. Дополняя оборудование станции радиотехнической разведки (СРТР), эти датчики обеспечивают информацию обо всем происходящем вокруг самолета, причем не в радиочастотном, а в оптическом спектре.

СРТР, рассматривавшаяся когда-то всего лишь как составная часть системы радиоэлектронного противодействия, выделена сегодня в зарубежной практике в самостоятельный компонент бортового радиоэлектронного комплекса, ответственного за обеспечение ситуационной осведомленности летчика. Вместе с СРТР сюда входят и оптикоэлектронные датчики наблюдения, превращающие систему ситуационной осведомленности из чисто радиотехнической в многоспектральную, имеющую гораздо более высокую разрешающую способность. Причем сами эти оптоэлектронные датчики могут быть различного типа. Одни, с большой дальностью действия, позволяют просто засечь вспышки, указывающие на применение противником управляемого ракетного оружия. Другие, с меньшей дальностью действия, позволяют получить тепловизионные изображения закабинного пространства, причем с разрешающей способностью, обеспечивающей зрительное распознавание находящихся там самолетов. И это позволяет использовать систему ситуационной осведомленности уже не просто для обеспечения противодействия противнику, но и для активного выполнения основных боевых функций самолета.

Система ситуационной осведомленности создаваемого американцами ударного истребителя F-35 имеет, например, комплекс датчиков трех типов, что позволяет говорить о реализации здесь именно многоспектральной ситуационной осведомленности с высокой разрешающей способностью. При этом инфракрасные и тепловизионные датчики, расположенные на поверхности самолета, обеспечивают полностью сферический обзор окружающего пространства. Посмотрев себе под ноги, летчик, находящийся в кабине F-35, может увидеть на шитке наплывающей системы индикации и целеуказания, что происходит под самолетом.

Все эти объяснения не заслуживали бы внимания, если бы не одно обстоятельство. Продемонстрированные на модели Су-32 элементы системы ситуационной осведомленности никогда еще не появля-

лись на натуральных образцах этого самолета. Успеет ли освоение данной технологии в отечественной практике достичь в ближайшие годы такого же состояния, которое вот-вот будет достигнуто за рубежом? От этого зависит, будет ли летчик "российского JSF" обладать столь же высокими информационными возможностями в процессе выполнения боевого задания, как и его возможный соперник в воздушном бою.

Еще одной технологической областью создания истребителя 5-го поколения, так или иначе попавшей в поле зрения участников МАКС-2005, стал интеллектуальный интерфейс системы "летчик-самолет". Правда и здесь оценка могла быть сделана только по косвенным признакам. К ним относится прежде всего состояние разработки самолета Су-35, который рассматривается как последний шаг в ряду модификаций самолета Су-27 перед решительным броском участников программы ПАК-ФА к истребителю 5-го поколения. Комментируя участие НПЦ "Технокомплекс" в прошедшей выставке МАКС-2005, гендиректор этого ведущего предприятия отечественной авионики Гиви Джанджгава отмечал, что "комплекс бортового радиоэлектронного оборудования Су-35 должен стать ступенькой к созданию авионики самолета 5-го поколения. При этом основное направление работы по разработке перспективных БРЭО будет состоять в создании экспертных систем. Они должны обеспечить работу летчика в условиях, когда на многоцелевом одноместном самолете летчик должен одновременно выполнять целый ряд задач".

Из комментария руководителя НПЦ "Технокомплекс", в частности, следует, что на предприятии в тот момент уже были изготовлены все компоненты кабины Су-35. Чтобы показать на МАКС-2005 этот качественно новый интерфейс системы "летчик-самолет", разработчикам "не хватило лишь нескольких месяцев". И это заявление - тоже своего рода выставочная информация по поводу истребителя 5-го поколения. Очевидно, что в реализации программы ПАК-ФА аспект "когда" имеет свою актуальность не только в отношении создания РЛС с АФАР, но и в отношении разработки интеллектуального интерфейса системы "летчик-самолет". Причем эта актуальность оценивается для "российского JSF" отнюдь не "нехваткой лишь нескольких месяцев". Напомним, что прототип кабины американского JSF был показан на выставке в Фарнборо еще в 2000 г.

Правда то, что не удалось сделать к началу выставки разработчикам БРЭО, восполнили самолетчики. Среди моделей, демонстрирующих успехи ОКБ им. П.О. Сухого в создании модернизаций семейства "Су-27", нельзя было не обратить внимание на макет Су-35. От предшествующих вариантов самолета Су-30 он отличался не только наличием некоторых новых образцов вооружения, но и отсутствием второго члена экипажа. Одноместная кабина Су-35 стала косвенным подтверждением уверенности разработчиков отечественного истребителя 5-го поколения в реализации того уровня автоматизации информационных процессов и того интеллектуального интерфейса системы "летчик-самолет", которые необходимы для создания одноместного варианта перспективного многофункционального боевого самолета нового поколения, будь то поколение "4+" или 5-е поколение.

Резюмируя вышесказанное, есть все основания не согласиться с точкой зрения, что на МАКС-2005 "об

истребителе 5-го поколения как будто забыли". Технологический облик этого самолета обсуждался довольно широко. Правда, именно "обсуждался", потому что в части демонстрации результатов работ была проявлена излишняя "скромность", в том числе и в отношении интегрального результата - то есть в отношении создания самого самолета. Исключением является только аспект "когда". Здесь информация была предельно полной. Согласно заявлению, сделанному на выставке генеральным директором АХК "Сухой" Михаилом Погосяном, возглавляющим программу ПАК-ФА, летные испытания "российского JSF" могут быть начаты только в 2008 г. Это примерно на 3-4 года сдвигает планировавшиеся ранее сроки, в частности, сроки начала серийного производства, которые отодвигаются теперь ближе к 2015 г.

ГДЕ ЖЕ ОН?

По итогам выставки МАКС-2005 "российский JSF" так и остался все еще не виден. И вряд ли можно не согласиться с мнением Евгения Кошелева по поводу судьбы отечественного истребителя 5-го поколения в части его вопроса "Где же он?"

В ответ на подобные вопросы руководители работ ссылаются, как правило, на мировую опыт неразглашения секретной информации. Типичный пример: американцы облик своих самолетов обычно начинают публиковать на стадии сборки. До того момента они внешний облик ни B-2, ни F-22, ни JSF не публиковали.

Американцы действительно вплоть до конца разработки не публиковали данных об облике самолетов B-2 и F-22. Более того, облик ночного бомбардировщика F-117 стал известен лишь спустя много лет после принятия этого самолета на вооружение. Но ведь это все были самолеты, создававшиеся в США для своих собственных ВВС.

С самого начала программа JSF была ориентирована на широкую коммерциализацию и вовлечение в нее большого числа зарубежных участников. Это обеспечивало получение дополнительного финансирования для ведения разработки целого семейства боевых самолетов 5-го поколения, а главное - почти двукратное увеличение числа закупаемых самолетов, что обеспечивало их производственную стоимость на достаточно низком уровне. Для привлечения зарубежных участников публикация материалов об облике самолета JSF началась еще на стадии технических предложений, затем она дополнялась демонстрацией на всех крупных выставках моделей, макетов, компьютерных фильмов и прочих рекламно-информационных материалов о создаваемом самолете. Было организовано даже проведение конференций международного уровня по программе JSF с докладами разработчиков перед широкой аудиторией специалистов и представителей прессы.

Американцы понимали, что одни только контакты с представителями правительственных кругов и руководством военных ведомств зарубежных стран не обеспечат необходимой коммерциализации программы JSF. Ведь участие зарубежных стран в подобных программах связывается не только (и не столько) с потребностями этих стран в новом боевом самолете, но и с лоббированием такого решения на правительственном уровне со стороны национальных промыш-

ленно-финансовых групп. Да и позитивное общественное мнение по поводу вложения средств национального бюджета в заокеанскую программу разработки нового боевого самолета имеет немаловажное влияние на принятие соответствующих правительственных решений. И необходимое общественное мнение вряд ли появится без использования здесь широкого рекламирования ведущих разработок.

Не надо думать, что эта истина недоступна отечественному менталитету. В противном случае еще восемь лет назад в официальном документе по итогам участия России в авиационно-космическом салоне в Дубае вряд ли появилось бы следующее заключение: "На выставке Дубай-97 еще больше обозначился приближающийся переход к периоду развития боевой авиации, связанному с созданием самолетов 5-го поколения. В отсутствие на прошедшей выставке подобных разработок отечественной авиационной промышленности создание самолетов 5-го поколения было продемонстрировано только американскими фирмами, представившими данные по истребителю F-22 и проектам самолетов JSF. В связи с этим следует отметить, что замалчивание имеющихся разработок в этой области отечественных ОКБ постепенно начинает восприниматься на международных салонах как существенное отставание российской авиационной промышленности от уровня передовых западных стран. Необходимо принять по этому вопросу соответствующее решение, способствующее, в частности, поддержанию роли России как передовой в авиационном отношении мировой державы" (Пятый международный авиационно-космический салон в Дубае: отчет группы специалистов, утвержденный помощником президента России Е.И. Шапошниковым, Минэкономки РФ, 1997 г.). По прошествии восьми лет этот вывод не только не потерял своего значения, но стал еще более актуальным.

Многофункциональный фронтовой истребитель (МФИ) разработки ОКБ им. А.И. Микояна, создававшийся усилиями многих организаций советской промышленности, должен был стать аналогом американского самолета ATF. Опытный образец МФИ, известный как самолет "1.44", поднялся в воздух еще в начале 2000 г. Правда, начатая программа испытаний ограничилась всего двумя полетами.

Накануне МАКС-2005 рядом ведущих специалистов и руководителей отечественных НИИ авиационной отрасли была предпринята попытка, поддержанная руководством РСК "МиГ", организовать демонстрацию на выставке опытного образца МФИ. Идея проведения такой демонстрации, выраженная в специальном обращении к организаторам выставки, сводилась к тому, что "если самолету "1.44" не суждено было сыграть свою роль в обеспечении военного превосходства бывшего СССР, то он вполне может сыграть свою роль в обеспечении передового научно-технического имиджа современной России".

Но путь от ангара до выставочной площадки для самолета "1.44" оказался непреодолимым. И это вызывает законный вопрос - "Почему?" И отсутствие ответа на него уже привело к появлению озвученного Евгением Кошелевым в прессе мнения, что "самолет МФИ фактически похоронен и его даже запретили показывать на МАКСе, чтобы не конкурировал с проектами "Сухого". Существуют и другие суждения, основывающиеся на предположении, что в данном случае, как

это всегда у нас бывает, не хватило какой-то подписи на какой-то бумаге.

Можно понять отсутствие на МАКС-2005 новой кабины перспективного боевого самолета разработки НПЦ "Технокомплекс", на подготовку макета которой к демонстрации "не хватило лишь несколько месяцев". Но понять причину отказа от демонстрации на выставке самолета "1.44", который уже много лет готов к тому, чтобы, как говорится, появиться на публике? Это означает не только, что "самолет МФИ фактически похоронен".

Это означает, что "русский ATF" почти уже забыт. Причем забыт в условиях острого дефицита демонстрации нами на международных выставках хоть каких-то интегральных результатов работ отечественной авиационной промышленности по истребителям 5-го поколения.

Существует и другая причина, заставляющая вспомнить о существовании самолета "1.44", прототипа истребителя 5-го поколения МФИ. Создание этого самолета - результат совместной работы огромного числа предприятий отечественной промышленности, причем совместной работы в тот период, когда отечественная авиационная наука и производство находились в наивысшей точке своего развития, после которой начался спад. В отработку аэродинамической компоновки МФИ, например, вложен такой объем продувок, который вряд ли будет доступен теперь в создании какого-то еще отечественного истребителя 5-го поколения. Ни в одной стране мира такой кладезь научно-технических достижений не похоронят и не забудут.

Вспомним хотя бы пример американского "Хорнета". Этот боевой самолет ведет свою родословную от опытного образца самолета YF-17, разработанного фирмой "Нортроп". После выбывания из конкурса предложений, победителем в котором стала фирма "Дженерал Дайнемикс" со своим самолетом YF-16, права на продолжение проекта YF-17 были перекуплены фирмой "МакДоннелл Дуглас", реализовавшей этот проект в виде многоцелевого боевого самолета F/A-18A/B "Хорнет". Спустя много лет, когда существующие тактические возможности "Хорнета" даже в его модернизированном варианте F/A-18C/D перестали соответствовать возросшим боевым задачам, фирмой "Боинг", получившей этот самолет в наследство от фирмы "МакДоннелл Дуглас", был создан новый самолет F/A-18E/F "Супер Хорнет", основанный все на той же аэродинамической компоновке, предложенной когда-то фирмой "Нортроп" и доработанной в последующие годы и фирмой "МакДоннелл Дуглас" и фирмой "Боинг". А ведь F/A-18E/F - это самолет качественно другой размерности в сравнении с F/A-18A/B. Но размерность размерностью, а многие тысячи трубочасов аэродинамических продувок, проведенных с момента появления опытного самолета YF-17, - это огромные затраты. Такими затратами в США не разбрасываются.

И здесь автор вновь не может удержаться, чтобы не заметить, что эта американская истина не является недоступной отечественному менталитету. Наш известный ас Анатолий Квочур еще пять лет назад отмечал: "Сегодня я бы в целях создания самолета 5-го поколения постарался найти средства для продолжения исследований на тех прототипах машины, которые уже построены. Это проект "1.44" и "Беркут".

Затрат это потребует небольших, а результаты, безусловно, их окупят.

По прошествии нескольких лет мысль, высказанная Анатолием Квочуром, начинает внедряться в понимание ситуации кругом специалистов, в том числе и руководителей отраслевого масштаба, само мнение которых - уже полдела в его реализации. Так, подводя итоги прошедшей выставки МАКС-2001, генеральный директор - генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров отмечал, что "МФИ в том виде, в каком он создавался, не будет востребован на рынке, поэтому мы не намерены продолжать эту программу в прежнем виде. Но те перспективные решения, которые были в нем заложены, будут использованы и пройдут испытания на опытном образце "1.44" таким же образом, как суховцы используют свой экспериментальный "Беркут" при отработке решений для истребителя 5-го поколения".

Можно не согласиться с "приговором" по поводу рыночной востребованности самолета "МФИ". Все зависит от того, как продавать. Сегодня американцы начинают предлагать на рынке даже F/A-22 "Рэптор", которому в нашей прессе неоднократно был вынесен "приговор" как самому нерыночному самолету. Интерес к этому самолету уже проявили Япония и Израиль, а Австралия даже рассматривала F/A-22 в конкурсе предложений по программе NACC наряду с самолетами F-35, Су-35 и др., отдав пока предпочтение JSF. Что же касается самолета МФИ, то его рыночная стоимость просматривается сегодня хотя бы в виде интереса фирмы "Ченду" к использованию данного самолета как прототипа китайского истребителя 5-го поколения.

Фирма уже имеет опыт в подобных делах, создав свой J-10 на основе приобретенного у Израиля (и, как говорят, за весьма приличные деньги) проекта боевого самолета "Лави". Кстати, по своему аэродинамическому облику J-10 весьма близок к "МФИ", хотя и имеет меньшую размерность. Так что если еще промедлить лет пять с проявлением собственной инициативы, то можно будет стать свидетелем инициативы расторопных израильтян в помощи китайцам по разработке боевого самолета 5-го поколения, напоминающего скорее не столько увеличенный в размерах "Лави", сколько уменьшенный вариант "МФИ".

Но главное, конечно же, не в оценке рыночной стоимости МФИ. Главное, что по итогам выставки МАКС-2005 "советский ATF" оказался не совсем "почти уже забыт". И это подтверждается мнением, высказанным руководством РСК "МиГ" по поводу возможного использования самолета "1.44", как летающей лаборатории в интересах создания других российских истребителей 5-го поколения. Жаль только, что это мнение осталось пока в узких рамках газеты "Заводская правда".

*Вячеслав ВОЛОДИН,
кандидат технических наук, начальник
Научно-информационного центра
ГосНИИ АС*

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
20.01.06*

"СУХОЙ" МОЖЕТ ПРИЗЕМЛИТЬСЯ В СУДЕ

Вчера генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян отреагировал на обвинения в нецелевом использовании бюджетных средств по программе разработки истребителя пятого поколения.

Напомним, что в минувшую среду главком ВВС Владимир Михайлов заявил, что часть средств, направлявшихся бюджетом на конструирование истребителя, руководство АХК истратило на гражданские проекты, в частности, связанные с разработкой регионального самолета RRJ. Скорее всего, главкома на эти мысли натолкнула проверка финансовой деятельности АХК, проведенная Счетной палатой. Михаил Погосян сказал, что программа RRJ поможет "Сухому" сохранить производственные мощности для выпуска военной техники, в том числе перспективного истребителя. В "Сухом" отрицают, что тратили бюджетные деньги не по назначению. Эксперты считают, что руководство компании может потребовать от главкома ВВС опровержения его слов, и не исключают, что дело закончится судом.

Разработчиком регионального самолета RRJ (Russian Regional Jet) является ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", дочерняя компания авиационного холдинга "Сухой" (по итогам 2004 г. заняла первое место в российском авиационном экспорте - 47%). На данный момент вся линейка RRJ представлена шестью моделями, первый полет намечен на ноябрь 2006 г., начало эксплуатации - на конец 2007 - начало 2008 гг. Объем рынка самолетов семейства RRJ до 2023 г. оценивается в 5,4-5,6 тыс. единиц. В денежном выражении это составляет около 100 млрд долл. Общая стоимость проекта - 750-770 млн долл., еще примерно в такую же сумму обойдется разработка НПО "Сатурн" совместно с компанией Snecma (Франция) двигателя SaM146. Всего "Сухой", по самым скромным планам компании, собирается произвести не менее 700 таких самолетов. В настоящее время АХК уже заключила предконтрактные соглашения на поставку в 2007 г. 50 самолетов авиакомпания "Сибирь", десяти - Финансовой лизинговой компании, семи - ФГУП "Почта России" и четырех - авиакомпания "Дальавиа".

На прошлой неделе "Сухому" досталось за RRJ. В минувшую среду главком ВВС Владимир Михайлов сообщил журналистам, что часть средств, направляемых бюджетом на разработку истребителя пятого поколения, АХК тратит на гражданскую авиацию. По его словам, конструкторское бюро параллельно с созданием истребителя занялось разработкой нового гражданского самолета, на которую и уходит часть денег: "Но, несмотря на это, как мы обещали, в 2007 г. самолет пятого поколения должен быть поднят в воздух, и мы это, безусловно, сделаем", - передают его слова информационные агентства. Называть источник, на основе информации которого главком сделал такое заключение, он не стал.

Вчера информагентства распространили информацию с заявлением гендиректора АХК "Сухой" Михаила Погосяна по поводу высказывания главкома ВВС. Михаил Погосян говорит, что обязан сохранить заводы "Сухого" для выпуска на них истребителя пятого поколения. По его словам, той загрузки производственных мощностей Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Гагарина (КнААПО) и

Новосибирского авиапроизводственного объединения им. Чкалова (НАПО), которая есть в настоящее время по линии Минобороны и по экспортным заказам, для сохранения потенциала этих предприятий недостаточно. Предприятиям нужна третья составляющая - гражданская, которой и стало производство самолета RRJ, считает руководитель "Сухого". По его словам, техническое переоснащение и освоение новых технологий на КнААПО и НАПО, которое осуществляется в рамках программы RRJ, в большой степени унифицировано и будет использоваться при производстве перспективного истребителя. В "Сухом" были крайне удивлены высказыванием главкома, который, помимо прочего, является и членом совета директоров АХК и участвовал в принятии решений по всем программам, в том числе по RRJ. Более того, эти программы реализуются в разные сроки: уже завершается выпуск документации по RRJ и начинается выпуск документации по самолету пятого поколения, говорят в компании. Участники рынка строят догадки, на какой информации мог основываться главком ВВС, обвиняя АХК в нецелевом использовании средств. Не так давно деятельностью "Сухого" заинтересовалась Счетная палата. Ее аудитор Михаил Бесхмельницын должен был проверить, сколько в прошлом году было использовано бюджетных средств, выделяемых на разработку истребителя пятого поколения. Некоторое время назад аудитор в интервью RBC daily говорил, что по итогам его проверки будет видно, откуда брались деньги на реализацию этого проекта и действительно ли средства на RRJ брались с других проектов корпорации "Сухого". "Если окажется, что бюджетные деньги использовались не по назначению, они будут возвращены государству", - предупреждал Михаил Бесхмельницын. Вчера связаться с ним RBC daily не удалось, как не удалось и выяснить, была ли завершена его проверка или нет. Если она была завершена и показала нецелевое использование бюджетных средств, то Владимир Михайлов вполне мог оперировать этими цифрами. Представители одной из компаний близкой к разработке RRJ компании сказали, что главком ВВС уже давно хотел, чтобы истребитель пятого поколения был построен в 2006 г., и рассчитывал на то, что все деньги тратились только на этот истребитель. "Только в прошлом году был утвержден макет-проект, а техническое задание до сих пор не утверждено. Значит, самолет не может быть построен в 2006 г., реально он сможет подняться в воздух не ранее чем через 3-4 года с момента утверждения", - говорит один из участников рынка. "На месте "Сухого" я бы начал судебные разбирательства", - сказал эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Фактически г-н Михайлов обвинил Михаила Погосяна в воровстве бюджетных средств. Это притом, что даже технически он не мог перекидывать средства с одного проекта на другой". По его словам, после такого заявления главком ВВС должен показать всем документальные подтверждения того, что бюджетные средства тратились нецелевым образом, или быть готовым к судебным искам. "Но Михаил Погосян в суд не пойдет, так как человек он очень осторожный", - считает эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
24.01.06*

"СУХОЙ" И POWERJET ОФОРМИЛИ ОТНОШЕНИЯ

Морозным вечером в пятницу, 20 января, на церемонии в гостинице "Националь" генеральный директор ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин и исполнительный директор российско-французского СП PowerJet Мишель Дешалот поставили подписи под твердым контрактом на создание и поставку силовой установки на RRJ.

"До этого момента у нас была любовь, а сейчас - законный брак", - доходчиво прокомментировал событие высокопоставленный менеджер "Сухого". По его словам, подписанный документ юридически закрепляет за сторонами ранее взятые ими обязательства.

Французская двигателестроительная фирма Snecma, владеющая половиной акций СП PowerJet, будет в установленные сроки производить платежи ЗАО "ГСС" как ее вклад в программу Российского регионального самолета. В 2003 г., когда предложенный Snecma двигатель SaM146 вышел победителем в тендере "Сухого" на лучший проект двигателя для RRJ, французы внесли первый платеж в копилку "ГСС" как знак серьезности намерений. Собеседник "ВПК" подчеркнул, что в отличие от некоторых других участников программы RRJ французская Snecma взяла на себя не только обязательство по созданию силовой установки для RRJ, но и определенные риски по "всему самолету". Технический директор Snecma по программе SaM146 Мишель Дублие подробно рассказал корреспонденту "ВПК" о ходе создания мотора. На заводе в Виллярош под Парижем Snecma завершает первый этап стендовых испытаний газогенератора SaM146. В конце месяца первый газогенератор будет отправлен в Рыбинск. Там произойдет сборка первого мотора, для чего к французскому газогенератору приладят вентилятор, компрессор низкого давления и турбину компрессора, сделанные в России. Господин Дублие сообщил, что на конец апреля запланировано начать стендовые испытания изделия FETT (First Engine to Test) - так на французский манер называют первый опытный мотор. В свой первый полет SaM146 отправится в феврале 2007 г. на летающей лаборатории Ил-76 ЛИИ им. М.М. Громова. А прототип RRJ с моторами SaM146 взлетит в сентябре 2007 г.

На вопрос, когда начнется серийное производство двигателя, г-н Дублие ответил, что PowerJet в состоянии обеспечить первую поставку товарного самолета "Аэрофлоту" в намеченный срок - в ноябре 2008 г.

"В середине этого года мы начнем закупку и первые операции по механической обработке первичных материалов в рамках программы производства серийных моторов", - отметил технический директор SaM146.

Г-н Дублие затронул и тему технических рисков проекта: "Конечно, определенный риск есть, но не более чем по другим, идущим сегодня двигателестроительным программам". Высокие технические риски в новом двигателе, как правило, связаны с конструкцией газогенератора. "Мы какое-то время назад уже провели испытания опытного газогенератора DEM21 и получили неплохие результаты. В этом смысле значительные риски "ушли" в самом начале проекта", - заверил он. По

мнению собеседника "ВПК", сегодня главное для проекта RRJ - получение новых поставочных контрактов от авиакомпаний. "Сухой" хорошо продвигался по этапам разработки самолета. "В мире эта фирма известна как хороший проектировщик и тем, что у нее есть прекрасные производственные мощности на заводе в Комсомольске. Мы побывали там и убедились в достоверности этих сведений", отметил он.

"Сейчас главное - продажи, - продолжил тему г-н Дублие, - эта задача будет решаться международной командой компетентных специалистов, которые должны доходчиво донести до заказчиков, что самолет, вся программа обладают высокой конкурентоспособностью на рынке". Хороший признак - интерес итальянской фирмы Alenia. Она хочет взять на себя функции маркетинга и продаж RRJ. "Это отличный знак того, что проект имеет рыночную перспективу, что программа RRJ достигла известного уровня серьезности, - считает г-н Дублие. - Alenia также может принять участие в улучшении конструкции RRJ". Фирма сильна в области новых технологий по композиционным материалам. Значит, итальянцы могут поделиться с "Сухим" своими высокими технологиями и вместе найти решения по снижению веса конструкции и снижению стоимости самолета в серийном производстве.

В пятницу "Националь" посетило большое количество топ-менеджеров самолетостроительных предприятий, принимающих участие в проекте Российского регионального самолета. Среди них был и генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян. Корреспонденту "ВПК" он сообщил, что в телефонном разговоре с главнокомандующим ВВС России "прояснил нюансы", по которым генерал армии Владимир Михайлов высказался на пресс-конференции 17 января. Напомним, тогда, поднимая тему по реализации программы Перспективного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), главнокомандующий высказал мнение о непропорционально большом финансировании программы RRJ, что приводит к уменьшению выделяемых средств на ПАК ФА. По этому поводу Михаил Погосян заметил следующее: "Владимир Сергеевич просто высказал пожелание. У него есть естественное желание, чтобы еще дополнительные усилия были сосредоточены на проекте истребителя пятого поколения. И по-человечески я его понимаю. Но эти две программы идут в разные сроки. Мы завершаем выпуск рабочей документации по RRJ и только приступаем к выпуску документации по перспективному военному самолету. А выпуск документации по военному самолету связан со сроками прохождения этапов этого проекта, сроками принятия решений по финансированию соответствующих этапов выполнения этой программы".

Михаил Погосян особо подчеркнул, что между проектами RRJ и нового истребителя "жесткой финансовой связи" нет. И напомнил, что Владимир Михайлов входит в состав совета директоров АХК "Сухой" и в этом качестве принимает активное участие в принятии решений по всем без исключения проектам компании.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
25.01.06*

ГЛАВНОЕ СВОЙСТВО ИСТРЕБИТЕЛЯ

Аналитический материал конструктора ОКБ им. А.С. Яковлева Вадима Абидина "Корабельная авиация: что за горизонтом?", опубликованный в одном из ноябрьских номеров "Красной звезды", вызвал большой интерес у постоянных читателей нашей газеты. Тема авиации, и в том числе корабельной, всегда была востребована временем. И сегодня она интересна всем, кто следит за реформированием Вооруженных Сил РФ.

Этим материалом мы продолжаем полемику о завтрашнем дне отечественной палубной авиации.

Основные боевые свойства, определяющие технический облик и критические технологии при создании истребителя 5-го поколения, давно сформулированы ведущими научными центрами в нашей стране и за рубежом.

Так, ВВС России в перечень основных боевых свойств, необходимых перспективному российскому фронтовому истребителю 5-го поколения, включили следующие:

- сверхзвуковой крейсерский режим полета - для повышения оперативности действий;
- сверхманевренность - для упреждающего поражения воздушных целей в ближнем воздушном бою;
- пониженный уровень заметности - для повышения эффективности в дальних воздушных боях и снижения потерь при преодолении ПВО;
- автоматизация процессов управления самолетом и применения оружия - для повышения эффективности боевого применения и снижения загрузки летчика;
- многофункциональность - для высокой эффективности поражения как воздушных целей, так и наземных объектов;
- всенаправленное и многоканальное применение оружия - для высокоточного и избирательного поражения воздушных целей и наземных объектов;
- всепогодность и круглосуточность боевого применения - для решения задач в любых условиях боевой обстановки;
- улучшенные взлетно-посадочные характеристики (ВПХ) - для обеспечения выхода из-под удара и базирования на укороченных участках ВПП, автострэд и др.

Стоит привести также взгляд мозгового центра ВВС - 30-го ЦНИИ Минобороны - на основные направления наращивания боевых свойств при переходе от 4-го к 5-му поколению российских истребителей (в 30-м ЦНИИ этими боевыми свойствами считают боевую мощь, выживаемость, мобильность и применимость):

"В интересах повышения боевой мощи планируется повысить степень его многофункциональности,

т.е. способности решения как истребительных, так и ударных задач.

Причем ожидается рост как истребительного, так и ударного потенциала за счет "интеллектуализации" БРЭО, расширения информационно-управляющего поля, сверхманевренности, повышения массы боевой нагрузки и расширения номенклатуры средств поражения и др.

Повышения выживаемости планируется достичь за счет существенного снижения по сравнению с 4-м поколением заметности, обеспечения кругового помехового поля, огневое поражение средств ПВО, реализации антиракетного режима УСП класса "воздух - воздух" и т.д.

Повышение мобильности будет обеспечено за счет реализации режима сверхзвуковой крейсерской скорости.

Расширение применимости будет достигнуто за счет круглосуточности и всепогодного поражения наземных целей и обеспечения эксплуатационно-технических характеристик, позволяющих реализовать "безаэродромное" базирование".

Очевидно, что только первые семь основных боевых свойств из перечня ВВС непосредственно повышают боевые возможности и эффективность истребителя 4-го поколения, превращая его в истребитель 5-го поколения.

Последнее же, восьмое свойство, казалось бы, не повышает ни боевые возможности, ни эффективность. Однако в условиях военных действий именно оно дает возможность в каждом вылете реализовывать и первые семь, и все остальные боевые свойства самолета.

Сегодня уже трудно не замечать значительные преимущества, которые имеют современные и перспективные истребители короткого взлета и вертикальной посадки (КВВП), используемые в качестве "сухопутных" и корабельных многоцелевых истребителей, перед аналогичными истребителями традиционного взлета и посадки при одинаковой взлетной массе:

меньшие скорость отрыва и длину разбега, равный или больший радиус полета, большую глубину полета за ЛБС;

при одинаковых длине разбега и пробега - значительно большую допустимую взлетную и посадочную массы (и соответственно взлетную и посадочную полезную нагрузку);

при одинаковых боевых задачах - меньшую полетную массу (т.е. большую тяговооруженность) и удельную нагрузку на крыло на крейсерских и боевых режимах полета;

устойчивый полет и маневрирование на дозволительных режимах, повышенную управляемость на режимах сверхманевренности;

отсутствие жестких ограничений и требований по траекториям посадки и специальному оборудованию посадочных площадок, меньшие требования по точности посадки;

меньшие ограничения по метеоусловиям (метеоминимумы, качка, заливание, обледенение и загрязнение ВПП, палубы и т.д.) и вектору скорости воздушного потока;

резервирование аэродинамических органов управления и создания подъемной силы газодинамическими устройствами на взлетно-посадочных и крейсерских режимах, резервирование шасси, возможность экстренной вынужденной и аварийной посадки на площадки, подобные вертолетным;

менее тяжелые последствия летных происшествий на взлетно-посадочных режимах;

незначительные отличия техники пилотирования на взлетно-посадочных режимах при базировании на сухопутных и корабельных площадках, т.е. сокращенные программы и аналогичные технические средства обучения, переучивания и восстановления навыков пилотирования корабельных и "сухопутных" летчиков.

Заданные (прогнозируемые) уровни прироста показателей эффективности, характеризующие основные боевые свойства истребителя 5-го поколения, часто близки к точности прогноза.

Это относится к первым семи свойствам, поскольку считается, что истребитель 5-го поколения, "как всякая машина нового поколения, должен превосходить самолеты предыдущего поколения в 1,5-2 раза по эффективности". Тогда при одинаковом вкладе эффективность каждого из первых семи свойств должна повышаться всего на 6-10%.

Применение технологии КВВП в отличие от других рассматриваемых технологий повышает эффективность решения истребителями боевых задач в несколько раз даже при отсутствии воздействия противника по системе базирования ФА.

Действительно, только за счет оптимального оперативного базирования относительно районов боевых действий, а также более высокого темпа взлета самолетов (за счет одновременного взлета из укрытий в зонах рассредоточения) и значительного сокращения времени посадки группы (за счет одновременной посадки на несколько площадок) количество боевых вылетов и количество боевой нагрузки (- т.е. ущерб, наносимый противнику) за одинаковые периоды операции увеличиваются в 2-3 раза, а время реакции (т.е. ущерб, нанесенный противником) сокращается в 4-5 раз.

Кроме того, в каждом вылете боевая нагрузка может быть увеличена в среднем в 1,5 раза за счет значительно меньшего расхода топлива на крейсерских участках полета. Более надежным становится прикрытие с воздуха, а рубежи перехвата воздушных целей истребителями КВВП сдвигаются на сотни километров в сторону противника по сравнению с рубежами, которые обеспечиваются истребителями ОВП.

В нашей стране технология КВВП получила серьезный импульс еще в 1970-1990-е гг. Детальная отработка основных вопросов проектирования и эксплуатации таких самолетов происходила на дозвуковых корабельных штурмовиках Як-38 и Як-38М. Создание самолета КВВП нового поколения - многоцелевого сверхзвукового истребителя Як-141: его летные испытания, установленные мировые рекорды и демонстрация на международных авиационных салонах - стало ярким событием и прорывом в области технологии КВВП.

При этом уникальные ВПХ истребителя Як-141, по основным техническим характеристикам являющегося истребителем 4-го поколения, сделали его на сегодня лучшим (наиболее эффективным) в мире истребителем.

Следует отметить, что уровень технологии КВВП, применяемый в перспективном многоцелевом истребителе F-35B, разрабатываемом США по программе JSF, примерно соответствует уровню технологии КВВП истребителя Як-141. Но, так как первый полет опытного истребителя Як-141 состоялся в 1987 г., а первый полет его будущего конкурента - опытного истребителя F-35B только запланирован на конец 2007 г., до этого момента лучшим истребителем в мире останется Як-141.

В следующих после Як-141 российских проектах, как и в программе JSF, четко прослеживается общая эволюция принципов создания истребителей КВВП в направлении их максимальной конструктивно-компоновочной, аэродинамической, технологической и эксплуатационной унификации с аналогичными истребителями ОВП при сохранении преимуществ, вносимых технологией КВВП. Это сводит к минимуму увеличение стоимости НИОКР и серийного производства истребителей КВВП.

Применение отработанных технических решений также обеспечивает создание истребителя КВВП в предельно сжатые сроки с минимальными дополнительными затратами и уровнями технического и финансового риска.

Современный уровень технологии КВВП позволяет создавать самолеты для сухопутного и корабельного базирования как на основе новых проектов, так и в результате модификации или модернизации существующих самолетов ОВП аэродромного базирования, что существенно сокращает затраты времени и других ресурсов на НИОКР.

По опыту объем НИОКР, связанных с технологиями КВВП, относительно невелик и при этом абсолютно не сопоставим с эффектом от внедрения этих технологий. Поэтому основной объем работ по созданию перспективного истребителя КВВП может возлагаться даже на ОКБ, не имеющие опыта в разработке самолетов КВВП. Подобный подход применяется в международной программе JSF.

Научно-технический задел и уровень развития технологии истребителей КВВП в России за прошедшие 20 лет серьезно выросли по сравнению с достигнутыми на сегодня в США.

Они позволяют создать высокоэффективный истребитель КВВП для ВВС и ВМФ, не уступающий по основным техническим характеристикам аналогам ОВП и превосходящий их по боевым возможностям, эффективности, оперативно-тактическим, эксплуатационным и экономическим характеристикам.

Более того, успешно конкурировать с США в этом перспективном и бурно развивающемся секторе внешнего рынка.

Вадим АБИДИН

*источник: газета "Красная звезда"
23.01.06*

ПОБЕДИТЕЛЯ ОПРЕДЕЛИТ ТЕНДЕР

ФГУП "ММПП "Салют" приступило к разработке газовых турбин для перспективных кораблей морской и океанской зоны.

Тема, связанная с попытками НПО "Сатурн" (г. Рыбинск, Ярославская обл.) поставить под свой контроль ФГУП "ММПП "Салют" (Москва), получила новое продолжение. Вслед за депутатами Мосгордумы к председателю правительства РФ Михаилу Фрадкову обратились влиятельные члены Совета Федерации, озабоченные будущим российского двигателестроения. На днях семь членов Совета Федерации подписали обращение к председателю правительства Михаилу Фрадкову, в котором призвали его вмешаться в процесс реформирования отрасли авиационного двигателестроения. Недовольство сенаторов вызвали действия руководства НПО "Сатурн", которое в конце прошлого года также обивало премьерские пороги с предложением объединить всю отрасль под своей эгидой.

В своем письме семь членов СФ (копия письма имеется в распоряжении "ВПК"), в частности, сомневаются, что реорганизация ФГУП "ММПП "Салют" в ОАО и одновременный перевод этого высокотехнологичного производства из Москвы приведет к созданию компании, способной на равных конкурировать с мировыми лидерами авиадвигателестроения. А вот то, что в результате будет фактически ликвидировано эффективно работающее государственное предприятие ФГУП "ММПП "Салют", сомнений не вызывает.

Очевидно, что письмо сенаторов вызвано не только обеспокоенностью за судьбу крупнейшего стратегического предприятия России, на успехи которого заместитель председателя правительства - министр обороны Сергей Иванов ссылался, в частности, в своем докладе президенту РФ 18 января с.г., но и пониманием того, что истинная цель предложенного "Сатурном" присоединения - получение полного контроля над соответствующими статьями гособоронзаказа через фактическое уничтожение конкурента. Сегодня становится все более очевидным тот факт, что под лозунгом объединения предприятий в интегрированные структуры проводится передел собственности, зачастую - в ущерб государственным интересам. Поскольку до настоящего времени не решена проблема разработки и принятия достаточной нормативной правовой базы структурных преобразований, в том числе по государственному управлению создаваемыми холдингами, распределению получаемой прибыли, доверительно-му управлению акциями, находящимися в федеральной собственности, созданию условий, обеспечивающих повышение эффективности функционирования отдельных предприятий и организаций, - недружественные слияния и поглощения вполне возможны. Однако ущерб от этого, особенно в сфере ОПК, может носить катастрофический характер.

Следует также обратить внимание на то обстоятельство, что хотя рядом законодательных актов (ФЗ "О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд" и др.) предусмотрена конкурсная основа размещения гособоронзаказа, на практике это

соблюдаются далеко не всегда. Так, по заявлению заместителя директора НПО "Сатурн" по военным программам контр-адмирала Святослава Мосцеева, "НПО "Сатурн" уже определено в качестве головного поставщика ГТД 4-го поколения и комплексного поставщика газотурбинных агрегатов для надводных кораблей ВМФ. Те же, кто намерен в одиночку создавать корабельные ГТД, в частности ММПП "Салют", как считает он, "поступают, по меньшей мере, неблагоприятно".

Отметим, что постоянные упреки "Сатурна" в адрес "Салюта" о имеющем место дублировании разработок - как по созданию двигателя для самолета 5-го поколения, так и ГТД для ВМФ - преподносятся как беспокойство о расходовании дополнительных бюджетных средств на НИОКР. Однако похоже, что НПО "Сатурн" просто боится конкурирующих проектов, зная, что задел и потенциал готовности по разработкам корабельных ГТД у "Салюта" однозначно выше. Предпочитая келейность принятия решений по выделению финансирования бюджетных средств, руководители "Сатурна" к тому же не хотят замечать наличие законодательной стороны вопроса.

Что же касается технологической и интеллектуальной стороны подхода к выбору головного предприятия по разработке и производству ГТД для ВМФ, то ситуация выглядит таким образом: 150 высококлассных специалистов с Николаевского НПО "Машпроект", который в советское время был эксклюзивным предприятием по разработке и производству корабельных газовых турбин, работают в КБ по наземным разработкам именно на "Салюте". А есть ли такие специалисты на "Сатурне"? Сегодня ММПП "Салют" готово приступить к разработке газовых турбин для перспективных кораблей ВМФ России морской и океанской зоны, в частности типа "фрегат" и "эсминец", и ожидает получения технического задания от ВМФ. Уверенность "Салюта" строится на успешном опыте создания наземных газотурбинных станций. Тема судовых машин и механизмов не новая в деятельности ФГУП "ММПП "Салют". У предприятия уже имеется история отношений с ВМФ России - скажем, "Салют" поставлял двигатели АЛ-31Ф для палубных истребителей Су-27К (Су-33), которые составляют основу авиационной группы ТАВКР "Адмирал Кузнецов".

По мнению экспертов, ФГУП "ММПП "Салют" должно чувствовать себя достаточно уверенно, чтобы выступить разработчиком и производителем морских газовых турбин как в кооперации с другими компаниями, так и в качестве головного предприятия. Монопольное же положение одной из компаний в том или ином секторе производства высокотехнологичной продукции, на которое претендует НПО "Сатурн", конкурентивно, поскольку полностью устраняет конкуренцию". Очевидно, что необходим открытый тендер. И пусть он, а не закулисные договоренности определяют, кто станет исполнителем двигателестроительных заказов для российского ВМФ.

Олег ГЕРЦЕВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
25.01.06*

"ОБОРОНПРОМ" ДУМАЕТ ОБ IPO

Менеджмент вертолетного холдинга не исключает вывода компании на фондовый рынок в 2008 году.

Генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров начал задумываться о дате вывода создаваемого им вертолетного холдинга на биржу. Это, говорит он, может произойти не ранее 2008 года. "Но пока это можно рассматривать как желание менеджмента, а не как конкретные шаги", - пояснил он RBC daily. По его словам, первоочередными задачами менеджмента "Оборонпрома" является создание управляющей компании "Вертолеты России", в которую будут переданы контрольные пакеты акций всех входящих в холдинг предприятий отрасли. В 2007 г. в "Вертолеты России" будет передан последний актив - ФГУП "Кумертауское авиационное производственное предприятие". Однако аналитики не думают, что "Оборонпрому" в конечном итоге удастся создать этот холдинг. Даже если это произойдет, то менеджменту "Вертолетов России" будет тяжело превратить закрытую полую военную компанию в публичную.

ОАО "ОПК "Оборонпром" - промышленно-инвестиционная группа, образованная в 2004 г. В ее состав входят ОАО "Московский вертолетный завод", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие". ОПК "Оборонпром" контролирует более 75% акций ОАО "Оборонительные системы", владеет 100% акций ЗАО "Оборонпромлизинг" и др. В соответствии с зарегистрированным ФСФР России отчетом о дополнительной эмиссии акций ОПК "Оборонпром", акционерами корпорации являются Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%) и ОАО "Роствертол" (2,79%).

Генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров определился, что будет делать с создаваемым им вертолетным холдингом. Как он рассказал RBC daily, в 2006 г. "Оборонпром" создаст управляющую компанию "Вертолеты России", которой будут переданы пакеты акций всех вертолетостроительных предприятий. Также в этом году будет завершено формирование системы управления компанией. "Конечно, я не уверен, что к концу 2006 года все организационные моменты будут решены и процесс передачи пакетов акций завершится. Формирование самой структуры холдинга и контрольных пакетов акций во всех вертолетных предприятиях закончится только после присоединения башкирского ФГУП "Кумертауское авиационное производственное предприятие", что произойдет не ранее 2007 года", - отметил Денис Мантуров.

По его словам, на данный момент все юридические процедуры создания вертолетного холдинга закончены и сейчас все занимают вопросы администрирования. В ближайшей перспективе будет выкуплен крупный пакет акций у менеджмента Казанского вертолетного завода и "Роствертола". "У нас есть

договоренность с руководством обеих компаний, но мы пока не знаем, что это будет: обмен на акции создаваемого холдинга или выкуп", - говорит Денис Мантуров. - Однозначно вопрос о приобретении акций будет решаться с менеджментом компаний. Сегодня рынок неадекватен тем бюджетам, которые заложены у нас на приобретение акций: мы постоянно говорим представителям аналитических и консалтинговых компаний, что стоимость акций должна опуститься до той, по которой мы готовы и могли бы их приобретать". Денис Мантуров не исключает, что "Оборонпром", после того как консолидирует все вертолетные активы, может провести IPO "Но пока это можно рассматривать как желание менеджмента, а не как конкретные шаги", - отмечает он.

Инвестиционные компании двойственно восприняли новость о выходе компании на IPO. Некоторые из них вообще сомневаются, что такая закрытая компания, как "Оборонпром", может стать интересной для потенциального инвестора. "Но мы рады, что у них появилась такая мысль", - признается Геннадий Суханов из ИГ "ЦентрИнвест". По сути, любой новый актив в новой нише интересен инвесторам, считает Дмитрий Манаков, исполнительный директор консалтинговой компании Infomost. "Диверсификация портфеля - всегда хороший показатель. Тем более что у нас не так много отечественных компаний, живущих полноценной жизнью на инвестиционном рынке", - говорит он. По мнению его коллеги из "ЦентрИнвеста", с учетом "Камов-Холдинга" и Кумертауского предприятия выручка объединенной компании составит около 700 млн долл. "Сумма небольшая, но если учитывать положительный опыт размещения корпорации "Иркут", то это вполне нормально", - говорит Геннадий Суханов.

По мнению аналитиков, у вертолетостроительного холдинга слишком много проблем. Главная из них - специфика отрасли. "ВПК - не самый популярный среди инвесторов сектор", - отмечает аналитик ИГ "АТОН" Алексей Языков. "В "Роствертоле" им ничего не принадлежит (там только 3% у "Оборонпрома", все остальное у менеджмента) в Казанском вертолетном - 30%, в Московском КБ с пакетом Росимущества консолидирован контрольный пакет. Более того, "Оборонпром" собирается объединить постоянно конкурирующие структуры, но скупно тратит деньги на приобретение акций, - рассуждает Геннадий Суханов. - Они оценивают мелкие пакеты акций дорого, крупные же пакеты продаются дешево. Именно по этой причине затянулась сделка по передаче пакета акций "Роствертола". По его словам, "Оборонпром" - закрытая структура, и эта непрозрачность и отпугивает потенциальных инвесторов. Для того чтобы выйти на IPO, они должны иметь прозрачную структуру, но к этому "Оборонпром", судя по всему, не готов даже организационно, заключают эксперты.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
16.01.06

НПО "АВИАТЕХНОЛОГИЯ" ПОЛУЧИТ ИНДУЛЬГЕНЦИЮ

В конце прошлой недели стало известно, что ФГУП "Рособоронэкспорт" приняло решение о создании "на паритетных началах" совместного предприятия с ЗАО "НПО "Авиатехнология".

Генеральным директором СП назначен глава "Авиатехнологии" Геннадий Мулин. ООО "АТ-Спецтехнология", как назвали новое предприятие, займется "консолидацией деятельности оборонно-промышленного комплекса", в первую очередь заводов, связанных с авиационно-космической отраслью и выпускающих для нее специальные стали и сплавы. По сообщению ФГУП, в задачи СП входит также предотвращение "последовательного захвата предприятий данного сектора металлургии различными структурами, в том числе действующими в интересах иностранного капитала и нередко использующими противозаконные методы". В дальнейшем "АТ-Спецтехнология", по замыслу чиновников, станет ядром металлургического холдинга по производству спецсплавов для авиационной промышленности.

Итак, идея образования оборонно-авиационного холдинга с участием государства наконец воплотилась в конкретном решении о создании совместного предприятия. Первым шагом новой компании, судя по информации знакомых с ситуацией участников рынка, возможно, станет поглощение ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма".

Титановый холдинг, как уже сообщала RBC daily, производит сплавы, необходимые для авиационной и космической отрасли. Один из руководителей компании "Сухой" заявил RBC daily, что они с интересом следят за событиями в ВСМПО, обладающем уникальной технологией прессования титановой стружки, детали из которой используются в производстве самолетов. Аналогичный интерес выразили и сотрудники ОКБ "Туполев". Поэтому из уст близких к Кремлю чиновников уже около года звучат опасения, что возможный переход контроля над "ВСМПО-Ависмой" в руки иностранных инвесторов является угрозой для национального оборонного комплекса.

Между тем совладелец "ВСМПО-Ависмы", председатель совета директоров Вячеслав Брешт ранее планировал после завершения продолжающегося сейчас конфликта с группой "Ренова" разместить акции титанового холдинга на бирже Нью-Йорка, а 13,4% акций своей компании уже продал институциональным западным инвесторам, представленным компанией Renaissance Securities. Из сообщения о создании СП с "Авиатехнологией" напрямую следует, что в его обязанности входит не допускать иностранных инвесторов на титановый завод. Следовательно, приобретение контроля над "ВСМПО-Ависмой" является логичным первым шагом в деятельности "АТ-Спецтехнология". В "Авиатехнологии" RBC daily сообщили, что распространение информации о деятель-

ности СП координирует "Рособоронэкспорт". Но Иван Скрыльник, заместитель начальника пресс-службы "Рособоронэкспорта", отказался комментировать детали управления совместным предприятием. Источник RBC daily в Минэкономразвития сообщил, что "знаком с проектом "Рособоронэкспорта", однако также отказался от дальнейших комментариев.

Г-н Брешт заявил вчера RBC daily, что не понимает, откуда возникло предположение, что ВСМПО будет поставлять титановый прокат на российские предприятия в последнюю очередь, после поставок Boeing и Airbus. "Со мной можно договориться", - утверждает он. Более того, по словам главы титанового холдинга, он говорил об этом с представителями авиационной промышленности, а также с премьер-министром Михаилом Фрадковым и главой "Роспрома" Борисом Аλεшиным. Генеральный директор "ВСМПО-Ависмы" Владислав Тетюхин подтвердил RBC daily, что с "Рособоронэкспортом" у титановой компании существуют давние рабочие отношения. К слову, если дело дойдет до продажи бизнеса "ВСМПО-Ависмы", г-н Брешт оценивает его стоимость в 3-4 млрд долл., то есть контрольный пакет может обойтись государству не менее чем в 1,5-2 млрд долл.

Проблему развития российской авиаотрасли Вячеслав Брешт видит не в поставках титанового проката, а в отсутствии проектов новых самолетов, которые могли бы конкурировать с продукцией Boeing и Airbus. По его мнению, единственным грамотным путем развития авиации в России сейчас могло бы стать партнерство с западными авиакорпорациями. Но чтобы Россия могла рассчитывать более чем на 3-4% в таком СП, правительству следует создать управляемое государством предприятие, включающее в себя три компании: ОАО "ГМК "Норникель", ОАО "Мечел" и ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма". Тогда есть предмет торга с Boeing и Airbus", - говорит владелец титанового бизнеса. Дело в том, что названные компании производят уникальные высокотехнологичные сплавы ("Норникель" - платиновые и палладиевые, "Мечел" - никелевые). Однако, отмечает Вячеслав Брешт, такой корпорацией нужно грамотно управлять. Сам он считает себя не способным выполнять работу чиновника.

Похоже, что НПО "Авиатехнология" потребовалось оборонщикам именно в качестве такого управляющего. Компания известна на рынке с начала 90-х, когда она взяла на себя обеспечение поставок на отечественные заводы, производящие высокотехнологичные комплектующие для самолетостроения. Позже "Авиатехнология" получила контрольный пакет ЗАО "Ступинская металлургическая компания" (СМК, производит высокотехнологичный авиационный прокат) и ОАО "Кулебакский метзавод" (КМЗ, выпускает металлургические полуфабрикаты авиационного назначения).

Менеджеры НПО имеют опыт эффективного управления предприятиями, связанными с авиацион-

ной отраслью. Но с 2001 года компанию стали преследовать неудачи. В 2004 г. ее вытеснили с СМК и КМЗ, а главе и основателю "Авиатехнологии" Сергею Мулину предъявили обвинение в хищении госрезерва (-сырья для СМК, розыскное дело № 12403 от 07.12.2001 с мерой пресечения - арест). Федеральные власти почти сразу признались, что взятый г-ном Мулиным резерв полностью возвращен, проценты за его использование выплачены (письмо Росрезерва № МП-5188/3 о том, что претензий по возвращению кредита нет), но уголовное дело против него остается открытым. Сергей Мулин с 2001 года жил за рубежом. А Виктор Ключай, выкупивший в 2004 г. с помощью неоднозначной операции более 60% акций КМЗ ("Авиатехнология" пыталась оспорить сделку, но

безуспешно), получил место в структурах власти: в настоящее время он является вице-губернатором Нижегородской области. Источник на одном из оборонных предприятий заявил RBC daily, что СП с "Рособоронэкспортом" станет для Сергея Мулина "индულгенцией". Скорее всего, уголовное дело закроют, и он сможет вернуться в Россию, уверяет собеседник RBC daily.

Мария МОЛИНА

источник: газета "RBC Daily"
23.01.06

ВЕРТИКАЛЬ КАПИТАЛА

Прошедший год ознаменовался еще большим огосударствлением экономики. Процесс аккумуляции активов федеральным центром вышел за пределы сырьевой отрасли, распространившись на предприятия обрабатывающей промышленности. Признаками снижения роли частного капитала стали также остановка приватизации и значительное увеличение собираемых в бюджетной системе средств.

Очередным столпом российской экономики, чей контрольный пакет скоро окажется в собственности федерального правительства, стала "Алроса" - вторая в мире после De Beers алмазодобывающая компания. Это не явилось неожиданностью: президент Владимир Путин еще четыре года назад поручал правительству консолидировать ее контрольный пакет. Сейчас в федеральной собственности 37% акций компании, еще 40% принадлежат Республике Саха (Якутия) и восьми ее муниципальным образованиям (улусам). Уже в наступившем году "Алроса" станет одним из бриллиантов в коллекции Росимущества, перейдя под его контроль путем простого перевода активов из республиканской собственности в федеральную. Причем правительство приобретает не только алмазодобывающее производство, но и значительный кусок газового бизнеса, так как "Алроса" в начале декабря установила контроль над ОАО "Якутгазпром".

Ряд экспертов видят в этом очередной шаг к полному огосударствлению сырьевого сектора и предупреждают о пагубности такой политики. Советник президента Андрей Илларионов убеждает всех в недопустимости национализации на примере Венесуэлы как единственной страны, где ВВП на душу населения ниже, чем полвека назад. При этом он умалчивает почему-то об опыте Норвегии, где нефтяная промышленность тоже была поставлена под полный контроль правительства, но качество жизни, согласно рейтингу Программы ООН по развитию, самое высокое в мире.

Национализация сырьевого сектора, таким образом, сама по себе не плоха и не хороша - все зависит от того, как государство сможет распорядиться приобретенными ресурсами. "Государственные компании и частные могут продемонстрировать одинаковую эффективность, - говорит аналитик Альфа-банка Константин Батунин, - но надо понимать, что она достигается разными путями". Государственные корпорации преуспевают в основном за счет "административного ресурса" и делают это в ущерб частным.

Показательна нынешняя ситуация в Иркутской области, где "Газпром" и "Роснефть" не без успеха оттесняют ТНК-BP от разработки Ковыктинского и Верхнечонского месторождений. Своеобразная российская банковская система, где из пяти крупнейших банков лишь один частный, помогает госкомпаниям получать доступ к выгодным кредитным ресурсам, в том числе и для поглощения частных. Хотя справедливости ради нужно отметить, что наибольшие заимствования российские сырьевые компании делают на внешнем рынке. Конечно, до национализации "нефтянки" в России дело пока не дошло. Находящиеся под государственным контролем предприятия за последние два года увеличили добычу нефти почти в 2,5 раза (примерно с 70 до 170 млн тонн), и все же до сих пор их доля в нефтедобыче составляет лишь немногим больше трети. Но если практика преференций госкомпаниям не прекратится, если они продолжат получать в разработку наиболее выгодные месторождения, через несколько лет их доля в нефтедобыче и без новых поглощений может превысить 50%.

НЕ НЕФТЬЮ ЕДИНОЙ

Помимо сырьевого сектора наиболее рьяно государство собирает активы предприятий оборонно-промышленного комплекса (ОПК). Одним из последних примеров стала покупка в середине ноября "Камов-холдинга". Прежний владелец - АФК "Система" - с радостью избавился от малоперспективного актива, а купивший его "Оборонпром" стал владельцем обоих российских вертолетных брэндов - "Ка" и "Ми". Теперь единственным логичным поворотом судьбы для

"Камов-холдинг" стало бы слияние с МВЗ им. Милы и последующее включение в структуру Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), которую государство пытается создать в течение по меньшей мере трех лет.

В свое время при рождении европейской авиакосмической корпорации EADS понадобились очень сильная воля сразу нескольких правительств и огромные финансовые ресурсы - как частные, так и государственные. В России и воля, и деньги должны быть государственными - таково общее мнение российских политиков. Еще в 2001 году была принята программа реформирования "оборонки", предполагавшая создание нескольких десятков крупных холдингов под эгидой государства. Экономисты придерживаются того же мнения. "В оборонной промышленности, конечно, государство должно играть ведущую роль", - говорит главный экономист "Тройки Диалог" Евгений Гавриленков.

Относительно же усиления роли государства в других отраслях мнения аналитиков расходятся. Правительство подвергалось критике за противодействие покупке "Силковых машин" компанией Siemens. Как многие считали, это подрывает доверие к России и дурно сказывается на инвестиционном климате. Но у руководства страны было другое мнение. Siemens задобрили огромным контрактом на производство скоростных поездов, а "Силковые машины" перешли под контроль государства. 7 декабря было объявлено о том, что РАО "ЕЭС России" купило 22,43% акций компании за \$101,4 млн и получило доверенность на управление еще 30,41%. Таким образом, у РАО блокирующий пакет "Силковых машин" в собственности (- еще до 7 декабря энергетический монополист владел 2,58% акций) и контрольный - в управлении. По словам главы РАО "ЕЭС России" Анатолия Чубайса, 80% оборудования его компании - производства "Силковых машин". Приобрести такую компанию накануне планирующейся модернизации электроэнергетической системы страны - довольно разумное решение.

Очевидны и преимущества консолидации у государства контрольного пакета акций "Газпрома". Получив его, правительство осуществит либерализацию обращения акций концерна. А это, как ожидается, приведет к еще большему росту его капитализации после прихода иностранных инвесторов.

СПАСТИ ВАЗ

Менее очевидна выгода от контроля над другим гигантом - "Автовазом". "Дочки" автомобильного предприятия, владеющие 61,85% его акций, были куплены "Рособоронэкспортом" примерно за \$700 млн (кредит предоставил Внешторгбанк). Уже 22 декабря на внеочередном собрании акционеров "Автоваз" официально перешел под контроль директоров - ставленников "Рособоронэкспорта" и Роспрома. "Если в остальных приобретениях государства присутствовала какая-то логика, то в покупке "Автоваза" ее пока не видно", - считает главный экономист инвестиционной компании "Ренессанс Капитал" Владимир Пантюшин.

Действительно, автомобильный гигант переживает не лучшие времена, сокращая свою долю на рынке год за годом. Он не является привлекательным активом, как нефтедобывающие компании, и на оборонное предприятие не похож, то есть не укладывает-

ся в общую логику последних государственных приобретений. Представители "Рособоронэкспорта" не спешат объяснять, зачем им понадобился Волжский автозавод, и остается лишь предполагать, что причиной покупки стала забота об отечественном автопроме, который сегодня выглядит не слишком жизнеспособным. Все-таки "Автоваз" и его смежники - это значительная часть российского машиностроения и несколько сот тысяч рабочих мест.

Раньше было ощущение, что правительство оставило надежду сохранить российский автопром. Но сейчас, очевидно, оно изменило свое мнение. Это подтверждается, в частности, недавними инициативами, которые огласил замминистра промышленности и энергетики Николай Сорокин. Теперь минимальные пошлины за ввозимые иномарки будут взимать при возрасте машины не больше года (раньше было 3 года), а максимальные - при возрасте не менее 5 лет (раньше было 7). То есть правительство, вступив в противоречие с прежними своими заявлениями, повышает пошлины на иностранные автомобили и защищает автопром путем его покупки. "Это самый плохой вариант спасения автопромышленности, который можно было бы предложить", - полагает заместитель директора Межведомственного аналитического центра Юрий Симачев. Несомненно, привлечь ресурсы для модернизации производства теперь будет легче, но вопрос в том, насколько эффективно ими смогут распорядиться новые собственники. Юрий Симачев уверен, что управлять столь сложным предприятием обрабатывающей промышленности должен частный капитал, а государственное "Автоваз" сделает его еще менее эффективным, чем он был до сих пор.

УДВОЕНИЕ ГОСУДАРСТВА

Еще одну важную тенденцию обозначил 30 ноября помощник президента Игорь Шувалов: "Сейчас приватизация остановилась вообще". Он добавил, что это происходит несмотря на то, что занимается данным вопросом давний сторонник приватизации - глава МЭРТ Герман Греф. Действительно, значимых приватизационных сделок не наблюдалось уже давно. Фактически еще со времени продажи госпакета акций Магнитогорского металлургического комбината его менеджменту в декабре 2004 года. Более того, список стратегических предприятий (то есть тех, которые не могут передаваться в частную собственность) периодически пополняется. Недавно в него попало ОАО "Камаз", и, судя по всему, оно будет не последним. "Есть и такие (предприятия. - "Ф."), которые не включены в список, но претендуют на то, чтобы роль государства в их управлении была выше", - заявил 29 ноября премьер-министр Михаил Фрадков.

Влияние правительства на экономику очевидно возрастает. Оно перераспределяет все больше денег, тормозит приватизацию и продолжает собирать активы в своих руках. "Я думаю, политика консолидации активов у государства продолжится", - говорит Владимир Пантюшин. Есть эксперты, которые воспринимают эту тенденцию как естественную. "В России сейчас рыночная экономика с высокой долей частного капитала", - утверждает Юрий Симачев. Кроме того, он полагает, что добывающие отрасли промышленности - это тот сектор, где значительное присутствие госу-

дарства, в общем, уместно. И даже если вся "нефтянка" будет национализирована, нельзя будет говорить о наступлении госкапитализма в России. Но большинство экспертов встревожено. "С середины прошлого года наблюдается решительный отход от прежней модели, которую с оговорками можно было назвать свободным рынком, в сторону построения госкапитализма", - с сожалением констатирует Евгений Гавриленков.

Определенную озабоченность, особенно в связи с ситуацией вокруг "Юкоса", высказывали и за рубежом. А западные СМИ называют происходящее либо новым переделом собственности в интересах узкой группы лиц, либо попыткой создать нефтегазовый инструмент для давления на соседей России и Западную Европу. Действительно, Россия пользуется своей сырьевой мощью как инструментом геополитики, причем все чаще и жестче. А управлять этой мощью удобнее, если у тебя в руках есть большой и послушный госсектор. Все это, а также непрозрачность крупных государственных компаний вызывает раздражение за границей и мешает повышению инвестиционной привлекательности России.

В правительстве это, к счастью, понимают, поэтому уже в наступившем году будут предприняты шаги по повышению доверия к российской экономике. Самые яркие из них - это либерализация акций "Газпрома" и IPO "Роснефти", которые станут частью общего курса на возобновление приватизации в 2006 году. Эти действия выглядят логичными и с политической, и с экономической точки зрения. Кроме того, положительно на репутацию российского бизнеса и на его лоббистский потенциал должны повлиять новые кадровые назначения. Герхард Шредер, бывший канцлер Германии, возглавит комитет акционеров управляющей компании Северо-Европейского газопровода. Велись переговоры с бывшим министром торговли США Дональдом Эвансом о том, чтобы он стал председателем совета директоров "Роснефти". Успехом они не увенчались, но вряд ли исчезло желание привлечь на высшие посты в ключевых предприятиях авторитетных и известных всему миру людей. А

значит, стоит еще ожидать громких кадровых решений. Российское руководство, таким образом, дает сигнал: "Да, у нас будет сильный госсектор, и мы остаемся за собой право пользоваться своим сырьевым влиянием для блага страны. Но в то же время мы хотим сделать российскую экономику более открытой, прозрачной и доброжелательной". Поверят ли этому сигналу иностранные инвесторы и политики, мы узнаем в наступившем году.

Доходы бюджетной системы России достигли в этом году рекордного с 1998 года уровня в 39% ВВП. Из них 36,6% - налоговые доходы. Государство перераспределяет с каждым годом все больше средств. Для сравнения: в США налоговые доходы составляют 25,4% ВВП.

В 2002 году доля государства в экономике рассчитывалась лишь по тем предприятиям, которые непосредственно принадлежали ему, и составляла, по данным Минэкономразвития, около 19%. С 2003 года, согласно международной методике, в подсчеты стали включать "дочек" и "внучек" госкомпаний. Благодаря этому удельный вес государства в экономике, по словам главы Минэкономразвития Германа Грефа, увеличился почти вдвое - до 30-40% ВВП. С тех пор правительство перестало озвучивать этот показатель, но, по разным оценкам, он вырос еще по меньшей мере на 5 процентных пунктов. Герман Греф, отвечая на вопрос "Ф.", сказал лишь, что доля государства в экономике "увеличилась, к сожалению", и пообещал сделать точные подсчеты и опубликовать их в марте 2006 года.

Александр КИЯТКИН

*источник: журнал "Финанс"
12.01.06*

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КАНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЮ 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: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

ТУРБИНЫ ДЛЯ "ДЕЛИ"

В январе НПО "Сатурн", ММПП "Салют" и ГП "Зоря - Машпроект" обменялись взаимными "заявлениями". Цель - привлечение внимания общественности к теме судовых газотурбинных установок и повышение собственных шансов в борьбе за растущий бюджет российского ВМФ.

Острая тема январских дискуссий - силовая установка для надводных кораблей среднего водоизмещения (корветов, фрегатов и эсминцев). Это объясняется постепенным "наполнением" реальными заказами ранее объявленных Минобороны РФ планов по последовательной разработке и строительству нового поколения кораблей ближней и дальней морской зоны. В настоящее время на заводе "Северная верфь" идет работа по 3-м корветам проекта 20 380 и подготовка к закладке головного фрегата проекта 22 350. Через пару-тройку лет очередь дойдет до нового эсминца, а затем и авианосца. После полутора десятка лет "безденежья" у ВМФ наконец-то появились средства на новые корабли. Что не замедлило сказаться на росте интереса к российской военно-морской технике иностранных заказчиков. Пожалуй, это и есть главная причина сенса "выяснения отношений" в промышленности. Так, в борьбе за бюджет флота поднимают "национальную тему", объявляя газотурбинный центр в Николаеве "иностранным предприятием". Российским менеджерам представляется "естественным", что ВМФ России "должен" покупать турбины только "у своих" (однако даже в США флот нет-нет, да и закупит турбину в Англии или на Украине, а дизель - в Германии). Особенно активно в этом направлении выступает НПО "Сатурн". Там желают расширить свое присутствие на рынке методом постепенного выдавливания украинских конкурентов. МО РФ уже подписало под выделением до конца 2007 г. 1,5 млрд. рублей на НИОКР по "рыбинским" темам М75РУ (судовая турбина мощностью 6 МВт) и М70ФРУ (10 МВт).

Кроме того, НПО "Сатурн" имеет 25%-ю долю в программе М90ФР (20 МВт). Головным предприятием по данной теме выступает украинское ГП "Зоря - Машпроект". Ранее там спроектировали, построили и поставили на несколько кораблей российского флота ее прообраз - М90. Используя обострение политического климата в отношениях между Украиной и Россией в своих целях, рыбинские менеджеры рассчитывают на увеличение доли "Сатурна" в проекте М90ФР. А если не получится - добиться ее закрытия и получить все бюджетные средства на новую, чисто российскую турбину аналогичной мощности.

В пресс-релизах НПО "Сатурн" позиционирует себя как "ведущую российскую двигателестроительную корпорацию". Однако по итогам 2004 г. предприятие (с 6,7 млрд. руб.) заняло лишь 4-ю позицию в рейтинге крупнейших моторостроительных фирм России (ММПП "Салют" - 12,7 млрд. руб., Пермский МК - 11,5 млрд., Уфимское МПО - 10,5 млрд.). Скромное 4 место не мешает фирме замахиваться на эксклюзивную роль "комплексного поставщика" судовых агрегатов практически на все серийные и проектируемые сегодня в России надводные корабли и катера.

"Сатурн" насчитал 10 проектов, подходящих для использования М75РУ, и 14 - для М70ФРУ. "Эти же двигатели обеспечат строительство всей номенклатуры предлагаемых российской промышленностью на экспорт кораблей и катеров водоизмещением от 100 до 40 000 тонн", - утверждает в его пресс-релизе.

Планы, как видим, грандиозные, вот только достижения пока незначительные. "Морская программа" в Рыбинске стартовала еще в 1992 г., но пока ни одной турбины флот не получил. И сегодня заказчики не спешат отовариваться на "Сатурне". Покупать-то, собственно, нечего: НИОКР по М75РУ и М70ФРУ еще не завершены. Опытные установки планируется предъявить ГСИ соответственно в III кв. 2006 г. и в IV кв. 2007-го. Вот и получается, что при (виртуальном) наличии "прекрасной корветной турбины М70ФРУ", ВМФ России строит корветы проекта 20 380 как дизельные. А на предполагаемый к закладке головной фрегат проекта 20 350 выбраны "машпроектские" турбины М90 и коломенские дизели. Три дополнительных индийских фрегата проекта 11 356 Talwar, которые построит "Янтарь", как и первая партия, уже поставленная, получают украинские ДТ59 и ДС71 (последняя - в классе М70). И даже строящиеся в Рыбинске для Вьетнама ракетные катера типа "Молния" оснащают не "сатурновскими", а "машпроектскими" турбинами М70 и М75.

Интересная картина получается. На новые российские и экспортные корабли турбины поставляет "Машпроект", а в Рыбинске продолжают успешно осваивать бюджетные средства по "морской" теме, запущенной 13 лет назад! И нервно реагируют на попытки других российских компаний "помочь" "Сатурну" в столь важном деле. На пресс-конференции 16 января директор программы "Сатурн-ВМФ" Леонид Иванов процитировал выдержки из статьи "ВПК" о намерении ФГУП "ММПП" - "Салют" участвовать в тендере на разработку и производство газовых турбин на корабли класса "фрегат" и "эсминец". И в порядке открытой дискуссии задал такой вопрос: "Если на "Салюте" говорят, что они намереваются сделать то же самое, за что Россия уже заплатила деньги, у меня возникает вопрос к тем людям в Федеральном агентстве по промышленности - Роспроме, которые курируют деятельность федеральных государственных предприятий. Возьмут ли они на себя ответственность подписаться под тем, что средства из прибыли от авиационного экспорта в Китай будут инвестированы в разработку, аналог которой уже оплачен?"

По просьбе "ВПК" ситуацию прокомментировал заместитель генерального конструктора ФГУП "ММПП" "Салют" Вячеслав Беляев. "Сам характер постановки вопроса как бы оправдывает расход тех бюджетных средств, которые "Сатурн" уже получил, - считает он. - И намекает на то, что Минобороны РФ нужно продолжать за это платить. Наши же предложения заключаются в том, что мы сами создаем двигатель и представляем его на государственные испытания. В таком случае МО РФ платит только за серийные образцы наших изделий. Мне кажется, что такой подход и стал причиной того, что на "Сатурне" забеспоко-

ились. Если говорить о расходовании бюджетных средств, то расходы государства на морские программы "Сатурна" будут гораздо больше в сравнении с теми, что предлагает "Салют" по установкам близкой мощности. Мы прекрасно знаем параметры М90 и М90ФР и предлагаем разработку турбины не 4-го, а 5-го поколения". Директор "Салюта" по информационным технологиям Дмитрий Елисеев заявил: "Государство отдало миллиард бюджетных средств украинскому государственному предприятию "Зоря - Машпроект" - на модернизацию турбины М90 в вариант ФР. И о чем при этом пекутся в Рыбинске? О том, чтобы московскому "Салюту" не достались деньги российского бюджета? Мы предлагаем за счет прибыли предприятия создать турбину 5-го поколения. Что тут плохого? Замечу также, что М90 вообще-то двигатель 3-го поколения. Сейчас его модернизировали и позиционируют как 4-е поколение. Мы же хотим сделать совершенно новый двигатель 5-го поколения, вложив минимум бюджетных денег".

"Мы считаем, что государство должно поддерживать конкурентную среду в промышленности, - продолжил тему заместитель генерального конструктора ФГУП "ММПП "Салют" Вячеслав Беляев. - Это тем более важно, когда речь заходит о создании двигателя 5-го поколения. Нельзя допустить, чтобы он создавался безальтернативно, одним предприятием. Иначе государственные средства будут потрачены нерационально. Повторится знакомая история: предприятие-монополист будет требовать все больше и больше денег на разработку изделия, потом еще на его модернизацию, затем на завершение работ. Должен быть конкурс проектов, что и предусматривается законом".

Вячеслав Беляев и Дмитрий Елисеев знают "морскую" тему на отлично. Они - из группы более чем 100 высококлассных сотрудников "Машпроекта", которые несколько лет назад приняли приглашение генерального директора "Салюта" переехать в Москву на работу в КБ предприятия. Пожалуй, сегодня во всей России нет лучшей "команды" по судовым турбинам и редукторам. Если рассматривать вопрос с позиций государства, то было бы глупо не использовать опыт, знания и, главное, желание этих специалистов в новых программах российского ВМФ.

Пока "Сатурн" и "Салют" дискутируют, украинский "Машпроект" продолжает поставлять в Россию и на экспорт серийные турбины 3-го поколения. На рынке ему приходится конкурировать не с российскими фирмами, а с американской General Electric и английской Rolls-Royce. Недавно индийское правительство достигло договоренности с США о лицензионном производстве на мощностях государственной корпорации HAL семейства газовых турбин General Electric LM2500 (18-27 МВт). Судовые варианты предполагается установить на авианосцы Air Defence Ships (полное водоизмещение 40 000 т), строительство которых начинается на верфи в г. Кочин. Кроме того, индийские верфи получили правительственный заказ на фрегаты проекта 17 Shivalik (5000 т), на которые также планируется LM2500. Всего на 3 авианосца и 12 фрегатов потребуется до 40 турбин общей стоимостью в 1 млрд. долл. Вот был бы хороший стартовый заказ на М90ФР! Однако, как следует из беседы с рыбинскими менеджерами, индийскими проектами на "Сатурне" не интересуются и вступать в борьбу за них не желают.

В 1997-2001 гг. индийские корабли ввели в строй эсминцы Delh, Mysore и Mumbai (6700 т). Эти корабли

проекта 15 были спроектированы с помощью "Северного ПКБ" на основе советских проектов 956 и 1155. Они оснащены агрегатами "Зоря - Машпроект" М36Э с турбинами ДТ59 (16 МВт). В настоящее время ведется подготовка к строительству 3-х эсминцев улучшенного проекта 15А. Индийцы примеряют на них LM2500. Как сообщил заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Виктор Комардин, Индия пригласила Россию принять участие в тендерах на оснащение кораблей небольшого и среднего водоизмещения. По всей видимости, речь идет о перечисленных выше проектах 15А, 17 и др. На "Сатурне", однако, на индийский тендер не торопятся. "Мы реалисты. И отдаем приоритет российским заказчикам. До 2010 г. мы будем работать практически исключительно на Россию", - заявил "ВПК" директор программы "Сатурн-ВМФ" Леонид Иванов. "На экспорт мы идем после 2010 г., - утверждает он. - И параллельно с открытием ОКР по 5-му поколению судовых турбин пойдем на гражданский сектор рынка".

Итак, "Сатурн" откладывает экспорт "на потом". Все внимание - вопросам раздела небольшого российского рынка. А это требует пересмотра ранее принятых обязательств в рамках российско-украинского СП ЗАО "Турборус". Леонид Иванов так сформулировал рыбинские условия друзьям-конкурентам из "Машпроекта": "Мы предложили в качестве первого шага подумать об увеличении доли локализации турбины М90ФР в России при сохранении изготовления редуктора и испытательной базы на Украине. Серийность у фрегатов небольшая. Ради пяти сложных редукторов перемещать производство в Россию дорого. Локализовать турбину легче. При этом мы готовы совместно выступать по продвижению агрегатов". По просьбе украинских акционеров ЗАО "Турборус" в Рыбинске согласились подождать ответа до 26 марта, когда на Украине пройдут парламентские выборы. "Мы можем еще немного подождать, - продолжает Леонид Иванов, - а дальше будем говорить с МО РФ по чисто российской турбине 5-го поколения в этой размерности. Заказчику придется решать вопрос - создавать ли дублирующее производство России под небольшое количество турбин или согласиться покупать их у Украины. Возможно, государство решит, что гораздо перспективнее перенести накопленный научно-технический задел в турбостроении, в частности по авиационным двигателям, на корабельную почву. Мы будем приветствовать такое развитие событий". Еще интереснее по этой теме высказался контр-адмирал Святослав Мосцеев, занимающий пост заместителя директора НПО "Сатурн" по военным программам: "В конце марта ВМФ четко нарисует облик морских сил общего назначения и роль газотурбинных кораблей в ней. Деньги, вкладываемые во флот, не такие уж и большие. Государство не выдержит создания параллельных структур и технологий. Необходимо концентрирование на главном направлении".

Итак, ВМФ России - на пороге важных решений. Остается ждать и надеяться, что они будут способствовать развитию здоровой конкурентной среды.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
31.01.06*

И В НЕБЕСАХ, И НА МОРЕ

В одном из первых январских номеров "Красной звезды", подводя итоги 2005 года, председатель Комитета Госдумы по делам СНГ и связям с соотечественниками Андрей Кокошин отметил, что в оборонно-промышленном комплексе все больше становится предприятий, способных обеспечить разработку и производство самых современных образцов вооружений и техники, необходимых силовым структурам.

К ним экс-секретарь Совета Безопасности РФ отнес Научно-производственное объединение (НПО) "Сатурн". Действительно, это предприятие у нас в стране и за рубежом известно как динамично развивающаяся структура в области авиационного двигателестроения. И вот на днях ведущая российская фирма объявила об открытии структурного подразделения в Санкт-Петербурге в целях создания и производства газотурбинных корабельных агрегатов для ВМФ России. Открытие филиала - логический этап той работы, которую НПО "Сатурн" проводит в течение десяти лет. Программа создания российских корабельных газотурбинных двигателей (ГТД) началась после утраты конструкторской и производственной базы по данным изделиям. В союзном государстве эта работа более пятидесяти лет велась на Украине. Причем разрабатывались и производились не только двигатели, но и энергетические установки для корабля целиком. Ведь сам по себе двигатель не самоцель, для корабля требуется вся система, обеспечивающая его движение. Директор программы "Сатурн" - ВМФ" Леонид Иванов и контр-адмирал Святослав Мосцеев рассказали о проделанной работе и поделились планами на ближайшее будущее по морской тематике.

Еще в 1993 году была создана совместная российско-украинская фирма ЗАО "Турборус", которая разрабатывала судовую энергетическую установку на базе двигателя М90ФР мощностью 27 500 л.с. для кораблей класса "фрегат" и "эсmineц". Начальный этап ОКР проводился совместно украинским НПКГ "Зоря-Машпроект" и Рыбинским конструкторским бюро моторостроения (РКБМ) (ныне оно как ОКБ-1 входит в состав НПО "Сатурн"). Осенью 2005 года ГТД М90ФР успешно прошел государственные испытания в составе газотурбинного агрегата М56. В итоге этой работы Россия получила первый корабельный двигатель, юридически принадлежащий ей, производство которого можно выполнять в стране. На РКБМ был также освоен ремонт ГТД и судовых агрегатов украинского производства для ракетных катеров "Молния", которые широко используются как нашим ВМФ, так и зарубежными. Именно с этого началось накопление эксплуатационного опыта.

В 2001 году главкоматом ВМФ была утверждена концепция создания российской базы морского газотурбостроения. При ее разработке исходили из

необходимости активизации опытно-конструкторских работ по созданию базовых двигателей, которые могли бы обеспечить потребности ВМФ России в этом виде судовой энергетики. В рамках этой программы на НПО "Сатурн" была выполнена реконструкция стендовой базы и осуществлена модернизация производства.

Работы, выполняемые в г. Рыбинске, это не копирование украинского опыта, а свой путь по использованию конструкторских, инженерных и технических заделов Рыбинского КБ моторостроения. За основу взят высокоэффективный газогенератор для перспективного всережимного бомбардировщика, разработавшегося в 80-е годы. На его базе началось создание М75РУ в классе 5.000 - 7.000 л.с. и М70ФРУ - 12.000 - 14.000 л.с. Параллельно на его же основе создавался двигатель для газоперекачивающих агрегатов по заказу ОАО "Газпром". Лидерная установка по "наземному" проекту три года назад прошла межведомственные испытания, на сегодняшний день наработала 8.000 часов.

Здесь надо особо отметить, что НПО "Сатурн", выполняя заказ ОАО "Газпром", отказалось от старой практики многих авиационных заводов. Реализована новая идеология изготовления и комплексной поставки газоперекачивающих агрегатов целиком. Денежные средства, полученные за счет серийного выпуска агрегатов для "Газпрома", позволили продвинуть и морскую тематику производственного объединения. В дальнейшем и государство изыскало возможности для увеличения финансирования, что обеспечит окончание ОКР в 2006 - 2007 гг. По прогнозам специалистов, при реализации своей морской программы НПО "Сатурн" сможет в ближайшие 10 лет поставить различным заказчикам судовые энергетические установки с 260 базовыми ГТД М75РУ и М70ФРУ.

Почему государство уделяет этой теме особое внимание?

Не секрет, что в настоящее время отечественные ГТД уступают по некоторым качественным характеристиками своим зарубежным аналогам. Однако без обладания опытом эксплуатации силовых установок невозможно дальнейшее продвижение вперед, а оно того стоит. К тому же после оснащения новыми установками российские корабли ВМФ и других силовых структур станут быстроходнее. Может, тогда из новостей исчезнут сообщения о длительных преследованиях иностранных судов, нарушающих наши морские границы с целью браконьерского промысла.

Не менее весомой причиной является создание специальных амфибийных транспортных средств для реализации программы освоения новых месторождений углеводородного сырья на полуострове Ямал и шельфа Арктики. Здесь, кстати, для транспортировки вахт, техники и грузов могут использоваться суда, близкие по конструкции к десантным кораблям на воздушной подушке "Зубр" и "Мурена". Помимо этого, способные работать на соленом морском воздухе

газотурбинные двигатели найдут применение на буровых платформах и припортовых объектах.

Российскими разработками уже заинтересовались некоторые зарубежные страны. Однако на внешний рынок могут продвигаться не только корабли, но и сами двигатели и агрегаты. Многие из стран - партнеров по военно-техническому сотрудничеству - имеют намерение модернизировать ранее купленные у нашей страны корабли с газотурбинными судовыми энергоустановками. Речь может идти и о комплектации кораблей зарубежных проектантов, например, в классе "корвет". Однако, прежде чем принимать окончательное решение, потенциальные заказчики хотят увидеть реализованный проект российского корабля с газотурбинным или дизель-газотурбинным агрегатом.

В соответствии с "Концепцией создания и применения газотурбинных двигателей и агрегатов надводных кораблей ВМФ" НПО "Сатурн", который определен головным разработчиком по этой тематике, завершает работы по созданию опытной партии базовых высокоэкономичных автоматизированных судовых газотурбинных двигателей 4-го поколения. Государственные испытания двигателя М75РУ пройдут уже во второй половине 2006 года, а в первом квартале 2007 года - М70ФРУ.

Создание и производство газотурбинных корабельных агрегатов требуют налаживания широкой кооперации российских предприятий, разрабатывающих и изготавливающих двигатели, редукторы, локальную систему управления, другие узлы и комплектующие. С этой целью на 2-м Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге, который прошел в прошлом году, ОАО НПО "Сатурн" (комплексный головной поставщик), ЗАО "Завод "Киров-энергомаш" - дочернее предприятие ОАО "Кировский завод" (агрегаты) и ФГУП НПО "Аврора" (системы управления кораблями) подписали генеральное соглашение. На головное предприятие решением Главкомата Военно-морского флота возложены функции комплексного поставщика газотурбинных агрегатов. Серийное производство и сервисное обслуживание данных судовых двигателей также будут вести в Рыбинске.

Очередным этапом в организации кооперации российских предприятий по созданию судовых газотурбинных агрегатов (ГТА) стало формирование в Санкт-Петербурге филиала НПО "Сатурн", основные задачи которого - разработка судовых ГТА на базе новых российских судовых ГТД 4-го поколения и реализация соглашений о производственной кооперации.

Такое решение, как пояснил директор программы "Сатурн" - ВМФ Леонид Иванов, вполне закономерно. Санкт-Петербург занимает особое место в судостроительной отрасли России. Здесь сосредоточены ведущие научные учреждения, курирующие вопросы боевого применения и конструкций кораблей и судов (1-й ЦНИИ Минобороны РФ, 24-й ЦНИИ Минобороны РФ, ЦНИИ им. академика Крылова и др.), ведущие учебные заведения по судовым ГТУ (Военно-морской инженерный университет, Морской технический университет, Университет "ВоенМех", Военно-морская академия и др.), крупнейшие судостроительные КБ, разрабатывающие проекты с газотурбинными судовыми установками (ЦМКБ "Алмаз", Северное ПКБ и

др.), серийные заводы, строящие корабли с судовыми ГТУ (Северная верфь, Балтийский завод, СФ "Алмаз", МЗ "Алмаз" и др.), основные производители редукторов (ЗАО "Киров-энергомаш", ОАО "Звезда" и др.) и САУ для судовых энергетических установок различных видов (ФГУП НПО "Аврора"). Не случайно именно здесь проводятся ведущие российские выставки по военному кораблестроению ("Морской салон") и гражданскому морскому судостроению ("Нева"). Именно в этом городе придется непосредственно решать большинство вопросов, связанных с привязкой судовых ГТА к конкретным проектам кораблей, взаимодействием с ключевыми контрагентами.

Руководителем филиала - заместителем директора программы "Сатурн" - ВМФ назначен Евгений Чихачёв, который ранее работал на заводе им. Климова, главным конструктором корабельных ГТА - Валентин Паюсов, до последнего времени - главный конструктор ОАО "Звезда". Под их руководством будет работать полноценное подразделение, укомплектованное квалифицированными специалистами ведущих заводов Санкт-Петербурга, КБ и институтов морского и газотурбинного направления, с большим опытом работы на предприятиях. Все это позволит быстро и грамотно решать задачи, поставленные перед филиалом в частности и НПО "Сатурн" в целом в плане создания российских ГТА для обеспечения потребностей ВМФ РФ и других силовых структур, а также гражданских проектов и экспорта.

В заключение отметим еще одну деталь. По мнению директора программы "Сатурн" - ВМФ Леонида Иванова, российско-украинское сотрудничество по этой тематике могло бы иметь хорошую перспективу. Однако политическая нестабильность, таможенные процедуры, введенный украинской стороной в прошлом году НДС на кооперационные поставки и некоторые другие проблемы мешают этому. Украинские партнеры НПО "Сатурн" ожидают итогов парламентских выборов. С точки зрения экспертов, у НПО "Сатурн" имеется резерв времени, но к концу года России и Украине необходимо принять решение по перспективам дальнейшего сотрудничества в этом вопросе: действуем мы на внешнем рынке сообща или политические амбиции возобладают в ущерб экономической целесообразности.

И еще. Как говорилось выше, у программы ГТД морской тематики довольно хорошие перспективы не только на внутреннем рынке, но и на внешнем. А это, согласитесь, возможность привлечения немалых инвестиций, государственных средств, ведь Концепция по ГТД рассчитана не на один год. Вот почему в последнее время появилось немало блефующих организаций промышленности, желающих только поучаствовать в "дележе пирога" под предлогом пересмотра ранее принятых решений на уровне Правительства РФ. Однако, думается, у государства нет причин для пересмотра своей позиции в данном вопросе. В этом мы убедились на примере головного разработчика морских ГТД. У этой программы, как говорят летчики, чистый горизонт, а моряки - семь футов под килем.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
27.01.06*

FALCON: БОМБАРДИРОВЩИКИ УХОДЯТ В ГИПЕРЗВУК

В США начата разработка глобального гиперзвукового бомбардировщика со скоростью полета свыше 10–20 Мах, глобальной дальностью полета и бомбовой нагрузкой до 5,5 т.

В США начата исследовательская программа, ставящая конечной целью разработку гиперзвукового глобального летательного аппарата, способного оказать немедленную и разноплановую поддержку войскам США в любой точке земного шара. Фактически, речь идет о первом в мировой истории гиперзвуковом бомбардировщике многоразового использования, позволяющем решать более широкий круг задач, чем обычные баллистические ракеты.

FALCON: ШТУРМ РУБЕЖА 20 МАХ

Программа Falcon Hypersonic Technology Vehicle ориентирована на разработку эффективного в эксплуатации высокоскоростного летательного аппарата с глобальной дальностью полета. Предстоит разработать подходящий для этого планер и двигательную систему, а также компактную, недорогую и быстро развертываемую стартовую систему, позволяющую аппарату достичь скоростей и высот, необходимых для перехода в гиперзвуковой режим полета. Программа осуществляется ВВС США и агентством передовых военных разработок DARPA при участии НАСА, центра космических и ракетных систем, национальных лабораторий Sandia, а также управления аэрокосмических аппаратов исследовательской лаборатории ВВС, расположенной на территории авиабазы Киртленд (штат Нью-Мексико), и ряда компаний - в частности, Boeing.

Реализация программы должна продемонстрировать техническую осуществимость полета со скоростями, близкими к первой космической (9-22 Мах) в диапазоне высот 30-50 км. В настоящее время ведется работа над созданием элементов конструкции аппарата, окончательная сборка которого будет осуществлена на предприятии компании Lockheed Martin в г. Вэлли-Форж, штат Пенсильвания.

25 января управление аэрокосмических аппаратов исследовательской лаборатории ВВС на авиабазе Киртленд выпустило первый документ по работам в рамках "гиперзвуковой" тематики. Специалисты лаборатории ведут разработку систем планера аппарата, а также защитных покрытий - давление на гиперзвуковой аппарат будет в 25 раз превышать аналогичный параметр для "шаттлов", температура достигнет 3 тыс. градусов.

В качестве одного из возможных решений рассматривается чисто углеродное покрытие, способное

переносить и высокое давление, и высокую температуру одновременно. Для защиты систем корабля от перегрева разрабатывается также многослойный и износостойкий термозащитный материал, способный многократно выдерживать рабочие режимы полета аппарата.

Кроме того, в лаборатории ведутся разработки новых средств навигационного обеспечения, пригодных для гиперзвуковых аппаратов, а также систем управления.

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Уже в сентябре 2007 года аппарат Falcon Hypersonic Test Vehicle-1 (HTV-1) должен будет совершить первый полет, в ходе которого ему предстоит развить скорость 19 Мах с выходом за пределы земной атмосферы и входом в нее в диапазоне высот около 30-50 км над поверхностью Земли. Весь полет займет менее часа, аппарат по завершении испытаний будет затоплен в Тихом океане.

Вторые летные испытания планируется провести в 2008-2009 гг. Аппарат HTV-2 усовершенствованной конструкции будет обладать повышенной управляемостью, а также более высоким отношением риска к летным характеристикам. Скорость полета также составит 22 Мах, полет продолжительностью свыше одного часа завершится затоплением аппарата в Тихом океане.

Третий, завершающий полет аппарата HTV-3, запланированный на 2009 год, будет существенно отличаться от остальных. Во-первых, максимальная скорость полета составит 10 Мах. Во-вторых, аппарат стартует с базы Уоллоп в штате Вирджиния и после завершения полета над Атлантическим океаном не погибнет. Аппарат будет спасен, что позволит протестировать свойства защитных покрытий, допускающих многократное использование.

Первый многоразовый гиперзвуковой аппарат будет также обладать более высокими аэродинамическими характеристиками.

"Мы добились значительного прогресса и готовимся провести первое испытание гиперзвукового летательного аппарата в 2007 году, - заявил менеджер проекта Falcon HTV-1 Расс Парч (Russ Partch). - Это предоставит нам возможность уникально быстрого воздействия на события, произошедшие в любой точке земного шара". При этом он отметил также, что программа призвана продемонстрировать в действии возможность немедленной доставки полезной нагрузки и оказания поддержки войскам США в любом регионе. Результаты трех летних испытаний, по мнению военных ученых, окажут огромное воздействие на разработку перспективных и "гибких" боевых платформ для доставки разноплановой полезной нагрузки.

В США разработки аппаратов, призванных летать в гиперзвуковом диапазоне скоростей и в

соответствующем диапазоне высот, приобретают особый приоритет - в особенности в связи с резко обострившейся гонкой ракетно-ядерных вооружений и появлением нового класса ракет - квазибаллистических.

Вслед за экспериментальным Х-43А, поставившим новый мировой рекорд скорости, начата разработка проекта HyFly - гиперзвуковой боеголовки, топливом для которой служит обычный авиационный керосин.

Созданы аэродинамические трубы нового поколения, позволяющие при относительно малых затратах получать в лабораторных условиях гиперзвуковой ламинарный поток. Это дает возможность отработать аэродинамику перспективных аппаратов и снизить их избыточный разогрев при турбулентном обтекании, а тем самым - и их массу.

FALCON: КОНЦЕПЦИЯ ПРИМЕНЕНИЯ

Как сообщает Military.com, программа Falcon (Force Application and Launch from CONus) ставит целью обеспечение возможности нанесения удара по любой точке земного шара с установленных на территории США пусковых комплексов с задержкой, не превышающей 2 часов. В настоящее время этот параметр составляет 12 часов.

Информация о самом аппарате пока что скудна - данных о его предполагаемой размерности, в частности, не приводится. Конструкция аппарата разрабатывалась в Ливерморской лаборатории.

Профиль полета HCV - смешанный. Прямоточный воздушно-реактивный двигатель со сверхзвуковой камерой сгорания прямоугольного сечения (так называемый "скрамджет") выводит аппарат на высоту около 40 км и отключается, после чего тот движется по баллистической траектории с апогеем около 60 км, а затем входит в плотные слои атмосферы. Когда HCV снизится до 35 км, скрамджет включается вновь, и цикл повторяется. Аэродинамическое качество позволяет аппарату осуществлять маневрирование при нахождении в более плотных слоях атмосферы.

Благодаря подобному профилю, по мнению разработчиков, удастся существенно повысить грузоподъемность аппарата за счет меньшей потребности в топливе, а самое главное - сэкономить на термозащите. Две трети полета аппарат проводит в космическом пространстве, где накопленное при движении в более плотных слоях тепло излучается в пространство. О невидимости - по крайней мере, в ИК-диапазоне - в этом случае, очевидно, придется забыть, однако сложное маневрирование, высота и скорость делают перехват подобной цели невозможной сегодня и трудно разрешимой даже в будущем задач.

Максимальная скорость полета составит 12 Мах, что даст возможность наносить удар на расстояние до 9 тыс. миль (свыше 16 тыс. км) менее чем за 2 часа. Использование гиперзвуковых средств доставки вместо ракет позволит обеспечить существенно большую гибкость за счет применения широкого спектра полезной нагрузки и меньшую уязвимость для средств ПРО противника. Указывается, что он сможет доставлять 12 тыс. фунтов полезной нагрузки (около 5,5 тонн) - вероятно, крылатых ракет или так называемых CAV (Common Aero Vehicle, бездвигательных беспилотных летательных аппаратов).

Последние будут представлять собой гиперзвуковые суборбитальные планеры, являясь, фактически, уменьшенной копией HCV, предназначенной для доставки полезной нагрузки массой до 500 кг на расстояние свыше 3 тыс. миль (около 5 тыс. км). Они могут появиться в войсках уже в 2010 году и смогут, по мысли аналитиков Пентагона, обеспечить заявленную оперативность задолго до ввода в строй полноценного HCV - ожидается, что это случится не ранее 2025 г. CAV позволят доставлять к цели, например, современные высокоточные боеприпасы или крылатые ракеты.

Третьим элементом системы Falcon станут SLV - Small Launch Vehicle, малое средство выведения. SLV будут использоваться как в качестве средства вывода CAV на высоту свыше 50 км и разгона до скоростей, позволяющих аппарату перейти в режим гиперзвукового планирования, так и как недорогое (менее \$5 млн.) и оперативное средство выведения полезной нагрузки массой до 550 кг.

КУДА НАЦЕЛЕН УДАР FALCON?

Программа Falcon была встречена американскими аналитиками с неподдельным скептицизмом. Удручает чудовищная стоимость программы и последующей эксплуатации бомбардировщика Falcon - стоимость одного полета аппарата будет составлять многие миллионы долларов. Пессимисты полагают, что аналогичные задачи существенно дешевле и проще можно решить с помощью обычных, "одноразовых" ракет.

Использование его для срочной поддержки войск в кризисных ситуациях не выдерживает критики. Большая гибкость применения, обеспечиваемая бомбардировщиком Falcon, имеет свои отрицательные стороны - решение на применение Falcon придется принимать вдалеке от поля боя; на него и на выбор поражаемых целей потребуются немало времени, к тому же, потребуются эффективное целеуказание. Аналогичную оперативность применения силы можно во многих случаях обеспечить и иными, менее затратными средствами - в частности, с помощью палубной авиации и многочисленных военных баз США, разбросанных по всему свету. В частности, огневую поддержку могут оказывать уже стоящие на вооружении армии США и активно применяемые БПЛА Predator, а в перспективе - и более тяжелые аппараты, аналогичные разведчику Global Hawk.

Правда, идея использования Falcon видится не столь нелепой, если к 2025 году США собираются вести военные действия с более соразмерным, чем Ирак или Афганистан, противником, обладающим эффективной ПВО, ракетно-ядерным вооружением и трудно достижимой для палубной авиации или базирующихся на кораблях крылатых ракет протяженной континентальной территорией. О какой стране в этом случае может идти речь, станет, очевидно, ясно в будущем.

источник: "CNews.ru
31.01.06

РОССИЯ ДОЛЖНА РАСПРАВИТЬ СВОИ КРЫЛЬЯ

"Российский авиапром жив, – говорит генеральный директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов, – и сегодня пришло время государству решить: как должна развиваться отрасль?"

В маленькой приемной руководителя крупнейшей в России заказчика гражданских самолетов кажется нескончаемым поток посетителей. Секретари разводят руками – это обычный распорядок дня. Большинство посетителей – директора предприятий и авиазаводов. Чтобы задать Александру Ивановичу несколько вопросов, нам приходится чуть-чуть потеснить очередного авиастроителя. Разговор начинаем "с колес" и прямо по существу.

- Компания "Ильюшин Финанс" всего за четыре года стала крупнейшим инвестором в отечественном авиапроме и, наверное, наиболее объективно понимает ситуацию в отрасли. Я знаю, что 2005-й был для вас непростым, но тем не менее успешным, расскажите, что удалось сделать?

- Действительно, мы пережили трудный год – претензии прокуратуры, судебные разбирательства – все это отразилось на нашей работе, но все-таки нам удалось завершить строительство 6 самолетов. Четыре среднедальнемагистральных Ту-204-300 поставлены в лизинг авиакомпания "Владивосток Авиа". Два дальнемагистральных Ил-96-300 построены для кубинской авиакомпании – это первая поставка российской авиатехники по схеме экспортного кредитования покупателя.

Всего с 2003 года наша компания построила 9 средне- и дальнемагистральных самолетов. Общий объем инвестиций в прошедшем году составил 7, 4 миллиарда рублей, что почти на 60 процентов больше, чем в 2004 году. Кроме того, нам удалось сформировать пакет твердых заказов и опционов для наших авиазаводов на 90 машин – Ил-96, Ту-204, АН-148, а это загрузка ведущих предприятий отрасли не менее чем на 4 года.

- Это, вероятно, огромные вложения, из каких источников идет финансирование?

- Общая стоимость заказов – более 30 миллиардов рублей, и без инвестиций нам не обойтись. Но не секрет, что авиастроение – отрасль очень затратная, инвестор не торопится участвовать в проектах, которые так долго окупаются, поэтому значительную часть затрат ИФК пока финансирует за счет собственного капитала. В частности за счет инвестиций наших акционеров. Так, государство в лице Минпромэнерго

России в конце прошлого года перечислило нам 2, 75 миллиарда рублей. В ближайшее время мы ожидаем поступлений от наших частных акционеров.

Кроме того, мы привлекаем заемные средства в форме банковских кредитов, реализуем вексельные программы.

Необходимо отметить, что в 2005 году объемы привлекаемых средств наконец стали сопоставимы с долей собственных средств компании, что приблизило наш бизнес к мировым стандартам авиационного лизинга. В идеале нам предстоит увеличить долю заемных средств до 65-75 процентов. Сегодня мы вышли на соотношение 50 на 50 процентов. Для сравнения: в западных компаниях это пропорция 20 на 80 процентов.

- То есть можно суверенностью говорить, что авиационный лизинг в России прижился?

- До недавнего времени рынок кредитования на приобретение самолетов в России практически отсутствовал, сейчас он находится в стадии становления. И сегодня очевидно, что без развития этого механизма мы вряд ли сможем выйти на плановые объемы производства и обеспечить потребности внутреннего рынка.

Пока нас сдерживает небольшая капитализация компании, что, конечно, не дает нам возможности говорить о конкуренции с ведущими лизинговыми компаниями мира.

- Это первый опыт частно-государственного партнерства. Насколько оно получилось эффективным?

- Если судить по итогам деятельности нашей компании за прошлый год, можно сказать, что сотрудничество было успешным. Без преувеличения – в производстве самолетов ИФК значительно опередила другие лизинговые компании, в которых участие частного капитала минимально. Хотя уже сегодня, к сожалению, появилось ощущение, что государству частный бизнес стал не нужен.

- Почему у вас сложилось такое впечатление?

- Практически всю вторую половину прошедшего года мы были вынуждены потратить на судебные тяжбы, чтобы доказать правильность процедуры покупки государством наших акций. Часть акций до сих пор остается под арестом, в результате мы как минимум в три раза сократили темпы производства авиатехники из-за невозможности привлечения необходимого финансирования.

За всем происходящим внимательно наблюдают все участники рынка гражданской авиации. Естественно, подобное развитие ситуации не стимулирует приток частного капитала в наш бизнес.

- А государство по опыту других стран способно полностью взять на себя финансирование такой затратной отрасли и эффективно ею управлять?

- Такие примеры действительно были, но отказ от рыночных механизмов был мерой временной. Сегодня частный капитал, частный бизнес являются признанными и наиболее эффективными механизмами управления в любой отрасли. Это мировая практика, ведущая к развитию, а не к стагнации или упадку.

- А как, по-вашему, должна выглядеть "идеальная формула" взаимоотношений государства и частного бизнеса в авиастроении?

- Российский авиапром, пожалуй, самая проблемная отрасль нашей промышленности.

Усугубляет положение устаревшее законодательство, отсутствие регулирующих правовых норм в области защиты прав собственности на авиатехнику, организации операционного лизинга. На мой взгляд, в случае налаживания действительно партнерских отношений государства и частного бизнеса в лизинге у правительства должна быть 2-3-летняя программа капитализации лизинговых компаний и субсидирования процентных ставок.

После этого авиализинг окончательно сформируется в качестве крупного финансового института, не требующего дополнительных бюджетных вливаний. Сегодня более остро стоит проблема технического перевооружения наших заводов, финансирования НИОКР в области авиастроения.

Эти функции, а также помощь в развитии экспортного кредитования в первую очередь должно взять на себя государство. Пока что мы не видим согласованной и, главное, четкой позиции государства в отношении отечественного авиастроения и компаний, которые здесь работают. Это создает массу проблем. Например, до сих пор нет единой точки зрения на модельный ряд самолетов, которые должны выпускаться в России.

- То есть мы до сих пор не знаем, какие самолеты строить?

- Наоборот. Производители давно определились в выборе продукта, который будет востребован авиакомпаниями. Но большинство заводов у нас - государственные, а оно действует выборочно, поддерживая лишь некоторые проекты, игнорируя остальные.

Необходимо понять: ориентируем мы будущую авиастроительную корпорацию на финальную сборку одного гражданского самолета из зарубежных комплектующих на паре заводов или создаем развитую структуру с производством всех комплектующих гражданского и военно-транспортного назначения, сохраняя и умножая научный потенциал отечественного авиастроения.

- Да, приходится часто слышать, что есть проект, который активно продвигает Роспром - региональный самолет RRJ, и он может занять нишу современных региональных самолетов. Вы с этим не согласны?

- Я согласен с тем, что проект RRJ нужен нашей промышленности, хотя бы для того чтобы возобновить процесс создания самолетов, но уже на новой (цифровой) технологической основе. Другое дело, что одним этим "хлебом" (RRJ) всю промышленность не накормить, а конкурентоспособных проектов мало. А те, что есть, не всегда поддерживаются в Центре. К сожалению, приходится констатировать, что если государство не загружает свои предприятия, то их надо либо закрывать, либо погашать возника-

ющие убытки. Нельзя делать вид, что они выкарабкаются как-то сами по себе или частный капитал вытащит их из этого состояния. Частный капитал в авиационной промышленности может быть успешным, только если его интересы совпадают с интересами государства.

- Не хочется проводить параллель с российским автопромом, но она очень напрашивается... Спрошу прямо: нам стоит готовиться к тому, что российские авиазаводы превратятся просто в сборочные площадки?

- Это очень болезненный вопрос для наших авиастроителей. Наверное, на него должны ответить ответственные за развитие авиапрома чиновники. Будем надеяться, что этого не произойдет, и мы не потеряем, например, возможность строить в нашей стране широкофюзеляжные самолеты.

Уже много сделано для создания нового Ил-98 - достойного преемника современного Ил-96. В новых разработках очень заинтересован и Китай, с которым уже есть некоторые договоренности о совместной разработке и производстве самолетов этого класса. Также важно не упустить момент и создать центр продаж военно-транспортной авиации, чтобы не потерять часть мирового рынка этой уникальной техники.

Здесь в числе приоритетов хотелось бы видеть возобновление производства в Ульяновске самолетов Ан-124 и модернизацию всего парка самолетов Ил-76. Неплохая перспектива просматривается и у военно-транспортной версии регионального Ан-148 в рамповом варианте.

В сегменте среднемагистральных самолетов у нас есть прекрасный задел - самолеты семейства Ту-204, постепенная модернизация которых обеспечит их конкурентоспособность на мировом рынке еще на 10 лет.

- Но если все-таки будет выбрана сборка, что произойдет с нашим авиапромом?

- Во-первых, сегодня в отрасли - на авиазаводах и смежных производствах - занято порядка одного миллиона человек. Для организации финальной сборки воздушных судов на двух-трех заводах потребуется всего несколько десятков тысяч человек.

Во-вторых, нужно понимать, что как только уйдем с рынка комплектующих изделий, мы на него не сможем вернуться. Авиастроение во всем мире развивается очень быстро, и делать поблажки нам никто не собирается.

Все разговоры сегодня, что импортные суда более качественные, честно говоря, не имеют никакого отношения к действительности. Наши самолеты могут конкурировать с западными образцами. Но какое будущее ждет наш авиапром, сегодня должно решить государство.

Мы со своей стороны сделаем все, чтобы российские самолеты по-прежнему летали.

Евгения СЕДОВА

источник: газета "Российская газета"
25.01.06

САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ: РОССИЯ ГОТОВИТ ОТВЕТ США

В России будут созданы 2 истребителя 5-го поколения, сообщил главком ВВС Владимир Михайлов. Один из них создается фирмой «Сухой» так, как и задумывалось ранее проектом ПАК ФА (Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации), известного еще под наименованием И-21. Второй самолет должен стать облегченной версией первого – вместо 2-х двигателей на нем будет установлен лишь один. Известие о скором появлении на вооружении российских ВВС самолета 5-го поколения комментирует научный сотрудник Центра анализа стратегий и технологий (АСТ) Руслан Алиев.

- В США завершается разработка боевого самолета 5-го поколения. Насколько конкурентоспособен будет его российский аналог?

- Никто из экспертов пока не знает, что это будет за самолет. И пока никаких точных официальных данных, касающихся характеристик этого самолета, нет. Даже неизвестно, как он будет выглядеть.

- Главком ВВС Владимир Михайлов пообещал журналистам, что уже в ближайшее время заинтересованную общественность познакомит с его дизайном.

- Пока еще не показали... Могу только сказать о том, что аналогичная совместная американо-европейская программа Jointstrike fighter уже близится к завершению, и даже уже известно, когда самолет будет поставлен на вооружение. В 2008 г. этот самолет поступит в американские войска. Даже уже известно, стоить он примерно будет от \$37 млн до \$50 млн. Так что, за исключением чисто технологических сведений, это абсолютно открытый проект. Сколько тратим мы на эту программу, неизвестно. Понятно только, что гораздо меньше. Достаточно посмотреть, сколько в нашей стране выделяется средств в год в рамках гособоронзаказа, и мы поймем, что цифры абсолютно несопоставимые. Занимается этими разработками АХК «Сухой», и сколько они тратят, сказать точно невозможно. Это закрытая информация.

- Существует возможность привлечь частные инвестиции в эту сферу?

- Этот холдинг является ОАО со 100%-м участием государства. С точки зрения его организационно-правовой структуры привлечение частных инвестиций исключено.

- Какими боевыми и летными характеристиками должен обладать самолет пятого поколения?

- Поколение, к которому принадлежит данный самолет, зависит не от того, как его позиционирует главком ВВС, а в зависимости от его соответствия ряду объективных критериев. Во-первых, это интеграция бортовой электроники. То есть пилот не сам отслеживает показания приборов, а за него это частично делает искусственный интеллект, который дает общую картину происходящего. И даже может подсказывать,

например, какие цели следует атаковать в первую очередь. Второй параметр - это возможность в течение длительного времени лететь на сверхзвуковой скорости (т.н. «крейсерская» скорость). И, наконец, в качестве дополнительной характеристики можно назвать малозаметность во всех волновых диапазонах.

- То есть речь идет о технологии Stealth?

- Да, именно так.

- Если мы представим себе, что данный проект действительно (по словам Владимира Михайлова) близок к завершению, и новый самолет (опять же по его словам) «поднимется в воздух не позднее 2007 года», то сумеем ли мы опередить США, начав первыми осваивать экспортные рынки?

- Дело в том, что F-35 (Joint Strike Fighter) уже включен в план поставок в американскую армию на 2008 год. Наш аналог в 2007 году только взлетит. То есть речь идет только о начале испытаний. И сейчас нельзя даже предположить, сколько времени пройдет, прежде чем самолет будет готов к серийному производству. Потому что, повторюсь, это безумно сложный и дорогой проект. Достаточно просто посмотреть, как долго у нас создается объединенная авиастроительная компания, чтобы понять, что наш авиапром не готов быстро «поднимать» такие проекты, как создание самолета пятого поколения. Даже при том, что в процесс создания этого интегрированного холдинга регулярно вмешивался сам президент. Не надо его трогать лишний раз. Учитывая это, ни один эксперт вам не скажет, сколько времени может занять подготовка к выпуску этого самолета.

- Каковы экспортные перспективы этой модели, если предположить, что России в течение ближайших нескольких лет все же удастся получить такой самолет?

- Когда борт все же будет создан, то его нишей станут те страны, которые традиционно закупают российскую технику. Это могут быть Перу и Венесуэла, Вьетнам, Китай и Индия.

- Двум последним Россия будет продавать готовые самолеты или технологию?

- Точно можно сказать, что это станет предметом долгих и трудных переговоров. Потому что в последнее время налицо тенденция, когда Китай и Индия отказываются от получения уже готовых образцов военной техники. И даже не хотят производить ее по лицензии. Они намерены участвовать в разработке. То есть за свои деньги они получают доступ к новым технологиям. С такой же проблемой, впрочем, сталкиваются и американцы, когда их европейские партнеры настаивают на аналогичном механизме участия. Могу точно сказать, что российский самолет процентов 20-30 рынка возьмет уже исходя только из качества и более низкой цены.

*Юрий ФИЛАТОВ,
Василий ВАНЬКОВ*

*источник: KMnews
17.01.06*

ДВИГАТЕЛИ 2006 IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

в рамках IX Международного салона
«Двигатели 2006» проводится

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС ПО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ

Программой научно-технического
Конгресса предусматривается
проведение симпозиумов
по следующим темам:

- двигатели и экология
- газотурбинное двигателестроение
- компрессоры
- камеры сгорания
- турбины
- поршневые и комбинированные
двигатели
- прочность, надежность
- системы автоматического управления
- диагностика
- методы испытаний
- технологии производства
- оборудование
- новые материалы
- технологии ремонта
- гранульная металлургия
- промышленные установки

ОРГАНИЗАТОР:

Ассоциация «Союз авиационного
двигателестроения» (АССАД)

105118, Москва, проспект Буденного, 19

тел. (095) 369-80-48,
тел./факс (095) 366-45-88
e-mail: assad@assad.ru

Информация о салоне размещена на
сайтах:

WWW.ASSAD.RU
WWW.DVIGATEL.RU

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

16-17 февраля 2006 года, Москва,
отель «Золотое кольцо»



Цели форума:

- создание единой профессиональной среды бухгалтеров авиастроения;
- получение информации «из первых рук» о новых нормативных актах в области бухгалтерского и налогового учета;
- организация конструктивного обмена информацией между разработчиками законодательных актов в области бухгалтерского и налогового учета и специалистами предприятий.

Основные темы:

- Порядок исчисления и уплаты авиастроительными предприятиями налога на добавленную стоимость с 1 января 2006 года. Новое в порядке применения налоговой ставки 0 процентов.
- Практика применения авиастроительными предприятиями главы 25 Налогового кодекса с учетом последних изменений и дополнений.
- Вопросы налогообложения авиастроительных предприятий налогом на имущество.
- МСФО – проблемы и перспективы применения. Формирование показателей бухгалтерской отчетности авиастроительными предприятиями. Признание и распределение нераспределенной прибыли.
- Вопросы бухгалтерского учета нематериальных активов авиастроительных предприятий в соответствии с требованиями ПБУ 14/2000 и ПБУ 17/02 и их соответствие правилам, установленным МСФО 38 «Нематериальные активы». Учет и амортизация нематериальных активов в свете требований главы 25 Налогового кодекса.

Организатор:

Клуб авиастроителей
127015 Москва, Бутырская ул., дом 46, стр. 1
тел. (495) 685-19-30, 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru

WWW.AS-CLUB.RU

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ЭФФЕКТЫ ТВЕРДОГО ПРОКАТА

Обработка методом твердого проката предотвращает преждевременный выход деталей из строя.

В деталях промышленных машин, подверженных динамической нагрузке, элементы геометрии деталей (выемки, выступы вала) и структура поверхности (выемки и трещины) могут вызывать превышение допустимого напряжения и привести к преждевременному выходу детали из строя. В целях противодействия этому некоторые компоненты, подвергающиеся высокой нагрузке, например поворотные цапфы в автомобилестроении и растягивающие винты в авиационном и в валах турбин электростанций, проходят специальную прокатную обработку. В связи с более низкой абсолютной твердостью магниевых сплавов и их повышенной чувствительностью к надрезу по сравнению с другими металлами, особое значение приобретает гладкость поверхности и свободная от засечек геометрия детали. При этом сплавы с содержанием магния особенно подходят для обработки

поверхности детали. Основой для этого является высокая твердость магния в отношении к его массе. Тем не менее, недостатками являются меньшая абсолютная механическая твердость в сравнении с другими легкими материалами, например, алюминием.

Здесь особое значение приобретает технология твердого проката, расширяющая сферу применения магниевых сплавов. Недостатки магния могут быть уменьшены применением метода твердого проката поверхности. Твердый прокат ведет к значительному улучшению свойств поверхности и боковых зон сплавов и повышает их твердость, расширяя область применения этих легких материалов. Технология твердого проката подразумевает механическую обработку поверхности материала без снятия стружки. Она применяется при изготовлении гладких поверхностей с высокой несущей нагрузкой и улучшенной сопротивляемостью коррозии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.iwf-unihannover.de
11.01.06*

ОПРЕСНЕНИЕ ВОДЫ ПРИ ПОМОЩИ ЭНЕРГИИ ВЕТРА

Инновативная технология позволяет опреснять воду, используя только ветровую энергию.

Исследовательская компания Wirtschaftsfoerderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH разработала новую технологию опреснения морской и использованной воды. На основе технологии механической паровой компрессии (MVC - Mechanical Vapour Compression) была построена опреснительная установка, работающая на ветровой энергии. Кроме этого, технология может быть использована альтернативно при помощи метода обратного осмоса (RO - Reverse Osmosis).

Установка состоит из основного компонента, башни конвертора ветряной энергии, чья энергия вращения при помощи трансмиссионного механизма заставляет работать компрессор. Высота температуры и

давления воды или пара затем доводится до необходимых величин, вследствие чего может наступить испарение. Превращение воды в пар ведет к конденсации пресной воды.

При использовании данного метода 75% требуемой энергии поставляется непосредственно из ветряной турбины и 25% через специальный генератор. Таким образом, процесс основывается не на превращении ветряной энергии в электричество и затем в механическую энергию, что позволяет избежать потерь энергии. Отказ от использования отдельной установки по преобразованию энергии также способствует существенной экономии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.de
19.01.06*

ОБРАЗЕЦ НОВОЙ СИСТЕМЫ ПОЛУЧЕНИЯ ЭНЕРГИИ НА ОСНОВЕ БИОМАССЫ

В рамках европейского проекта BION-PR была решена задача по обеспечению газотурбинных генераторов, работающих на биомассе, топливом высокой температуры с минимальными потерями эффективности.

В двухступенчатом процессе работы системы с газотурбинным генератором для производства электроэнергии используется биомасса. В первой фазе происходит превращение биомассы в кокс и первичные газы путем повышения температуры. На втором этапе смесь превращается в газ, содержащий водород. При-

меняемый на этом этапе процесс известен как газификация и реформинг. Проект был посвящен разработке новой конструкции, базирующейся на непрямом нагреве газообразователя - кипящего слоя - при помощи высокотемпературных тепловых труб. Проектная команда построила два прототипа мощностью 200 кВт.

Основной задачей, которую предстояло решить исследователям при разработке малого газообразующего реактора в косвенно нагреваемом карбюраторе этого типа, было обеспечение достаточного количества и мощности тепловых потоков.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
23.01.06*

OPEN MIND – 5-ОСЕВАЯ ТЕХНИКА ДЛЯ БЫСТРОГО И ТОЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Большую надежность рабочего процесса обеспечивает использование систем САМ

Продукты машиностроительной отрасли становятся все более сложными по своей форме. Вследствие этого инструменты для их производства зачастую имеют почти невозможную геометрию. Чтобы справиться с современными задачами, требуется симбиоз промышленных машин и систем управления. Одной из новейших разработок в этой области является машина Hiper Mill немецкой компании Open Mind AG. Новая версия этой машины открывает путь научному САМ-программированию в индустрии обработки при помощи 5-осевой технологии. Использование 5-осевой технологии особенно востребовано для ряда специальных задач в области авиастроения и машиностроения. Например, с ее помощью производится фрезеровка лопастей турбин, импеллеров, блисков ("блиск" - это англоязычное обозначение комбинированной детали, используемой в производстве турбин и приводных механизмов) и структурных частей. Одним из примеров такой 5-осевой техники является решение Hiper Mill.

Представленная на недавно прошедшей выставке Eurogold во Франкфурте версия Hiper-Mill 9.5 закладывает новое направление в использовании САМ-программирования в промышленных целях. "Основные преимущества метода 5-осевой обработки", говорит доктор Эйке Юнг (Eike Jung), опытный специалист компании Open Mind AG, "заключаются прежде всего в возможности применения альтернативных и более жестких инструментов, в большей доступности детали для резки с обратной стороны, в уменьшении количества этапов обработки и в отказе от эродирования." Hiper Mill считается единственной системой САМ, которая может принимать данные из САД-программ вроде Catia, Autodesk или Hiper CAD, преобразовывать их, и на основе данных создавать стратегии обработки различных промышленных поверхностей в машиностроении и в производстве турбин, производя детали со сложнейшей геометрией.

Система позволяет оптимально сохранять имеющуюся базу знаний и оперативно прибегать к нужной

информации. Кроме этого, новая версия системы, будучи удобной в выполнении программирования, обладает эффективными новшествами в процессе 5-осевой обработки и предотвращении аварий, что гарантирует еще большую надежность производственного процесса. В продукте Hiper Mill компания Open Mind воплотила стратегии, позволяющие снизить затраты на программирование и одновременно повысить надежность процесса и качество обработки. Очень хорошим частным примером такого подхода является технология распознавания свойств. С ее помощью может распознаваться и перерабатываться информация о геометрии плоскостных и объемных фигур. Эта технология применяется сразу ко всей модели. Она распознает не только места для сверления и фрезеровки, но и другие фигуры, такие как карманы или плоскости. Таким образом, введенные конструктором данные используются в процессе САМ-программирования. Все распознанные свойства фрагмента детали Hiper Mill сохраняются одним списком, а пользователь может отправить их прямо на обработку. На этом этапе и начинается действие нового концепта САМ-программирования, введенного компанией Open Mind.

Новая версия Hiper Mill 9.5 делает возможным совмещение в одном макросе стратегии обработки и информации об инструментах и размещать информацию в единой базе данных. Управление информацией по производству детали из единой базы позволяет пользователю искать информацию по определенным критериям и целенаправленно выбирать макросы. Такая автоматика и простая схема сопоставления свойств предмета и макроса сводят затраты на дополнительное программирование к минимуму. При помощи этой технологии в короткий срок можно реализовывать даже сложные задачи. Это решение означает значительную экономию времени не только в теории, но и на практике, что было успешно доказано уже используемой в промышленности программной системой Hiper Fact того же производителя. Пользователи сообщают о экономии времени на 30%.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.de
29.01.06*

НАТЯЖЕНИЕ ПЛАНШАЙБ ВЕЛИЧИНЫ "XXL"

Планшайбы с диаметром более 5 м и промышленные детали, такие как рабочие колеса (роторы) турбин весом более 200 тонн, могут вызвать вопросы даже у специалистов.

Как можно присоединить эту уникальную по своим размерам деталь к планшайбе? Одно из возможных решений предлагает предприятие Jakob Antriebstechnik. Оно является производителем специальных стержней для силового натяжения, позволяющих манипулировать лапами и передвигать эти огромные планшайбы. Эти стержни могут применяться в крепежных шайбах и планшайбах на вертикальных, горизонтальных, плоскостных и прокатных токарных станках, а также шлифовальных станках и специальных машинах. Примером конструкций, основанных на иных принципах, являются конструкции, производившиеся

компанией Optima. Натяжные лапы таких планшайб натягивались при помощи механического ключа и дополнительной насадки. До 90-х гг. в строительных стержнях Optima для увеличения силы применялась система двойного коленчатого рычага. Были произведены тысячи стержней для натяжения такой конструкции, многие из которых до сих пор используются в производстве. После вступления предприятия Optima в группу компаний Jakob, проблема механизмов для сборки крупных промышленных машин снова стала одной из целей инженеров Jakob, в результате чего разработаны серии MSP и MSPD, содержащие концепцию стержней силового натяжения нового типа. Новые крепежные стержни компактней, прочнее и имеют большую силу натяжения и высоту подъема.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.jakobantriebstechnik.de
12.01.06*

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ СОСТОИТСЯ!

Клуб авиастроителей получил гораздо меньше заявок, чем предполагалось организаторами форума.

Однако форум бухгалтеров состоится! Так решил Президент Клуба авиастроителей Юрий Елисеев. Возможные убытки, связанные с немногочисленностью форума взяли на себя ФГУП МППП "Салют" и Авиакосмофонд.

Форум нужен, информацию об этом мы получаем по телефонам ежедневно. Нам звонят бухгалтеры и финансовые работники практически всех предприятий промышленности.

Небольшое число заявок связано, скорее всего, с некоторым недоверием к способности клуба организовать столь серьезное мероприятие. Это ведь первый опыт такого рода. Мы четко понимаем, что каче-

ство организации Первого форума неизбежно скажется на популярности последующих встреч и приложим все возможные усилия к тому, чтобы общение участников форума прошло максимально плодотворно.

Мы благодарны специалистам Министерства финансов РФ, которые также понимают важность форума и готовятся к нему.

Первый Всероссийский форум бухгалтеров авиастроительных предприятий, который состоится 16-17 февраля 2006 года в Москве, в отеле «Золотое кольцо».

источник:

*Клуб авиастроителей
20.01.06*

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "БОРЬБА ЗА ТАЛАНТЫ В РОССИИ И СНГ"

Сегодня, когда климат делового сотрудничества постоянно меняется, создавать и поддерживать конкурентные преимущества любой компании непросто. Ощутимый вклад в конкурентоспособность компании вносит человеческий ресурс (HR) – самый ценный на сегодняшний день.

Именно этим вопросам была посвящена Международная конференция "Борьба за Таланты в России и СНГ: Стратегии Рекрутинга и Удержания Топ-Менеджмента", которая проходила с 23 по 24 января 2006 г. в Москве, в отеле "Националь".

На Конференции в качестве одного из докладчиков выступил главный редактор "Бюллетеня Клуба авиастроителей" Александр Клейн.

Его доклад "Рейтинг мотиваций в саморазвивающихся организациях" был посвящен вопросам создания эффективных инновационных сред в компаниях, а также вопросам мотиваций топ-менеджеров современных компаний.

Среди докладчиков и участников Конференции: Microsoft Russia, OCS (НKK Холдинг), Институт корпоративного развития РАО ЕЭС, Ассоциация консультантов по подбору персонала, Shell Exploration and Pro-

duction, Ward Howell International, интернет-лаборатория "Ксан", "Квазар-Микро", Begin Group, ТОО "KaP-Тел" (Beeline Kazakhstan), Ritzio Entertainment Group, HRG, "М-Видео Менеджмент", Ассоциация центральной и восточной Европы по развитию менеджмента, телерадиокомпания "31 канал" (Медиахолдинг), ОАО "НЭТА", кадровое агентство "Business Connection", "Грузо Мобил", "Акзо Нобел", Alexander Hughes, BBDO, Citi Group, "Сахалин Energy", Top Person, Ancor Recruitment, VHP Billiton, KPMG, "Российская Кадровая Ассоциация", SEB Bank, CISCO Systems Ltd, TetraPack, "Транснефть", Imageland, Heineken, Hewlett Packard, Atelit и многие другие.

Конференция организована Пражским офисом компании MarcusEvans.

MarcusEvans www.marcusevans.com — международная компания, которая более 20 лет специализируется на проведении международных конференций, конгрессов и саммитов в важных коммерческих секторах мирового рынка, имеет о офисы в 31 стране мира (Америка, Европа, Азия).

источник:

*Клуб авиастроителей
25.01.06*

ВЫЕЗДНОЙ СЕМИНАР – ТРЕНИНГ ПОВЫШЕНИЯ ПЕДАГОГИЧЕСКОГО МАСТЕРСТВА ДЛЯ УЧИТЕЛЕЙ ЛИЦЕЯ 1550

25–27 декабря 2005 г. педагоги и администрация Лицея 1550 провели выездной семинар – тренинг повышения педагогического мастерства. Семинар проводился в рамках мероприятий Городской Экспериментальной Площадки (ГЭП), открытой на базе Лицея при поддержке Клуба Авиастроителей в сентябре 2005 года.

Под руководством доктора психологических наук, научного консультанта ГЭП, профессора В.А. Ясвина коллеги решали задачу объединения коллектива, создания сильной команды, способной решать задачи, поставленные перед Лицеём в рамках эксперимента. Об успехе семинара можно судить по отзывам педагогов.

Хромова М.Л.:

Создание команды необходимо, если мы хотим не только обучить, но и воспитать человека. В команде больше доверия, координации, понимания, сопереживания, хорошего настроения. А если есть цель и общение, то возникают общие методы достижения цели.

Кроме того, появляется пример для учащихся. Хорошая команда притягивает к себе – они тоже присоединяются к единству, проникаются его целями и учатся достижению своих целей. А приоритетные цели они видят в команде.

Выезд был нужен, и мне понравился, мы лучше узнали друг друга. Мне хотелось поехать, т.к. раньше с психологическими тренингами я не сталкивалась и не знала, как это работает. А ведь работает!

ПОБЕДА М.ПИТЕРСКОГО

Мультипликационному фильму "В.П.Чкалов" в декабре 2005 года присуждена 1-я Премия на XVI Международном Кинофестивале детского и юношеского творчества.

В декабре 2004 г. весь мир отмечал 100-летие первого полета братьев Райт и 100-летие со дня рождения известного летчика-испытателя В.П.Чкалова.

Этим знаменательным датам была посвящена Первая Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания, которую проводил Авиакосмофонд. На празднике в честь 100-летия В.П.Чкалова, который состоялся в рамках Олимпиады в московском Лицеё №1550, присутствовал Миша Питерский, у которого возникла идея создания мультфильма об этом замечательном советском летчике.

Идея была воплощена в жизнь. Мультфильм был создан творческим коллективом мультстудии "Чебурашка" под руководством А.Б.Сторожевой. Рисунки и модели выполнены М.Питерским.

Впервые эта работа была показана зрителям на Второй Олимпиаде по Истории Авиации и Воздухоплавания и вызвала широкий интерес и ребят и взро-

Грудянова Л.В.:

Накануне нового 2006 года администрация Лицея предоставила мне возможность принять участие в учебном семинаре под руководством Ясвина В.А.

Семинар мне очень многое дал. Наши искренние, доверительные разговоры, беседы, общение с коллегами и вопросы руководителя семинара пробудили во мне возможности, желание взглянуть на себя со стороны, определить свое место в коллективе и отчасти понять своих коллег.

Семинар наш, несомненно – шаг к созданию команды, способной на решение сложных задач, проблем, с энергией на новые дела.

Думаю, что такие коллективные семинары с выездом на 2-3 дня очень полезны, т.к. они объединяют педагогов, учат чувству "локтя", открывают творческие возможности, мобилизируют на полезные общие действия в деле обучения и воспитания.

Зотова Т.С.:

Так случилось, что на выездной семинар я не поехала. После, поговорив с коллегами, я поняла, что пропустила много интересного. С удивлением узнала, что не было скучных лекций и пафосных презентаций. Учителя воодушевленно рассказывали о работе на семинаре, признавались, что на многое взглянули по-другому. Появилось желание изменить привычный подход к обучению.

Следующий выездной семинар педагогов Лицея запланирован на 3-5 марта 2006 года.

источник:

*Клуб авиастроителей
15.01.06*

слых. 9 мая 2005 года фильм демонстрировался на сценической площадке СВАО г. Москвы. 27 октября 2005 года фильм был показан участникам заседания Клуба авиастроителей. В конце ноября состоялась встреча автора фильма М.Питерского с дочерью Валерия Павловича Чкалова – Валерией Валерьевной – в доме-музее известного летчика. Валерия Валерьевна поделилась своими воспоминаниями об отце, показала уникальные музейные экспонаты. В дом-музей В.Чкалова была передана копия мультипликационного фильма. Просмотрев фильм, Валерия Валерьевна сделала несколько критических замечаний, но в целом оценка фильма была достаточно высокой. В память об этом дне автор фильма получил прекрасные книги о В.Чкалове. Мы очень благодарны Валерии Валерьевне и ее супругу Рему Ивановичу за удивительно теплый, радушный прием.

Мультипликационному фильму "В.П.Чкалов" в декабре 2005 года присуждена 1-я Премия на XVI Международном Кинофестивале детского и юношеского Творчества. Поздравляем авторов фильма с заслуженной наградой!

*источник: Клуб авиастроителей
20.01.06*

ТРЕТЬЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет

ОРГАНИЗАТОРЫ

Клуб авиастроителей
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н.Э.Баумана
Московский авиационный институт (Университет)
Московский авиационно-технологический институт (Университет) им. К.Э.Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!
Телефон/факс: (495) 685-19-30; 685-26-30**

СПОНСОРЫ ОЛИМПИАДЫ

ММП «Салют»
ФГУП «ГосНИИАС»
СФ «АСТО – Гарантия» (ЗАО)
КБ «Нацпромбанк» (ЗАО)
ОАО НПП «ЭГА»
Рекламно-производственная фирма ГАРУСС
"МСЗ-САЛЮТ"
ОАО "Авиапром"
МИКОЯН Степан Анастасович

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для почтовых отправок:
127015 Москва, ул. Бутырская, дом 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. На конверте должна быть пометка: "Олимпиада".
Электронная почта: olymp@as-club.ru. Поле "тема" должно содержать пометку: "Олимпиада".
Телефон: (495) 945-86-00.

WWW.OLIMP.AVIACOSMOFOND.RU

С.А.МИКОЯН ПОДДЕРЖАЛ ОЛИМПИАДУ

**Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель
СССР, генерал-лейтенант авиации,
заместитель главного конструктора
НПО "Молния" по летным
испытаниям, член Клуба
авиастроителей Степан Анастасович
Микоян поддержал Третью
Ежегодную Олимпиаду по истории
авиации и воздухоплавания.**

И не просто поддержал, а прислал денежный перевод на расходы по ее проведению!

Степан Анастасович! Спасибо огромное! И за внимание, и за перевод, и за доверие. Знать, что Вы рядом, это само по себе уже огромная награда и для нас - организаторов и для ребят - участников.

Здоровья Вам!

*источник: Клуб авиастроителей
26.01.06*

ЗАКАНЧИЛСЯ ПРИЕМ ЗАЯВОК НА ТРЕТЬЮ ОЛИМПИАДУ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Прием заявок на Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания закончился 16 января 2006 г.

Подробности на сайте Олимпиады <http://olymp.as-club.ru>

*источник: Клуб авиастроителей
13.01.06*

"УЧИТЬСЯ С УДОВОЛЬСТВИЕМ!"

В последние годы транснациональные компании — Intel, IBM, HP — стали проявлять большой интерес к российскому образованию, вкладывать значительные средства в различные инициативы, с ним связанные. Мы решили поинтересоваться мнением по этому вопросу у проректора по информатизации и новым технологиям образования Российского государственного гуманитарного университета (РГГУ), члена Клуба авиастроителей Сергея Викторовича Кувшинова.

PC Week: Чем объяснить такой интерес ИТ-грандов к в общем-то скромной сфере российского образования?

Сергей Кувшинов: Вы действительно очень точно уловили тенденцию нашего времени, когда многие компании, как создатели программного обеспечения, так и производители оборудования — сетевого, компьютерного, аудиовизуального, увидели в российском образовании серьезный рынок для своих продуктов. До недавних пор они его просто не замечали и ориентировались на крупные коммерческие структуры, а сегодня рынок образования становится для них приоритетным.

Причина в том, что "меловой период" в истории цивилизации еще не закончился. Хотя по научным данным он уже завершился, но в образовании -- продолжается. В большинстве компьютерных классов в России сплошь и рядом пишут мелом, что не только неэффективно, но иногда и просто недопустимо. У нас ведь еще очень часто используются традиционные, а если называть вещи своими именами, то просто средневековые технологии подачи учебного материала. Наше образование только делает вид, что разрабатывает новые образовательные методики на базе "хайтека", а на самом деле они укладываются в старую схему репродуктивной передачи знаний. Сегодня стоят уже другие цели и задачи по внедрению новых технологий.

Сейчас одна из главных задач — это создание устойчивой мотивации у студентов к получению знаний, другая — поиск новых форм и инструментов освоения этих знаний. Возможности современных технологий буквально подсказывают нам, что надо в корне менять как сам учебный материал, так и способы его доставки, переработки, приемы творческого применения. Это основано на том, что аудиовизуальные, компьютерные, интерактивные и другие технологии сегодня задействуют практически все каналы восприятия информации. Появляется новая культура образования — мобильная, аудиовизуальная и т. д.

Нельзя не отметить, что и в правительстве изменилось отношение к образованию, здравоохранению и другим социальным программам — они становятся первоочередным приоритетом, стратегическим направлением вложения государственных средств. Хотя и не быстро все происходит, но мы начинаем это

внимание на себе ощущать. Именно потому и западные компании стремятся завоевать позиции на данном рынке. И в этом нет ничего плохого, поскольку вместе с активным выходом на рынок зарубежные компании открывают и массу социальных программ по поддержке и развитию российского образования. Уместно назвать очень масштабные программы корпорации Intel, Microsoft, программы компании Smart Technologies по использованию интерактивного оборудования и т. д.

Дело внедрения новейших технологий образования принесет успех только тогда, когда станет непосредственной заботой всех участников и организаторов образования, от министра до учебно-вспомогательного персонала вуза. Это должно стать главным вектором образовательной политики.

Спецификой сегодняшнего дня является и то, что компьютерные технологии выступают в сплаве с презентационными, аудиовизуальными и коммуникационными. Даже мобильные телефоны начинают работать на образование. Чтобы все эти технологии принесли пользу, необходимо выработать единую политику их продвижения. Надо тщательно продумать концепцию модели Hi-Tech-образования и весь процесс усвоения знаний, сделать обучение более креативным, ведь, если задуматься, то учеба — это одна из ключевых насущных потребностей цивилизованного человека. Учебный процесс должен доставлять удовольствие и удовлетворение и тому, кто учит, и тому, кто обучается. Вот наша задача! Не зря за рубежом уже давно появился термин "edutainment" — английское слово, образованное из двух: "обучение" и "развлечение". Суть его — в предоставлении знаний через активные, если хотите, зрелищные технологии.

Если говорить о том, что мешает внедрению новых технологий в образование, то главным препятствием, так сказать, "слабым звеном", вполне серьезно можно назвать наш профессорско-преподавательский состав. Мы сегодня с полным правом можем сказать, что ИТ-студент, то есть студент, полностью владеющий самыми современными ИТ, уже появился, он готов получать знания новым способом. Беда в том, что пока нет ИТ-преподавателей, которые смогут ему эти знания таким образом дать. Поэтому самая важная задача сегодня — подготовка и переподготовка профессорско-преподавательского состава, точнее даже, создание преподавателей новой формации. Надо не просто освоить новые технологии, а научиться эффективно соединять их со всем наработанным опытом российской педагогики. Тогда новый инструментарий, сращенный с большим опытом, даст желаемый результат и студентам будет интересно учиться, они будут делать это с удовольствием. Тогда и результат будет другого качества. Стоит отметить, что в неумелых преподавательских руках даже самая умная техника не поможет.

PC Week: Расскажите более конкретно о том, что делается в этом направлении в вашем университете.

С. К.: Информатизация учебного процесса — это одно из стратегических направлений развития нашего вуза, по сути дела это программа его стратегического

развития. Наш корпоративный девиз: “Вековые традиции и современные технологии”.

Кстати, РГГУ — один из первых университетов, где введена должность проректора по информатизации и новым технологиям образования. Мы активно взаимодействуем с проректорами по научной и учебной работе, но у нашей службы своя специфическая сфера деятельности.

Нам в этом отношении повезло еще и потому, что гуманитарные науки лучше всего ложатся на самые современные высокие технологии. Честно говоря, у нас в университете даже понятие “компьютерный класс” вышло из обихода, как что-то устаревшее и не вполне адекватное. Сегодня в РГГУ функционируют 22 многофункциональные аудитории, в которых идет учебный процесс по всему спектру гуманитарных дисциплин.

По моему, одни названия этих аудиторий говорят сами за себя: “мультиплексный класс”, “класс интерактивной визуализации”, “визионариум”, “класс мобильных технологий”, “мультимедийный лингфонный класс”, “класс виртуальные чернила” и другие. В этих классах мы стараемся найти рациональные формы ведения учебного процесса с использованием методических обучающих комплексов нового поколения. Проводные и беспроводные проекционные устройства, многоканальный звук, современные сетевые интернет-технологии, интерактивные устройства типа Smartboard — все это заставляет перестраивать весь процесс обучения, менять планировку помещений, одним словом — создавать новую среду эргономичного обучения. Даже к дизайну помещения, к конструкции студенческих столов, к микроклимату в классе предъявляются новые требования. Но вместе с этим возникает и более важная задача — создание новых методических пособий (как для студентов, так и для преподавателей), которые обеспечат высокое качество образования с использованием всех новейших медийных технологий. У нас существуют несколько учебно-научных центров, в которых преподаватели совместно со студентами разрабатывают “модельные” обучающие комплексы нового поколения.

Итак, первая часть — это высокотехнологичное оборудование наших классов, вторая — обучающие программы, специально предназначенные как для работы в них, так и для самостоятельной работы, третья — сами ИТ-преподаватели, которые могут эффективно пользоваться всеми имеющимися средствами для достижения своих образовательных целей. Чтобы подготовить таких специалистов, в РГГУ была открыта школа ИТ-преподавателей и школа педагогического мастерства. Мы учим педагогов тому, как “хай-тек” может помочь им перейти от старой парадигмы преподавания к новой, от репродуктивного образования — к креативному. Еще одна задача этой школы — сохранять, аккумулировать накапливаемый годами опыт преподавания, органично вписывая его в новую образовательную среду классического университета.

Естественно, работа идет не только в стенах школы, у нас постоянно действуют семинары, конференции, проводятся различные конкурсы. Мы не могли бы продвинуться на этом нелегком пути, если бы у нас не было надежных партнеров. С нами очень плодотворно работают такие компании, как Mitsubishi Electric, Polymedia, Smart Technologies, Sanaco, и еще

целый ряд не менее известных фирм. Очень интересно, что сегодня не только они решают, какое оборудование нам поставить, но и мы выставляем совершенно определенные требования к их оборудованию, которое должно работать в системе образования. Вот один из примеров: мы несколько раз высказывали Mitsubishi Electric свои пожелания по поводу их проекционных аппаратов, отмечали, что нас устраивает, а что нет. Через определенное время мы видим уже новые модели проекторов с реализованными функциями, которые нас вполне устраивают, а у фирмы появляется новая линейка оборудования, специально предназначенная для образования. Сегодня сами педагоги, вузы, школы могут стать полноценными заказчиками новейших аудиовизуальных, интерактивных и других устройств. Мне кажется, очень важно подчеркнуть тот уровень сотрудничества, на который мы вышли: крупные зарубежные компании почувствовали в российском образовании полигон для отработки своего оборудования, своих высокотехнологичных решений. Мы ищем эффективные способы его применения, у нас для его использования создана достаточно “агрессивная” среда, причем это реальные, а не лабораторные условия: настоящие преподаватели и студенты, настоящие похолодание и жара, добрые десять часов непрерывной работы, частое включение и выключение устройств. На основании такого тестирования (которое представляет собой обычный учебный процесс) мы можем сделать вывод о том, подходит оборудование для системы образования или нет.

PC Week: Вы убедили меня, что РГГУ — лидер на этом нелегком пути информатизации образования. А есть ли хоть кто-то еще на нашем огромном российском рынке?

С. К.: Прежде всего я хотел бы сказать, что у нас в России более 30 своих филиалов, кроме того, мы активно ищем партнеров. Недавно к нам приезжали коллеги из региональных вузов, которые рассказывали нам о своих проблемах, а мы им — о своих методиках, планах, проектах. Вообще мы с удовольствием делимся большинством своих разработок, говорим о них на конференциях и семинарах, поскольку прекрасно понимаем, что в одиночку многие задачи решить не сможем. Но когда коллеги из других университетов просят у нас проекты наших мультимедийных классов, чтобы повторить их у себя, мы им отвечаем: “Не надо повторять то, что уже существует, делайте лучше, делайте следующий шаг. Мы отдаем свой проект для того, чтобы его развивали дальше, чтобы через год мы могли на основе уже вашего опыта получить нечто новое!” Только в таком сотрудничестве, партнерстве можно постоянно развиваться и строить новый процесс образования.

Я хочу специально отметить, что партнеры на этом пути у нас есть не только в Москве, но и в Самаре, Уфе, Казани, многих других городах. Сейчас новые технологии образования мы пытаемся развивать и в средней школе. В Москве, в лицее № 1550, мы будем реализовывать такие подходы в рамках городской экспериментальной площадки, научным руководителем которой я стал в 2005-м году.

Мы чувствуем себя своеобразной “точкой кристаллизации” создания моделей новейших образовательных решений, но с сожалением должен отметить, что повсеместного характера эта тенденция не носит.

Думается, что такие программы перевода образования на новый технологический уровень должны вестись и курироваться министерством как-то особо. Честно говоря, это не наша задача.

Что касается Министерства науки и образования, могу сказать, что они нам не мешают, за что мы им искренне благодарны. Мы участвуем во всех конкурсах и грантах, которые проводит федеральное агентство, и все же, на наш взгляд, министерству следует быть более активным в деле внедрения новых технологий образования в жизнь. Сегодня уже нужны решения на уровне правительства. Вот несколько примеров.

Самые современные доски для учебных аудиторий – интерактивные компьютерные: вы пишете на них специальным маркером, а написанное сохраняется в компьютерном файле, который мгновенно передается слушателям, сохраняется на магнитных носителях. Этими файлами могут воспользоваться те, кто не смог быть на уроке. Мало того, полностью снимается головная боль с записью лекций, трудностью в усвоении материала, так как материал записан и может быть многократно воспроизведен.

Такая интерактивная smart-доска кардинально меняет характер преподавания, он действительно становится креативным и увлекательным.

У нас в России подобных досок около тысячи. В Великобритании их внедрение осуществляется в рамках государственной программы, там установлено 77 тыс. таких досок в школах и университетах. В Мексике по специальному распоряжению президента будет установлено 150 тыс. smart-досок, т. е. практически во всех учебных классах страны! Цель таких инсталляций – сделать так, чтобы детям (отнесем к их числу и студентов) было интересно учиться, легче углубляться в изучение предметов, а преподавателям дать эффективный инструмент для реализации своих самых смелых педагогических замыслов. Можно только мечтать о том, чтобы такие программы реализовывались у нас. Вот тогда и появится среда для развития всех сопутствующих ей элементов, обмена методическими разработками и т. д.

PC Week: А как вы относитесь к интернет-образованию, иначе говоря, к дистанционному образованию?

С. К.: Хотя это идет вразрез с общей тенденцией, но мы к дистанционному образованию относимся отрицательно. Слишком часто всё это становится бизнесом по продаже дипломов об образовании. Мы ни в коем случае не хотим запретить дистанционное обучение, только стремимся к тому, чтобы оно было поддержкой традиционному классическому. Всё, что студент не понял на лекции, он может восполнить из обучающих программ, которые есть на университетском сайте в Интернете. Через Интернет у нас проводится обучение, выполняются контрольные работы, выставляются оценки, но это не единственная форма обучения, а дополнительная, служащая лишь для интенсификации очной формы.

Сегодня у многих студентов есть карманные компьютеры с беспроводным доступом, с помощью которых они могут загрузить необходимую информацию и просматривать ее там и тогда, где и когда выпадет свободная минута, будь то в метро или "Мак-Дональдсе". Это одна из наших основополагающих идей: образовательное пространство должно быть

доступно студентам всегда и везде. Я не могу пока сказать, что нам такую поддержку удалось реализовать по всем дисциплинам, но по многим она есть, и мы продолжаем работать в этом направлении.

PC Week: Как я понимаю, студенты, на ваш взгляд, уже готовы к новым формам обучения?

С. К.: Более того, сегодня мы находимся в уникальной, я бы сказал, идеальной ситуации для системы образования, когда новые технологии – это дополнительная мотивация к обучению. Буквально завтра все эти карманные компьютеры, DVD- и MP3-плееры, медиавьюеры перестанут быть заманчивой новинкой, притягивающей внимание молодежи. Сегодня молодые люди искренне хотят применять все эти новые устройства с пользой для себя, и мы просто обязаны воспользоваться этой уникальной ситуацией и дать им образовательные программы посредством этих устройств и технологий. Если нам удастся их заинтересовать, сделать учебный процесс привлекательным, то завтра будет гораздо легче строить эффективные бизнес-процессы.

Взять хотя бы мой не слишком "навороченный" телефон Siemens: в нем есть учебный курс по истории науки и техники со схемами и картинками, а есть и "Фауст" Гете. Честно говоря, ни то ни другое я читаю с помощью мобильного телефона не собираюсь, но держу это при себе как пример того, что при желании и необходимости можно воспользоваться этими ресурсами. С открытием нового сервиса i-mode эти возможности становятся много шире. Сегодня повсюду используется термин mobile-learning – обучение с применением мобильных средств связи, и можно предположить, что завтра появится mobile-university.

В заключении хочу обратить ваше внимание еще на несколько "мелочей". Мы прекрасно понимаем, что новые аудиовизуальные и мультимедийные занятия становятся для слушателей достаточно серьезной умственной и психофизической нагрузкой, поэтому стараемся создать специальные возможности для релаксации и рекреации студентов. Пространство университета должно хотя бы отчасти решать и эту задачу. Находящиеся в нашем университете учебный художественный музей имени И. В. Цветаева, музей "Другое искусство", экспозиция Политехнического музея, органично встроенные в залы и коридоры вуза, стали как бы открытым учебным классом, создающим новую образовательную среду и, если хотите, ощущение храмовости науки и искусства.

В коридорах Института новых образовательных технологий РГГУ развешаны постеры мировых музеев науки и техники из коллекции Политехнического музея, в фойе стоят подлинники экспонаты из его запасников. Все это помогает студентам отвлечься, переключить внимание и немного расслабиться. Объекты уникальной техники, в особенности прошлых времен, как-то по особому влияют на создание новой среды и психологического климата в нашем университете. Наука, техника, Hi-tech и искусство – одной по сути природы, это надо понять и это надо почувствовать!

Олег ЛУКОЕВ

*источник: PC Week:
29.12.05*

ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОСКОВСКОГО ЛИЦЕЯ № 1550

Организационное консультирование в сфере образования – новое перспективное направление психолого-педагогической науки.

В лаборатории экспертизы и проектирования образовательных систем Центра экспериментальной психодидактики Российской академии образования успешно разрабатываются методики консультирования образовательных организаций. В ряде московских школ в рамках городского сетевого проекта "Развитие школьных образовательных систем" прошли апробацию технологии экспертного сопровождения инновационного развития. В 2005 году началось сотрудничество лаборатории с педагогическим коллективом московского лицея № 1550.

Сотрудничество консультантов с преподавательским коллективом началось с обсуждения организационных перспектив лицея на педагогическом совете, а затем проведения 3-х дневного выездного семинара-тренинга. Главной целью тренинга было формирование творческой команды руководителей и педагогов-единомышленников, способных проектировать, инициировать и возглавлять процесс системных преобразований. В ходе занятий была проанализирована образовательная политика лицея, сформулированы стратегические организационные цели, сформирован "образ желаемого будущего". По отзывам участников тренинга у них появилось устойчивое стремление преобразовывать развивающую среду лицея, совершенствовать учебно-воспитательный процесс, вовлекать своих коллег в инновационную деятельность.

Центральным пунктом экспертной работы в лицее стало определение его образовательной и организационной моделей. В теории выделяется по 5 таких моделей: каждой образовательной модели соответствует своя организационная модель. Три образовательных модели ("отборочно-поточная", "постановочная", "смешанных способностей") и соответствующие им 3 организационные модели ("сегментная", "линейная", "коллегиальная") направлены на решение проблем обучения. Однако они плохо приспособлены для решения воспитательных вопросов, личностного развития учащихся.

На интеграцию учебного и воспитательного процессов в образовательном учреждении направлены "интегративная" образовательная и, соответствующая ей, "матричная" организационная модели. В 5-й паре моделей - "инновационной" образовательной и "модульной" организационной - наиболее полно реализуется гражданское воспитание, подготовка учащихся к активной социальной жизни.

Любая школа (лицей, гимназия) представляет собой уникальную конфигурацию, включающую элементы данных моделей в том или ином процентном соотношении. Экспертный анализ "школьной реальности" позволяет установить это соотношение и сделать выводы, насколько данная образовательно-организационная система адекватна провозглашаемым образовательным целям, а также насколько согласованы между собой различные элементы этой системы.

Экспертные данные свидетельствуют о том, что образовательная система лицея №1550 преимущественно ориентирована на модель "смешанных способностей" (3-ю) - 43% признаков, а также в значительной степени на "интегративную" (4-ю) модель - 25%. В то же время, организационная (управленческая) система в большей степени функционирует в логике "линейной" (2-й) модели - 48% и в значительной степени в логике "коллегиальной" (3-й) модели - 24%. При этом, образовательной миссии лицея, связанной со всесторонней подготовкой выпускников, развитием их творческих способностей, личностной самореализацией, осознанным профессиональным самоопределением, безусловно, соответствует "интегративно-матричная" (4-я) образовательно-организационная модель с элементами "инновационно-модульной" (5-ой).

Таким образом, были сформулированы главные стратегические задачи организационного развития лицея:

1. Для развития организационной системы лицея, которая, согласно экспертному анализу, несколько отстает от его образовательной системы, необходимо усилить "коллегиальность", т.е. укрепление и создание новых разнородных "горизонтальных" структурных подразделений: методических объединений, советов, комитетов (в т.ч. "детско-взрослых"), творческих проблемных групп. Необходима отработка процедур взаимодействия между этими структурами: консилиумы, рабочие совещания, круглые столы. Кроме того, в логике построения "матричной" модели важнейшую роль приобретают функции заместителей директора, как старших менеджеров, осуществляющих управление инновационными процессами.

2. Развитие образовательной системы лицея предполагает усиление внимания к воспитательным аспектам образовательного процесса, совершенствование лицейской среды как системы развивающих возможностей: кружки, клубы, лагерь, музей, экскурсии, фестивали. Также предполагается укрепление межпредметной интеграции и, одновременно, профилизация в содержании: элективные курсы, интегрированные занятия, творческие мастерские. Важнейшее внимание предполагается уделять как формированию интеллектуальных способностей учащихся, так и их развитию в эмоциональной, коммуникативной, нравственной и поведенческой сферах. Решение данных образовательных задач предполагается путем кооперации усилий педагогов через систему их "горизонтальных" коллегиальных объединений, совершенствованию деятельности психологической службы и т.д.

Экспертный анализ образовательной среды лицея проводился на основе психолого-педагогической типологии, в которой выделяются:

" догматическая" среда, способствующая формированию зависимой и пассивной личности, однако, обеспечивающая твердое усвоение необходимого образовательного содержания путем заучивания;

" карьерная" среда, способствующая формированию активной, но зависимой личности, предус-

матривающая самостоятельную работу учащихся по заданным правилам и алгоритмам;

"творческая" среда, способствующая развитию активной и внутренне свободной личности, предусматривающая выполнение учащимися творческих заданий проектного, созидющего характера, при этом роль педагога заключается в рецензировании результатов работы учащихся;

"безмятежная" среда, способствующая формированию свободной, но пассивной личности, среда, в которой учащиеся "предоставлены сами себе", а роль педагогов сводится к предупреждению конфликтов и обеспечению безопасности учащихся.

Результаты экспертизы показали, что учащиеся в основном воспринимают среду лицея как "карьерную" - 65%. В качестве "догматической" и "творческой" среда воспринимается соответственно 16 и 17% учащихся. Интересно отметить, что в процессе экспертного опроса педагоги продемонстрировали выраженное стремление к приукрашиванию реальности: по их мнению, в лицее преобладает "творческая" среда (53%), далее "карьерная" - 43%, а "догматическая" составляет лишь 4%. (После анализа этих данных на педагогическом совете педагоги согласились с нереалистичностью своей позиции.) Мнение родителей в целом сопоставимо с точкой зрения учащихся (53% - "карьерная", 26% - "творческая" и 21% - "догматическая"). Родители, как и педагоги, отмечают полное отсутствие в лицее "безмятежной" среды, с чем практически согласны и учащиеся (2%).

С точки зрения соответствия характера лицейской среды провозглашенным образовательным целям, данные результаты можно признать вполне адекватными, обеспечивающими намеченный курс развития. Было решено провести специальный семинар с преподавателями по вопросам педагогического проектирования и организации образовательных сред различного типа, а также по стратегии их использования в образовательном процессе.

Лицейская среда анализировалась также на основе комплекса количественных параметров, характеризующих её развивающие возможности. Можно констатировать, что показатели большинства этих параметров находятся на среднем уровне. Показательно, что в большинстве случаев педагоги оценивают среду как более благоприятную по сравнению с учащимися (эта тенденция характерна для всех исследуемых нами образовательных организаций). Особо отмечается большая "устойчивость" (стабильность во времени) лицейской среды, её высокая "мобильность" (способность к изменениям под влиянием современных требований) и "доминантность" (субъективная значимость для учащихся, педагогов, родителей).

Вместе с тем, отмечены низкие значения "социальной активности" среды (внешние связи лицея с социальным окружением) и её "эмоциональности" (возможности получить эмоциональную поддержку, внимание к личным проблемам и обстоятельствам).

По решению педагогического совета были сформированы творческие группы (горизонтальные структуры) для разработки программ повышения социальной активности и эмоциональности лицейской среды.

В процессе экспертизы исследовалось также отношение к лицу учащихся, педагогов и родителей. Данное отношение рассматривалось с точки зрения "эмоционального" отношения (нравится - не нравится), "познавательного" отношения (интерес к лицу,

его жизни), "практической" включенности в жизнь лица и "поступков", связанных с лицом (сверхнормативной активности по отношению к лицу). Отношение к лицу понималось как отношение к учащимся, к преподавателям, к образовательному процессу, а также к помещению и оборудованию лицея.

Анализ полученных результатов показывает, что отношение учащихся к лицу находится в целом на среднем уровне, а отношение педагогов - на высоком. При этом преподавателями эмоционально позитивно воспринимается педагогический коллектив, в котором они работают, хотя познавательный интерес педагогов друг к другу относительно невысок. Педагоги гораздо в большей степени проявляют интерес к учащимся, но в то же время, эмоционально воспринимают их менее позитивно, чем своих коллег, именно по отношению к учащимся в наибольшей степени выражено их негативное отношение. Учащиеся, в свою очередь, эмоционально позитивно воспринимают своих педагогов, образовательный процесс, в значительно меньшей степени положительно относятся к другим учащимся. У учащихся отмечается также крайне низкий интерес к своим педагогам.

По итогам данного исследования на педагогическом совете было принято решение сформировать 3 рабочих группы. Первой из них поручено более подробно изучить проблемы взаимоотношений между учащимися и разработать программу гармонизации психологического климата в среде учащихся. Второй группе - разработать программу самопрезентации преподавателей, а также ряд других мер для повышения интереса к личности каждого педагога коллег и учащихся. Третьей группе было поручено разработать программу повышения интереса учащихся и стимулирования их сверхнормативной активности по отношению к своему учебному заведению.

Были исследованы также особенности корпоративной культуры педагогического коллектива лицея. Использовалась методика, которая позволяла установить соотношение в коллективе элементов различных типов корпоративной культуры: "семейного" (акцент на благополучие и комфорт сотрудников), "ролевого" (акцент на формальную субординацию), "результативного" (акцент на формальный результат работы - успехи на экзаменах) и "инновационного" (акцент на новаторство, эксперименты, передовые технологии).

Результатом исследования оказалась вполне сбалансированная, гармоничная модель корпоративной культуры лицея: "семейная" и "ролевая" - по 28%, "результативная" - 24%, "инновационная" - 20%. Было констатировано, что такой тип корпоративной культуры является хорошей основой для устойчивого инновационного организационного развития лицея.

Таким образом, в московском лицее № 1550 в целом завершён первый экспертно-аналитический этап организационных преобразований. Следующий этап предполагает создание концепции развития и комплексной программы её реализации.

Сотрудники лаборатории экспертизы и проектирования образовательных систем ЦЭПД РАО выражают благодарность Клубу авиастроителей за всестороннюю поддержку данного проекта.

*Витольд ЯСВИН,
заведующий лабораторией экспертизы и
проектирования образовательных систем
ЦЭПД РАО*



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.

- Преимущественное 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 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

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