

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 1 (25), январь 2007 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

моб. тел. в Москве:
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	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	39
ИНТЕРВЬЮ	78
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	88
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 Интернет на сайте Клуба: www.as-club.ru/bull

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните **ЗАЯВКУ**, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей.

подробности
на **91**
стр.



ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ"

15-16 марта 2007 года, Москва

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Чем Индия лучше Китая	3	В России разрабатывают новый самолет для ВВС	11
ОАК рассчитывает, что авиапром станет привлекательным для инвесторов	3	"ВСМПО-Ависма" рассматривает вопрос о создании титанового СП в Индии	11
Сергей Иванов: "Тянуть" гражданское авиастроение в России будут военные самолеты	4	Выпущено более 50 самолетов Ил-103 для пяти стран мира	11
Потребность внутреннего рынка РФ в гражданских самолетах до 2015 г. составляет 1000 машин	5	Глава российского Airbus пересел в Bombardier	12
Военно-промышленная комиссия готова развивать гражданское авиастроение	5	Малайзийская оппозиция требует проверки контракта с Россией	12
Иванов предложил ввести пошлины на иностранные самолеты старше 10 лет	5	"Морская оса" отправляется в полет	13
РСК "МиГ" приступила к летным испытаниям МиГ-29К (МиГ-29КУБ)	5	Возобновляются государственные совместные испытания нового учебно-боевого самолета Як-130	13
И. Левитин провел совещание, на котором обсуждались предложения по увеличению производства современных отечественных воздушных судов	6	ОАК стала акционером "Иркут"	13
Российская делегация обсудит с индийскими партнерами возможность совместной разработки истребителя пятого поколения	6	Бесплошные самолеты	14
Авиационная промышленность РФ выпустила в 2006 году 33 самолета и 99 вертолетов	7	Новинка для ВТА	14
Оружейная монополия	7	Таганрогская амфибия получит самарский фюзеляж	14
Самарские авиастроители примут участие в выпуске самолета-амфибии Бе-200	7	Индийский вектор	15
Главком ВВС: дальняя авиация - основа задачи глобального сдерживания	8	МиГ-АТ в 2007 году пройдет испытания на штопор	15
Авиакомпания "Трансаэро" поддерживает решение о снижении пошлин на ввозимые в Россию самолеты иностранного производства	8	Россия запретила экспорт истребителей JF-17 с двигателями РД-33 третьим странам	15
"Сухой" подписал контракт на поставку в Китай 6 самолетов-амфибий Бе-103	9	Компания "Волга-Днепр-Лизинг" и Сбербанк России подписали договор об открытии кредитной линии на сумму 450 миллионов рублей	16
Россия возражает против планов Индии по экспорту ракет "Брамос" в третьи страны	9	Одобрена продажа акций самарского подшипникового завода	16
Совершил первый полет новый самолет с двигателями ПС-90А	9	Двигательная активность	17
В 2007 году продолжатся аэродинамические испытания самолетов по теме "60"	10	Компания TopS BI внедрила систему ERP для КНААПО	17
РСК "МиГ" будет бороться за право на поставку легких истребителей в Индию	10	Акционеры Роствертола выкупили по преимущественному праву 12,7% акций допвыпуска на 137,8 млн. руб.	18
ООО "ТеКнол" участвует в форуме и выставке "Беспилотные комплексы в интересах ТЭК"	10	XXIII заседание Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в области авиадвигателестроения прошло на ММПП "Салют"	18
В Жуковском начнутся испытания самолета Сухой SuperJet 100	10	Состоялся визит главы думского комитета по делам СНГ Андрея Кокошина на "Пермские моторы"	19
		"Сатурн" остался без руководства	19
		МиГ-АТ с двигателем РД-1700 взлетит в первом квартале 2007 года	20
		Иванов намерен позволить Индии открыто делать двигатели для МиГ-29	20

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за январь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЧЕМ ИНДИЯ ЛУЧШЕ КИТАЯ

Сегодня, 25 января, Владимир Путин начинает визит в Индию. Там президент присоединится к вице-премьеру - министру обороны Сергею Иванову, который немало сделал для того, чтобы визит шефа стал успешным. Индийская сторона подтвердила, что может дополнительно приобрести у России 347 танков Т-90, 44 истребителя Су-30МКИ и 80 вертолетов Ми-17. Кроме того, подписан контракт на лицензионное производство в Индии авиационных двигателей РД-33 серии 3 для истребителей МиГ-29. По оценкам Центра анализа стратегий и технологий (АСТ), это означает расширение российского экспорта минимум на \$4,5 млрд. Но самое главное - Россия договорилась с Индией о совместном производстве многоцелевого транспортного самолета МТА и истребителя пятого поколения.

Комплекс заключенных соглашений может стать началом новой эры в отношениях между Россией и Индией. "Это повышает шансы на победу российского МиГ-35 в тендере на поставку 126 истребителей для ВВС Индии", - говорится в официальном сообщении "Рособоронэкспорта". Хорошо то, что цена вопроса - до \$9 млрд. Плохо то, что тендер так и не объявлен, хотя разговоры о нем идут уже больше двух лет. Замдиректора Центра АСТ Константин Макиенко не исключает, что индийцы вообще могут отказаться от его проведения.

Такой поворот не остановит военно-техническое сотрудничество - стороны могут сосредоточиться на разработке истребителя пятого поколения. Дело

дошло до того, что участие в проекте Индии - ключ к созданию будущего истребителя. "Может быть, хоть Индия заставит нас это сделать", - говорит заведующий аналитическим отделом Института политического и военного анализа Александр Храмчихин. По словам Константина Макиенко, "и Китай, и Индия остаются нашими главными стратегическими партнерами". Разница в том, что значение индийских закупок определяется не количественными, а качественными показателями. "Китай отдает предпочтение серийным, проверенным и относительно низкотехнологичным системам. Индия закупает вооружения, разработка и производство которых находятся на пределе российских технологических возможностей", - говорит Макиенко. Александр Храмчихин добавляет драматические ноты: "Индия - идеальный союзник, а Китай - главный противник, так как имеет реальные причины для внешней экспансии".

Индия может стать полем конкурентной борьбы России с США. "Америка очень активно ищет контакты с Индией, потому что видит неполную адекватность России", - предупреждает Храмчихин. "США хотят включить Индию в свой антикитайский контур", - говорит Макиенко. Поэтому значимость заключенных российско-индийских соглашений трудно переоценить.

*источник: газета "Газета"
25.01.07*

ОАК РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО АВИАПРОМ СТАНЕТ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ

Глава правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров рассчитывает, что к 2008 году объем внебюджетных инвестиций в авиационную отрасль достигнет 198 млрд. руб.

"Мы рассчитываем, что к 2008 году суммарные инвестиции составят 123 млрд. рублей без процентов и 198 млрд. - с процентами", - сказал Федоров. Он также отметил, что в ОАК надеются на существенное увеличение инвестиционной привлекательности отрасли. Объем госфинансирования ОАК, по его словам, в период с 2007 по 2009 составит 125 млрд. руб.

Кроме того, сообщил он, планируется привлечение средств частных инвесторов на поддержку экспорта самолетов под госгарантии. Планируется, что объем этих гарантий в этот период составит порядка \$3 млрд. По словам Федорова, госгарантии в данном случае необходимы, так как экспорт будет осуществляться на первоначальном этапе в основном на рынки третьих стран.

*источник: ИА "РосБалт"
29.01.07*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ: "ТЯНУТЬ" ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ В РОССИИ БУДУТ ВОЕННЫЕ САМОЛЕТЫ

"Тянуть" гражданское авиастроение в России будут военные самолеты, заявил в понедельник 29 января на совещании военно-промышленной комиссии министр обороны Сергей Иванов. Он посетовал на плачевное положение российского гражданского авиастроения и заявил, что решить эту проблему удастся за счет использования потенциала военного самолетостроения. Если все пойдет по плану, то к 2015 году Россия должна занять 10-12% мирового рынка гражданской авиатехники, передает ИТАР-ТАСС.

Производство гражданских воздушных судов в России находится в критическом состоянии констатировал вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов. "Мы уже докатились до того, что авиапром России перешел от крупносерийного к штучному производству, - отметил Иванов. - Сегодня мы выпускаем всего лишь около десятка магистральных и региональных самолетов в год".

По словам Иванова, развал в гражданском авиастроении не только приводит к тому, что у российских авиакомпаний устаревает авиапарк и они закупает старые иностранные самолеты, но и наносит вред всей экономике России. Сергей Иванов объяснил почему: "Государство заинтересовано в развитии авиастроения как важнейшей системообразующей структуры экономики, которая обеспечит развитие десятков смежных отраслей, а также удовлетворит транспортные потребности и повысит обороноспособность страны".

Значительным шагом на пути решения этой проблемы, заявил Иванов, стало создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По словам министра, все принципиальные решения по развитию авиастроения уже приняты. "Были приняты федеральные целевые программы развития гражданской авиационной техники, оборонной промышленности, а также транспортной системы страны", - сказал Иванов.

По словам Иванова, главным достоинством ОАК будет то, что корпорация будет использовать мощь военного авиастроения для развития гражданской отрасли. "На первоначальном этапе мы планируем, что производство военной авиатехники, которое у нас в стране на достаточно высоком уровне, будет "тянуть" и стимулировать выпуск гражданских самолетов", - заявил Иванов.

При этом министр подчеркнул, что "в перспективе создание подобных холдингов, в которых военное производство выполняет роль своего рода локомотива для производства гражданского, возможно, будет и в других отраслях промышленности". По той же схеме, что и ОАК, в настоящий момент формируется холдинг в судостроении. Вице-премьер считает, что подобная кооперация "самым плодотворным образом должна сказаться на развитии национальной экономики в целом".

При этом "основные стратегические направления наших планов, планов ОАК, прежде всего направлены на удовлетворение потребностей российских авиакомпаний в современной авиационной технике до 2015 года", - подчеркнул Иванов. В будущем же Россия планирует занять значительную долю мирового рынка.

Как заявил Иванов, планы предусматривают "увеличение до 2012 года доли отечественных гражданских судов на мировом рынке до 5-7%, а к 2015 году - до 10-12%".

При этом Сергей Иванов предложил защитить российский рынок от старых иностранных самолетов. Таможенные пошлины для ввоза в Россию иностранных самолетов старше десяти лет должны носить запретительный, а не разрешительный характер, заявил он. "Старая иностранная авиационная техника валом валит на наш рынок. Как было сказано, бороться с этим практически невозможно, если мы не изменим правила игры", - заявил Иванов.

Перед заседанием комиссии Сергей Иванов обсудил проблемы авиастроения на совещании у президента. Владимиру Путину Иванов пообещал, что "в самое ближайшее время будет построено не менее 700 гражданских ближнемагистральных самолетов нового поколения SuperJet". Иванов напомнил, что первый такой самолет был доставлен в воскресенье 28 января из Комсомольска-на-Амуре в подмосковный Жуковский. "В самое ближайшее время начнутся его испытания", - пообещал Иванов. В ноябре 2006 года Министерство экономического развития и торговли сообщило, что серийное производство самолета SuperJet-100 по проекту компании "Гражданские самолеты Сухого" будет налажено к 2008 году. Как сообщает "Интерфакс", самолет SuperJet - прежнее название RRJ - предполагается, что около 70% новых региональных лайнеров будет продаваться на мировом рынке. По прогнозам, 35% самолетов может быть продано в Северную Америку, 25% - в Европу, 10% - в Латинскую Америку и 7% - в Россию и Китай. Контракты на приобретение более 50 таких самолетов уже заключили "Аэрофлот", "Дальavia", AiRUnion и другие компании. Поставка новых лайнеров авиаперевозчикам планируются с 2009-2010 годов.

О еще одной новой модели самолета рассказал на заседании военно-промышленной комиссии председатель правления ОАК Алексей Федоров. Отечественный магистральный самолет МС-21 Федоров назвал "прорывным продуктом", для реализации которого в настоящее время готовится необходимая конструкторская и производственная база.

"Время вывода (самолета - ред.) на рынок - 2014-2015 год", - отметил Федоров. При этом он отметил, что в настоящее время необходимо решить главную задачу - обеспечить крупносерийное производство гражданской авиатехники. По его словам, на период до 2015 года внутреннему рынку потребуется от 600 до 900 гражданских самолетов и около 100 грузовых на базе типовых гражданских самолетов.

Федоров заявил, что на ближайшие годы основные гражданские самолеты, на которых будет специализироваться отечественный авиапром - Ил-96 и Ту-204. "Это наши основные самолеты на 8-10 лет. Они будут поступать на российский авиарынок и на экспорт", - сказал руководитель корпорации, отметив, что для поддержания необходимого объема рынка необходима модернизация этих типов самолетов.

источник: сайт "NEWSru.com"
29.01.07

ПОТРЕБНОСТЬ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА РФ В ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТАХ ДО 2015 Г. СОСТАВЛЯЕТ 1000 МАШИН

Потребность внутреннего рынка России в гражданских самолетах до 2015 г. составляет около 1000 машин, сообщил сегодня председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров на заседании Военно-промышленной комиссии. В частности, по его словам, потребность страны в пассажирских самолетах оценивается в 600-900 штук, в грузовых - 100 штук. Между тем, отметил А.Федоров, стратегия ОАК до 2015 г. предусматривает производство порядка 500 гражданских

авиалайнеров, большая часть которых будет использоваться на внутреннем рынке.

По словам А.Федорова, потребности внутреннего рынка РФ в самолетах подразумевают создание лайнеров различного типа. Часть потребности уже подкреплена контрактами (законтрактовано 100 самолетов), 130 самолетов находятся в опционе.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
29.01.07*

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМИССИЯ ГОТОВА РАЗВИВАТЬ ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ

Комплекс мер по развитию гражданского авиастроения будет разработан на первом в 2007 г. заседании Военно-промышленной комиссии под председательством вице-премьера Сергея Иванова.

Производство надежных отечественных самолетов - задача сложная, но выполнимая, передает "Маяк". Участники совещания должны определить, как увеличить производство современных самолетов для гражданской авиации. Речь пойдет о восстановлении крупносерийного производства воздушных судов, которое пока остается штучным.

Авиапарк большинства российских авиакомпаний требует обновления: средний возраст магистральных самолетов достиг 18 лет, региональных - 30. Для нормальной работы необходимо не менее 100 магистральных и региональных самолетов в год, тогда как в настоящее время производится около 10.

Но первые шаги к изменению ситуации уже сделаны. Так, на днях в подмосковный Жуковский из Комсомольска-на-Амуре (там находится завод-изго-

товитель) доставили первый самолет SuperJet-100. По словам главы компании-производителя "Сухой" Михаила Погосяна, эта машина отвечает требованиям сегодняшнего дня.

"Это самолет не для деловых людей, а для ближнемагистральных, региональных перевозок, для массового использования на рынке гражданских перевозок. Безусловно, на его базе могут быть созданы модели бизнес-класса", - рассказал Михаил Погосян. Испытания первого регионального самолета начнутся уже в апреле 2007 г. Члены ВПК обсудят и ситуацию с магистральными самолетами. В целом предстоит определить приоритеты в отрасли, уточнить потребности российских авиакомпаний по типу и количеству самолетов, а также возможности авиастроительной промышленности.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
29.01.07*

ИВАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ПОШЛИНЫ НА ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ СТАРШЕ 10 ЛЕТ

Вице-премьер, министр обороны России Сергей Иванов, курирующий российское авиастроение, предложил ввести запретительные таможенные пошлины на иностранные самолеты старше десяти лет. "Таможенные пошлины на иностранные самолеты свыше десяти лет изготовления должны быть, на мой взгляд, я прямо говорю, запретительными, а не разре-

шительными или поощрительными, как это существует сейчас", - сказал Иванов на заседании военно-промышленной комиссии при правительстве России.

*источник: ИА "Интерфакс"
29.01.07*

РСК "МИГ" ПРИСТУПИЛА К ЛЕТНЫМ ИСПЫТАНИЯМ МИГ-29К (МИГ-29КУБ)

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" приступила к осуществлению программы летных испытаний корабельных истребителей МиГ-29К/МиГ-29КУБ.

Первый полет истребителя МиГ-29КУБ состоялся 20 января 2007 г. на аэродроме Летно-исследовательского института им. М.М.Громова. Самолет поднял в воздух экипаж в составе Михаила Беляева и Павла Власова (руководитель программы испытаний).

Летные испытания отдельных систем и узлов МиГ-29К/КУБ ведутся с 2002 г. Для этого задейство-

вано 8 самолетов МиГ-29 различных модификаций, на которых в 2002-2006 гг. выполнено около 700 полетов.

Испытания и серийное производство истребителей МиГ-29К/КУБ, являющихся основой нового унифицированного семейства боевых самолетов РСК "МиГ", открывают дорогу к созданию авиационной техники следующего поколения для ВВС России и зарубежных заказчиков.

*источник: компания "ФГУП "РСК "МиГ"
29.01.07*

И. ЛЕВИТИН ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ, НА КОТОРОМ ОБСУЖДАЛИСЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ПРОИЗВОДСТВА СОВРЕМЕННЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

12 января 2007 года Министр транспорта РФ Игорь Левитин провел совещание, на котором обсуждались предложения по увеличению производства современных отечественных воздушных судов гражданской авиации. В совещании приняли участие представители Минпромэнерго России, Объединенной авиастроительной корпорации, ГосНИИГА, руководители Росавиации и крупнейших авиакомпаний.

Открывая совещание, И. Левитин выразил серьезную озабоченность устойчивой тенденцией роста объема перевозок российских пассажиров иностранными авиакомпаниями. Он отметил, что сегодня российская авиационная промышленность не вполне готова к выпуску современных воздушных судов гражданской авиации. Основным ограничителем производства отечественных самолетов является дефицит производственных мощностей и современного технологического оборудования. По оценкам специалистов ОАК, на эти цели необходимо порядка 15 млрд. рублей. Министр подчеркнул, что создание современного производства авиационной техники должно в обязательном порядке сопровождаться формированием соответствующей системы эксплуатации и технического обслуживания самолетов по передовым технологиям на протяжении всего жизненного цикла. И. Левитин поручил Росавиации и Гос-

НИИГА до конца месяца представить предложения по финансовому обеспечению создания такой системы, а также подготовить изменения в Федеральные авиационные правила, предусматривающие ответственность производителя за послепродажное обслуживание самолета на протяжении всего жизненного цикла.

В настоящее время российские авиаперевозчики испытывают острый дефицит современных машин. По расчетам ГосНИИГА, потребность отрасли составляет порядка 650 воздушных судов. Министр обратил внимание на необходимость формирования крупного стартового заказа авиакомпаний на поставку воздушных судов, так как ценовая привлекательность самолета в значительной степени зависит от количества заказанных машин. В контрактах должны быть предусмотрены взаимные обязательства производителей и эксплуатантов авиационной техники и четко определенные сроки поставки.

Участники совещания обсудили также вопрос о новых формах государственной поддержки при производстве и закупках отечественных самолетов и лизинге.

*источник:
организация "Министерство транспорта РФ"
12.01.07*

РОССИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ОБСУДИТ С ИНДИЙСКИМИ ПАРТНЕРАМИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКИ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Возможности создания транспортного самолета для Индии и совместной разработки истребителя пятого поколения станут предметом переговоров в Индии делегации, возглавляемой президентом России. Об этом Владимир Путин сообщил в интервью индийскому телеканалу "Дурдаршан" и информационному агентству РТИ, опубликованном сегодня в индийских СМИ.

"Ваш коллега спрашивал о транспортном самолете, об истребителе пятого поколения, о поставках другой нашей авиационной техники. Все это будет предметом наших переговоров. Речь пойдет и о поставках имеющейся техники, речь пойдет и о совместном производстве транспортного самолета", - пояснил президент России.

"Что касается истребителя пятого поколения, то здесь также речь может идти о совместных разработках. Мне бы хотелось, чтобы наши переговоры по этим направлениям закончились позитивным результатом, - подчеркнул В.Путин. - Наши индийские партнеры проявляют интерес ко всем этим проектам, и я не вижу оснований, почему мы должны были бы отказываться от них".

Отвечая на вопрос о том, "каков будет цельный пакет, который Вы планируете предложить Индии или планируете получить от Индии", российский лидер сообщил, что этот пакет "практически согласован", передает ИТАР-ТАСС. "Когда я говорил о стратегическом характере наших отношений, имел в виду в том числе и сотрудничество в военно-технической сфере. Это очень чувствительная сфера, требующая высокого уровня доверия друг к другу. И такой уро-

вень между Индией и Россией достигнут. Сотрудничество в военно-технической сфере между Индией и Россией существенно отличается от нашего сотрудничества с другими странами. Эта особенность заключается в том, что мы перешли не просто к купле-продаже военного оборудования и техники, а мы перешли к другой, более доверительной, более существенной стадии сотрудничества - к совместным разработкам. И это в первую очередь, конечно, относится к системе "БраМос", противокорабельной ракете", - отметил В.Путин.

"В последнее время, - напомнил он, - мы приняли ряд шагов, которые позволяют нам развивать кооперацию. Это касается создания на территории Индии предприятий по сервисному обслуживанию и ремонту российской военной техники. То есть речь идет, по сути, о всех звеньях сотрудничества: разработка, производство, обслуживание, ремонт".

Президент РФ утвердительно ответил на вопрос индийского журналиста о возможности продажи конечных продуктов совместного российско-индийского оборонного производства в третьи страны. "Разумеется, речь идет о том, чтобы это был такой продукт, который не только использовался нашими - как индийскими, так и российскими - Вооруженными Силами, но и был бы востребован на мировых рынках вооружения", - подчеркнул В.Путин.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
23.01.07*

АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РФ ВЫПУСТИЛА В 2006 ГОДУ 33 САМОЛЕТА И 99 ВЕРТОЛЕТОВ

Авиационная промышленность РФ выпустила в 2006 году 33 самолета и 99 вертолетов. Такие сведения приводятся в справке "Предварительный отчет по производству и поставке гражданской авиационной техники в 2006 году", подготовленной Федеральным агентством по промышленности.

В 2006 году авиационной промышленностью было построено девять магистральных самолетов: по одному Ту-154М и Ан-140 построено на самарском ОАО "Авиакор - авиационный завод", два Ту-214 (ГУП "Казанское авиационное производственное объединение") и два Ил-96-300 (ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество") и три самолета типа Ту-204 (ульяновское ЗАО "Авиастар-СП"). Причем из трех Ту-204, построенных в прошлом году, две машины будут сданы заказчику в первом квартале 2007 года - "Авиастар-СП" передаст грузовой самолет Ту-204СЕ для Кубы и грузовой Ту-204-120СЕ для Китая. Таким образом, из девяти построенных в России магистральных самолетов заказчики получили только семь.

Кроме магистральных самолетов, в справке учтен выпуск и самолетов легкого типа: три самолета Ан-3 изготовлены на омском ПО "Полет", 18 самолетов М-101Т - на Нижегородском авиационном заводе

"Сокол", два самолета с ТВД СМ-92Т построены на Смоленском авиационном заводе и один самолет-амфибия Бе-200 был построен на Иркутском авиационном заводе.

Надо отметить, что в отчет не вошел ряд самолетов легкого типа, таких как, например, Авиатика-МАИ-890. То есть, с учетом легких машин, выпуск в 2006 году составил более 33 самолетов.

Согласно отчету, на предприятиях Казанский вертолетный завод, Улан-Удэнский авиационный завод, Роствертол, Кумертауское АПП построено 93 вертолета. Это Ми-17-В5, Ми-171В, Ми-172, Ми-8-МТВ1, Ми-8-МТВ2, "Ансат", Ми-8, Ми-171 (всех модификаций), Ми-26Т, Ка-32А/АТ, Ка-32А11БС, 23Д2. Однако указанное количество не точно - в отчет не вошли сведения о выпуске шести вертолетов Ка-226.

По предварительным данным, в 2006 году был также произведен ремонт 20 самолетов и 14 вертолетов. Напомним, что в 2005 году авиационная промышленность выпустила 32 самолета и 78 вертолетов. Объем производства гражданской авиационной продукции в 2006 г. по отношению к 2005 г. составил 120,5%.

источник: AVIAPORT.RU
22.01.07

ОРУЖЕЙНАЯ МОНОПОЛИЯ

Владимир Путин закрепил за "Рособоронэкспортом" эксклюзивное право на экспорт вооружений. Де-факто монополия уже существует. Самостоятельно производители оружия могут экспортировать запчасти и сервисные услуги.

Президент Путин подписал указ, который закрепляет за "Рособоронэкспортом" исключительное право на экспорт "конечной продукции военного назначения". В декабре такое решение рекомендовала принять Комиссия по военно-техническому сотрудничеству.

При этом за 17 компаниями остается право экспортировать запчасти, агрегаты и сервисные услуги к российскому оружию, отмечает советник гендиректора "Рособоронэкспорта" Дмитрий Шугаев. Четыре компании, до сих пор имевшие право экспортировать готовые вооружения, - РСК "Миг", тульское Конструкторское бюро приборостроения (КБП), коломенское Конструкторское бюро машиностроения (КБМ) и реутовское НПО машиностроения - теперь тоже будут экспортировать только запчасти и сервис. На выполнение прежних контрактов этих четырех компаний указ президента не повлияет.

САМАРСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ВЫПУСКЕ САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200

Самарские авиастроители примут участие в серийном выпуске нового российского самолета-амфибии Бе-200. Этот проект завод "Авиакор" реализует совместно с двумя предприятиями, входящими в Объединенную авиационную корпорацию России.

Между тем, самарский завод - единственный в стране не вошедший в новый государственный хол-

В 2006 г. "Рособоронэкспорт" экспортировал вооружений на \$5,3 млрд., а остальные экспортеры - на \$700 млн. (свыше 70% этой суммы - запчасти), говорит источник, близкий к Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству.

Государственный посредник в торговле оружием стал монополистом еще до выхода указа, рассказывает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. РСК "Миг" перестала заключать новые контракты с 2004 г. У НПО машиностроения всего один собственный контракт - совместная с Индией разработка ракеты "Брамос" (она будет продолжена). КБМ последние 2-3 года экспортирует переносные зенитные ракеты "Игла" и оперативно-тактические ракеты "Искандер" - "чувствительную продукцию" - тоже через "Рособоронэкспорт", говорит Пухов. Только КБП пыталось экспортировать продукцию самостоятельно, но после смены руководства весной 2006 г. и оно отказалось от самостоятельного экспорта своих систем. "Рособоронэкспорт" берет за услуги комиссию - несколько процентов от суммы контракта.

источник: газета "Ведомости"
22.01.07

динг. Но уже сейчас есть все предпосылки к изменению ситуации, и "Авиакор" может оказаться под крылом мощной госкомпании, что автоматически обеспечит предприятию увеличение объемов производства, сообщает ГТРК "Самара".

источник: газета "Самара сегодня"
11.01.07

ГЛАВКОМ ВВС: ДАЛЬНЯЯ АВИАЦИЯ – ОСНОВА ЗАДАЧИ ГЛОБАЛЬНОГО СДЕРЖИВАНИЯ

Основной вклад в решение задачи глобального сдерживания вносит дальняя авиация, на вооружении которой находятся ударные авиационные комплексы - стратегические ракетоносцы Ту-95МС, Ту-160 и дальний ракетоносец-бомбардировщик Ту-22МЗ. Об этом РИА Новости заявил главком ВВС России генерал армии Владимир Михайлов.

"Стратегический ракетоносец Ту-95МС - это синтез высокоэкономичного дозвукового самолета межконтинентальной дальности полета, ядерной крылатой ракеты с большой дальностью полета и интеллектуальной системы навигационного и информационного обеспечения их полета", - сказал Михайлов.

Он отметил, что в перспективе наращивание боевых возможностей Ту-95МС будет происходить за счет его модернизации.

В свою очередь, продолжил главком, стратегический ракетоносец-бомбардировщик Ту-160 является дальнейшим развитием военно-технической концепции комплекса Ту-95МС. "Его уникальность определяется возможностью использования кроме дозвуковых еще и сверхзвуковых и маловысотных режимов полета для повышения гибкости, адаптивности и боевой устойчивости в широком диапазоне условий

решения различных ударных задач в ходе ядерной войны", - отметил генерал.

По его мнению, перспективы его дальнейшей модернизации в основном связаны с развитием его боевых свойств, необходимых для решения ударных задач с применением обычного вооружения, в том числе высокоточного.

Дальний самолет Ту-22МЗ, который не имеет аналогов в мире, разработан в рамках реализации концепции сдерживания угрозы возникновения войн и конфликтов в региональном масштабе. "Высокий уровень летно-технических характеристик этого самолета позволяет реализовать разнообразные способы и тактические приемы при действиях по наземным и надводным целям в широком диапазоне режимов полета", - отметил генерал.

По его словам, перспективы его дальнейшей модернизации в первую очередь связаны с реализацией программы по обновлению состава бортовых систем и довооружению высокоточным вооружением на базе управляемых бомбардировочных и ракетных средств поражения класса "воздух-поверхность".

*источник: РИА "Новости"
21.01.07*

АВИАКОМПАНИЯ "ТРАНСАЭРО" ПОДДЕРЖИВАЕТ РЕШЕНИЕ О СНИЖЕНИИ ПОШЛИН НА ВВОЗИМЫЕ В РОССИЮ САМОЛЕТЫ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Авиакомпания "Трансаэро" поддерживает решение межведомственной комиссии по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике о снижении пошлин на ввозимые в Россию воздушные суда иностранного производства. Она считает, что принятое 17 января 2007 года решение об уменьшении с 20% до 8% пошлин на воздушные суда вместимостью до 50 кресел и с 20% до 10% на самолеты вместимостью 115-160 кресел является прорывом на стратегическом для российской гражданской авиации направлении.

Крайне важно, что Минэкономразвития считает это решение первым шагом и намерено продолжить политику снижения и отмены ввозных пошлин, а также увеличения числа типов самолетов, на которые распространятся эти меры.

В настоящее время актуальным для нашей гражданской авиации является расширение парка дальнемагистральных воздушных судов вместимостью более 300 кресел. Опыт успешной эксплуатации "Трансаэро" воздушных судов Boeing 747 свидетельствует о больших возможностях значительного увеличения объемов перевозок, достижения выгодного конкурентного положения по сравнению с ведущими мировыми авиакомпаниями на направлениях массовых пассажирских перевозок, например в регионе Юго-Восточной Азии. Поэтому вполне логичным и отвечающим интересам дальнейшего развития отрасли было бы решение о снижении пошлин на ввозимые воздушные суда именно такого типа. "Трансаэро" подтверждает свое твердое намерение начать в ближайшие годы эксплуатацию дальнемагистральных самолетов А330.

С учетом сегодняшних реальных возможностей отечественного авиапрома производить в достаточ-

ных количествах конкурентоспособную авиационную технику особое значение имеет проблема пошлин на самолеты иностранного производства, приобретаемые российскими авиакомпаниями на вторичном рынке. Когда перед авиакомпанией "Трансаэро" в 2006 году встал вопрос о приобретении новых воздушных судов, она убедилась, что разместить заказы у крупнейших зарубежных производителей - Airbus и Boeing - на новые самолеты можно лишь с началом поставки не ранее 2009 и 2011 годов соответственно. В этих условиях у российских авиаперевозчиков, которым увеличивать объемы перевозок необходимо уже сейчас, нет альтернативы приобретению в лизинг самолетов иностранного производства на вторичном рынке. Иначе отрасль просто остановится в своем развитии и вынуждена будет сдавать свои позиции на российском рынке иностранным конкурентам. В таких условиях увеличение пошлин на иностранные самолеты в зависимости от их возраста заведомо ставит российские авиакомпании в невыгодное положение по сравнению с перевозчиками из дальнего зарубежья и СНГ, которые за приобретаемую авиатехнику ввозных пошлин вообще не платят.

Что касается безопасности полетов, то ее нормы в полной мере распространяется на все без исключения воздушные суда, обладающие сертификатом летной годности. Для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов существует глобальная система контроля, неотъемлемой частью которой являются и авиационные власти России.

*источник: компания "АК "Трансаэро"
19.01.07*

"СУХОЙ" ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ В КИТАЙ 6 САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ БЕ-103

21 января 2007 г. в Пекине состоялось подписание контракта на поставку в Китай 6 самолетов-амфибий производства Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КнААПО), входящего в холдинг "Сухой". Самолеты будут базироваться в городе Хучжоу (провинция Чжэцзян - Zhejiang), расположенном на берегу знаменитого в Китае озера Тайху (200 км к западу от Шанхая). Их поставка планируется в ближайшее время.

Как сообщил директор Дирекции гражданских программ холдинга "Сухой" Игорь Черников, данный контракт подвел итог той большой работе, которая на протяжении последнего года проводилась компанией "Сухой" в Китае. Как известно, в начале прошлого года Бе-103 получил сертификат летной годности в Китае. После этого активизировались переговоры с заинтересованными китайскими компаниями.

Одной из них стала "Авиационная научно-техническая компания "Тайсян" из Зоны экономического развития г. Хучжоу провинции Чжэцзян. В этой экономической зоне в последние несколько лет наблюдается быстрое развитие всех отраслей промышленности и инфраструктуры. Администрация Зоны, со своей стороны, проявила заинтересованность в создании на ее территории сборочного производства данных самолетов.

Бе-103 отвечает требованиям быстрорастущего китайского рынка самолетов общего назначения. В данном районе юго-востока Китая расположены несколько крупных и средних озер, к тому же сотрудничество по самолетам-амфибиям Бе-103 является первым опытом взаимодействия Зоны экономического

развития г. Хучжоу с Россией. Планируется, что сборочное производство будет создано в г. Хучжоу при активном содействии КнААПО. При этом российская сторона возьмет на себя получение необходимых разрешений от российских регулирующих органов, а китайская сторона предоставит необходимые производственные площади, квалифицированный персонал и обеспечит соблюдение российских технических норм и стандартов при сборке самолетов.

Российская сторона также обеспечит техническую поддержку производства, подготовку и обучение китайского персонала, предоставит документацию, технологическую оснастку и специальную контрольно-проверочную аппаратуру, необходимую для организации линии окончательной сборки самолетов Бе-103 в г. Хучжоу. Компания "Сухой" совместно с разработчиком самолета (ТАНТК им. Г.М.Бериева) будет обеспечивать конструкторское и технологическое сопровождение производства, а также контроль качества сборки.

Совместно с китайскими партнерами российская сторона будет участвовать в организации продаж самолетов в Китае, их послепродажном сервисном обслуживании и поставках запчастей. Конкретные договоренности по организационно-правовым формам сотрудничества по созданию и функционированию сборочного производства будут детализированы в ходе последующих переговоров.

*источник: компания "АХК "Сухой"
23.01.07*

РОССИЯ ВОЗРАЖАЕТ ПРОТИВ ПЛАНОВ ИНДИИ ПО ЭКСПОРТУ РАКЕТ "БРАМОС" В ТРЕТЬИ СТРАНЫ

Россия возражает против планов Индии по экспорту ракет "Брамос" в третьи страны. Об этом сообщила сегодня газета "Дэйли Таймс".

Как стало известно, в течение прошлого года Индия предпринимала значительные усилия для продвижения ракет "Брамос" в Малайзию, ЮАР, Кувейт, Чили и Индонезию. В этой связи, отмечает газета со ссылкой на индийский источник, "Рособоронэкспорт" опасается вытеснения российских производителей с международного ракетного рынка.

В то же время, как отмечает "Дэйли Таймс", министр обороны Индии А.К.Энтони выразил надеж-

ду на конструктивное обсуждение данной темы 23-24 января в ходе официального визита министра обороны РФ С.Иванова, который будет предшествовать визиту в Индию президента В.Путина 26 января. В ходе предстоящих переговоров МО Индии также планирует обсудить перспективы и согласовать позиции по планам совместного производства истребителя пятого поколения.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
11.01.07*

СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ НОВЫЙ САМОЛЕТ С ДВИГАТЕЛЯМИ ПС-90А

19 декабря 2006 г в Ульяновске состоялся первый испытательный полет самолета Ту-204СЕ (бортовой номер 64036), предназначенного для кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion.

Грузовой среднемагистральный самолет Ту-204СЕ - новый представитель семейства самолетов Ту-204/214, оснащенных двигателями ПС-90А. Самолет построен ульяновским заводом "Авиастар-СП" и будет передан кубинской стороне в 2007 году после завершения сертификационных испытаний. изгото-

вление двигателей для Кубы предусмотрено договором, заключенным между лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." и "Пермским моторным заводом" на поставку партии из 27 ПС-90А со звукопоглощающими конструкциями второго поколения, призванными обеспечить соответствие эксплуатации самолетов Главе 4 ИКАО по шумовым показателям.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
10.01.07*

В 2007 ГОДУ ПРОДОЛЖАТСЯ АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ ПО ТЕМЕ "60"

Аэродинамические испытания моделей самолетов по теме "60", выполненных по схеме с несущим фюзеляжем, разработки госпредприятия "Экспериментальный машиностроительный завод имени В.М. Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева)", будут продолжены в 2007 году. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По словам собеседника, в прошлом 2006 году была завершена доработка одной из моделей по теме "60" и в 2007 году начнутся ее испытания в аэродинамической трубе ЦАГИ. Кроме этой доработанной модели имеется и другая модель в другой аэродинамической трубе в ЦАГИ. В настоящее время решаются вопросы финансирования проведения испытаний.

"ЭМЗ им. Мясищева направило в Федеральное агентство по промышленности материалы по проектам 20- и 50-местных вариантов по теме "60", - сказал собеседник. Он отметил, что на 50-местный вариант самолета планируется устанавливать авиадвигатели АИ-22 разработки Запорожского моторостроительного конструкторского бюро "Прогресс", которые, в

частности, разработаны для проекта регионального самолета Ту-324. Что касается 20-местного самолета местных воздушных линий, то его силовая установка планируется из двигателей Pratt & Whitney Canada, сказал собеседник.

Он также полагает, что в 2007 году реально приступить к выполнению эскизного проекта самолета по теме "60". "На сегодня проект имеется в объеме технического предложения, но в случае получения финансирования можно будет разработать и представить аванпроект на рассмотрение, что возможно уже к концу 2007 года, и выходить на эскизный проект", - считает источник.

Он подчеркнул, что работы по самолету с несущим фюзеляжем начала проводить фирма Boeing. Сама эта идея известна давно, и многие пытались получить высокие характеристики аэродинамического качества, но пока такие характеристики получаются только в России по теме "60", полагает источник.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.07*

РСК "МИГ" БУДЕТ БОРЬТСЯ ЗА ПРАВО НА ПОСТАВКУ ЛЕГКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В ИНДИЮ

Вице-премьер - министр обороны России Сергей Иванов заявил, что РФ и Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" примут участие в тендере на поставку в Дели партии легких истребителей для индийских ВВС.

"В ближайшее время в Индии будет объявлен тендер на большую партию легких истребителей. Россия и корпорация "МиГ" самым активным образом будут участвовать в этом тендере", - сказал С.Иванов журналистам в Луховицах во вторник.

Он отметил, что в конце января в качестве сопредседателя российско-индийской комиссии по военно-техническому сотрудничеству планирует посетить с визитом Индию и детально обсудит этот вопрос с партнерами.

По словам С.Иванова, это многомиллиардный контракт.

*источник: ИА "Интерфакс"
09.01.07*

ООО "ТЕКНОЛ" УЧАСТВУЕТ В ФОРУМЕ И ВЫСТАВКЕ "БЕСПИЛОТНЫЕ КОМПЛЕКСЫ В ИНТЕРЕСАХ ТЭК"

На предстоящих в январе-феврале Первом международном форуме и выставке "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК" ООО "Текнол" представит образцы оперативной и тактической систем БЛА быстрого развертывания. Обе системы оснащены комплексом автоматического управления, обеспечивающим полет по заданному маршруту, стабилизацию углов ориентации и управление бортовой аппаратурой БЛА. Системы предназначены для решения задач мониторинга и наблюдения объектов, ведения видео- и фотосъемки местности. Наличие настоящего автопилота с инерциальной системой обеспечивает сочетание высоких функциональных

характеристик систем с минимальными требованиями к подготовке обслуживающего персонала.

В рамках подготовки к форуму компания провела серию летных испытаний и демонстраций систем БЛА, результаты которых будут продемонстрированы на стенде компании.

На форуме с докладом "Автопилот БЛА с инерциальной интегрированной системой - основа безопасной эксплуатации беспилотных комплексов" выступит главный конструктор ООО "Текнол" профессор О.С.Салычев.

*источник: компания "Текнол"
09.01.07*

В ЖУКОВСКОМ НАЧНУТСЯ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА СУХОЙ SUPERJET 100

В январе 2007 года в Центральный аэрогидродинамический институт (г.Жуковский) для наземных испытаний поступит опытный образец российского регионального самолета Сухой SuperJet 100. Первый летный экземпляр самолета SuperJet 100 планируется построить и поднять в воздух в 2007 году. Как указывается в сообщении АХК "Сухой", работы идут по графику. Всего для летных испытаний будет построено

четыре машины. Завершить программу летных испытаний планируется всего за год.

В ноябре 2008 года первый самолет SuperJet 100 будет поставлен ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии".

*источник: ИА "Финмаркет"
09.01.07*

В РОССИИ РАЗРАБАТЫВАЮТ НОВЫЙ САМОЛЕТ ДЛЯ ВВС

Работа над перспективным самолетом стратегической авиации в России в ближайшие 10 лет не завершится, сообщил главком ВВС России генерал армии Владимир Михайлов.

"Мы работаем над перспективным самолетом дальней (стратегической) авиации, но скажу прямо - эта машина вряд ли появится в ближайшие десять лет, это более далекая перспектива", - сказал Михайлов в интервью "Интерфаксу". По его словам, "в эти годы ставка будет делаться на модернизацию самолетов, состоящих на вооружении, тем более что крупных изъятий у наших стратегических - Ту-160, Ту-95МС и дальнего - Ту-22МЗ - бомбардировщиков за 20 лет эксплуатации не обнаружено, у них большой запас прочности и модернизационный резерв".

"Эти самолеты будут служить еще не 20 лет и даже не 50, а несколько больший срок", - сказал главком.

При этом он подчеркнул, что в результате модернизации боевые возможности самолетов резко выросли. "Например, в ходе бомбометания на полигоне с самолета Ту-22МЗ, которое проводилось после модернизации, отклонение бомбы составило буквально один метр, что говорит о его способности обеспечивать высокую точность поражения целей", - сообщил В.Михайлов.

*источник: газета "Взгляд"
08.01.07*

"ВСМПО-АВИСМА" РАССМАТРИВАЕТ ВОПРОС О СОЗДАНИИ ТИТАНОВОГО СПВ ИНДИИ

С 22 по 24 января заместитель председателя Правительства РФ, министр обороны РФ Сергей Иванов находится с рабочей поездкой в Индии. Программой визита запланированы встречи и переговоры с премьер-министром Индии, министром иностранных дел, министром обороны, министром энергетики, другими официальными лицами, в ходе которых будут обсуждаться перспективы сотрудничества в различных сферах, а также вопросы международной безопасности.

Первым пунктом поездки вице-преьера в Индию станет Бангалор, где запланирована встреча с представителями деловых кругов и знакомство с ведущими индийскими предприятиями в сфере высоких технологий. Следующим этапом запланирован Дели, где 24 января Иванов примет участие в заседании межправительственной российско-индийской комиссии по военно-техническому сотрудничеству, где он является сопредседателем от российской стороны.

На заседании комиссии будут рассмотрены перспективы подписания соглашений о совместной российско-индийской разработке истребителя пятого поколения и среднего военно-транспортного самолета, взаимодействие в других важных областях, в част-

ности в космосе. В Дели Иванов также согласует сценарии и сроки проведения российско-индийских учений подразделений спецназа и двухсторонних военно-морских маневров, которые пройдут в текущем году, об этом сообщает пресс-служба Минобороны РФ. Как передает Gzt.Ru, накануне на встрече с представителями деловых кругов Индии вице-премьер, министр обороны РФ Сергей Иванов сообщил, что Москва и Дели договорились о создании совместного предприятия по производству титановых продуктов. "В ходе предстоящего визита президента РФ запланировано подписание соглашения о совместном российско-индийском предприятии по производству диоксида титана и других титановых продуктов за счет средств, поступивших в погашение задолженности Индии (рупийный долг)", - сказал он на встрече с деловыми кругами. Вице-премьер пояснил, что российская корпорация "ВСМПО-Ависма" - ведущий производитель титановой продукции в мире - подтвердила готовность рассмотреть вопрос об организации совместного производства губчатого титана в Индии.

*источник: сайт "Накануне.Ру"
23.01.07*

ВЫПУЩЕНО БОЛЕЕ 50 САМОЛЕТОВ ИЛ-103 ДЛЯ ПЯТИ СТРАН МИРА

Луховицкий машиностроительный завод, входящий в Российскую самолетостроительную корпорацию "МиГ" (РСК "МиГ"), выпустил более 50 легких многоцелевых самолетов Ил-103, сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ру" информированный источник в компании.

По его словам, шесть самолетов экспортированы в Перу, 23 - в Южную Корею, в Белоруссию отгружены четыре самолета, в Лаосе находятся три Ил-103, несколько машин находятся в России, включая и четыре самолета в шоу-группе РСК "МиГ" для демонстрационных и учебных полетов.

В настоящее время на заводе в Луховицах Ил-103 продолжает выпускаться по отдельным заказам. Сейчас, в частности, собирается одна машина для инозаказчика. "С этой машиной и ознакомились участники

совещания, прошедшего 26 декабря прошлого года, когда РСК "МиГ" проводила презентацию Ил-103 для Министерства транспорта, Росавиации и Министерства обороны РФ (ВВС РФ)", - отметил собеседник.

"Продолжаются переговоры с инозаказчиками, но основными можно считать переговоры по Ил-103 в варианте учебно-тренировочного самолета (УТС) как для гражданских, так и для военных летных учебных заведений для первоначального обучения курсантов", - сказал собеседник.

По его мнению, применение в качестве УТС для первоначального обучения курсантов существенно экономичнее применения не только реактивных самолетов типа L-39, но и самолетов М-101Т с ТВД.

*источник: AVIAPORT.RU
26.01.07*

ГЛАВА РОССИЙСКОГО AIRBUS ПЕРЕСЕЛ В BOMBARDIER

Сергей Ермолаев, глава представительства европейской авиастроительной компании Airbus в России, сменил место работы. Топ-менеджер перешел на аналогичную позицию в канадскую Bombardier, производителя самолетов и поездов. В Bombardier, деятельность которой в России до сих пор была не слишком успешной, говорят, что приглашение нового менеджера - подготовка к реализации крупных проектов. Участники рынка считают, что назначение может способствовать росту продаж самолетов и развитию производственных проектов, один из которых - СП с самарским "Авиакором".

Об уходе Сергея Ермолаева, почти десять лет проработавшего в Airbus, на должность главы российского представительства машиностроительной компании Bombardier, Ъ рассказал источник в транспортной отрасли. В представительстве Airbus в России Ъ подтвердили эту информацию, уточнив, что с 1 января господин Ермолаев оставил компанию, а его преемник будет назначен в ближайшее время. Сам топ-менеджер сообщил Ъ, что "это его личное решение", не связанное с какими-либо проблемами на прежнем месте работы. По словам Сергея Ермолаева, в Bombardier он будет отвечать за оба основных бизнеса компании - производство и продажу самолетов и железнодорожной техники.

Сергей Ермолаев родился в 1971 году в Москве. В 1994 году окончил Московский государственный лингвистический университет по специальности "переводчик". В 1997 году пришел в российское представительство Airbus. Начиная с должности аналитика-маркетолога, в течение трех лет был директором по продажам, после чего возглавил представительство.

Российское представительство Bombardier до прошлого года возглавлял Кристиан Давид Мюллер из швейцарского офиса компании, у которого, по неофициальным данным, возникли проблемы с российской визой. В последнее время его обязанности исполнял Николай Санников. "Назначение Сергея Ермолаева можно рассматривать как сигнал, что Bombardier планирует серьезные проекты с российскими партнерами,- сообщила Ъ менеджер компании по связям с общественностью в России и Восточной Европе Наталия Куракина-Латтнер.- Для этого нам понадобился менеджер, хорошо знающий местную специфику". Уточнить, о каких проектах идет речь, в Bombardier отказались.

Опрошенные Ъ участники рынка признают, что до

сих пор деятельность Bombardier в России была пассивной и не слишком успешной. Последний заметный контракт в области железнодорожного транспорта был подписан Bombardier Transportation с тогдашним Министерством путей сообщения (сейчас ОАО РЖД) в 1997 году. Речь шла о поставке тягового электрооборудования для нового поколения электропоездов ЭП-10. Bombardier Aerospace вообще не заключала крупных контрактов на поставку турбовинтовых и реактивных региональных самолетов российским авиакомпаниям. Исключение составляют продажи деловых самолетов, российский рынок которых сейчас находится на подъеме. В России эксплуатируются 16 самолетов Global и Challenger.

"Самолеты Sukhoi Superjet 100 (разработка компании "Сухой".- Ъ), даже когда начнут поступать на рынок, не закроют всех потребностей. Bombardier имеет все шансы попытаться закрепиться на рынке России-СНГ с самолетами CRJ, учитывая, что предложений лайнеров вместимостью 50-90 мест сейчас практически нет",- говорит глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Господин Ермолаев - прекрасное приобретение для Bombardier,- отмечает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.- Это подготовленный специалист, имеющий контакты, репутацию и практический опыт продаж самолетов в России, вместе с партнерами разрушивший монополию Boeing в России и СНГ и заключивший крупные сделки с "Аэрофлотом" и "Трансаэро".

Что касается новых проектов, то помимо развития продаж коммерческих лайнеров (в прошлом году Bombardier договорилась о продаже шести самолетов CRJ 900 "Нур-авиа", управляющей авиакомпанией "Татарстан", интерес к продукции декларирует ГТК "Россия") речь может идти о развитии кооперации с предприятиями российского авиапрома. "Под новыми серьезными проектами подразумевается совместное производство авиатехники в России",- сообщил Ъ один из участников рынка. По сведениям Ъ, речь идет об СП с самарским авиазаводом "Авиакор" "Базового элемента". Директор "Авиакора" Сергей Лихарев отказался вчера от комментариев, однако известно, что с середины прошлого года стороны ведут переговоры об этом.

источник: газета "Коммерсантъ"
17.01.07

МАЛАЙЗИЙСКАЯ ОППОЗИЦИЯ ТРЕБУЕТ ПРОВЕРКИ КОНТРАКТА С РОССИЕЙ

Один из лидеров оппозиции Малайзии Анвар Ибрагим во вторник потребовал от полиции и антикоррупционного комитета провести проверку в отношении заключенного с Россией контракта на поставку самолетов Су-30МК. Контракт стоимостью \$900 млн. на поставку 18 самолетов был заключен в 2003 году, при этом первый самолет должен был быть поставлен в 2006 году.

Агентом при заключении контракта выступала малайзийская частная фирма IMT Defence Sdn Bhd, которой руководит бывший министр Мохд Адиб

Адам, несмотря на то, что в крупных контрактах в Малайзии обычно агенты участия не принимают. По утверждению Анвара, фирме IMT Defence Sdn Bhd было обещано \$108 млн. (12% от стоимости контракта) в качестве комиссии. По информации оппозиционера, у него есть доказательства того, что комиссионные были выплачены.

источник: сайт "Газета.Ru"
16.01.07

"МОРСКАЯ ОСА" ОТПРАВЛЯЕТСЯ В ПОЛЕТ

22 января 2007 года в Москве (г. Жуковский) в воздух поднимется истребитель МиГ-29КУБ, оснащенный "климовскими" двигателями РД-33МК "Морская Оса". Демонстрационный полет состоится в рамках официальной презентации палубного самолета МиГ-29К для ВМФ Индии.

ОАО "КЛИМОВ" - разработчик и изготовитель опытной партии двигателей РД-33МК - выполняет контракт с РСК МиГ на создание модернизированной версии хорошо известного двигателя РД-33, которым будут оснащены индийские самолеты корабельного базирования МиГ-29К. Особенность "Морской Осы" - увеличенная тяга по сравнению со своим предшественником на 7%, внедрение цифровой системы управления типа FADEC, а также увеличенный до 4000 часов ресурс. Благодаря новому двигателю самолет может осуществлять взлет с палубы авианосца и выполнять боевые задачи в условиях жаркого климата.

В последние годы Россия активно сотрудничает с Министерством Обороны Индии. ОАО "КЛИМОВ"

принимает участие во многих проектах ВВС и ВМФ этой страны по разработке, ремонту и поставке продукции. По заявлению Главкома ВВС Индии Пал Тьяги, который летом посетил петербургское предприятие, "разработки ОАО "КЛИМОВ" заслуживают самой высокой оценки за их надежность и конструктивное совершенство. ВВС Индии продолжают тесное сотрудничество с заводом в части совместной разработки новых модификаций двигателей и поставки серийной продукции".

Двигатель РД-33МК станет базовым для дальнейшего совершенствования двигателей истребительной авиации России. В нем решен комплекс задач, позволяющих продолжить работы в направлении создания двигателя пятого поколения. В частности, он может быть оснащен разработанным в ОКБ предприятия "климовским" соплом с отклоняемым вектором тяги (ОВТ), применение которого повышает боевую эффективность самолета на 12-15%.

*источник: компания "ОАО "Климов"
20.01.07*

ВОЗОБНОВЛЯЮТСЯ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СОВМЕСТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО УЧЕБНО-БОЕВОГО САМОЛЕТА ЯК-130

Первые два опытных учебно-боевых самолета Як-130 готовы к продолжению государственных совместных испытаний, которые временно были приостановлены в связи с аварией третьей опытной машины.

"Все необходимые решения на самолет Як-130-01 оформлены, и он фактически уже приступил к продолжению государственных совместных испытаний. Второй Як-130-02 будет готов к возобновлению госиспытаний в этом месяце. В настоящее время на нем проводятся работы по установке доработанной КСУ (комплексной системы управления)", - сообщил "Интерфаксу-АВН" в четверг источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он напомнил, что третья машина была потеряна в результате аварии 26 июля 2006 года в Рязанской области. Сейчас вместо этого самолета строится новый. Это стало возможным благодаря тому, что разбившийся Як-130 был застрахован в Русском страховом центре. "Страховая компания сразу же после получения акта госкомиссии по расследованию причин аварии и раньше оговоренного соглашением срока выплатила сумму страховой компенсации ущерба, что позволило в минимально короткий срок начать строительство новой машины. На сегодняшний день на авиазаводе "Сокол" в Нижнем Новгороде уже изготовлен фюзеляж Як-130-03. Поднять машину в воздух планируется во втором квартале 2007 года", - сказал собеседник агентства.

По его словам, завершить государственные совместные испытания Як-130 планируется до конца 2007 года. На данный момент на опытных Як-130 выполнено более 300 испытательных полетов. Всего программой испытаний предусмотрено порядка 650 полетов.

Як-130 является одним из наиболее перспективных российских авиационных проектов как с точки зрения поставки для нужд ВВС России, так и для экспортных поставок. Первыми заказчиками нового учебно-боевого самолета Як-130 стали российские ВВС (12 машин) и ВВС Алжира (16 самолетов).

Як-130 относится к учебно-боевым самолетам нового поколения. Он оборудован репрограммируемой системой дистанционного управления с четырехкратным резервированием, что позволяет применять самолет для основной и повышенной подготовки летчиков, летающих на всех существующих и перспективных истребителях. Благодаря наличию девяти точек подвески Як-130 может использоваться в качестве легкого боевого самолета. Он способен нести боевую нагрузку весом до трех тонн. По основным эксплуатационно-техническим характеристикам, а также соотношению "цена-эффективность" Як-130 значительно превосходит своих конкурентов.

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
12.01.07*

ОАК СТАЛА АКЦИОНЕРОМ "ИРКУТА"

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) стала владельцем 29,63% акций НПК "Иркут", говорится в официальном сообщении НПК. Всего в собственность ОАК должно перейти 50,09% акций "Иркута" - 38,2% в качестве вклада частных акционеров НПК и 11,89%, находящихся на балансе АХК "Сухой". Источник в ОАК объяснил, что на первом

этапе корпорация консолидировала менее 30% в "Иркуте", так как при превышении этого порога ей придется выставить оферту на выкуп долей у других акционеров, а необходимой для этого банковской гарантии у ОАК пока нет.

*источник: газета "Ведомости"
11.01.07*

БЕСПОШЛИННЫЕ САМОЛЕТЫ

Пошлины на самолеты, аналогов которым нет в России, будут снижены с 20% до 8-10%. Но авиакомпания все равно недовольна - льгота коснулась небольших самолетов и действовать будет всего три года. А после этого на рынок как раз выйдет российский региональный SuperJet-100.

Российские авиаперевозчики давно просили снизить пошлину на самолеты (сейчас - 20%), при покупке которых они платят еще и 18%-ный НДС. Прошлой весной Минэкономразвития предлагало отменить налог для авиаторов, но его не поддержал Минфин. А Минтранс после нескольких авиакатастроф предложил отменить пошлину. Вчера межведомственная комиссия по защитным мерам решила снизить пошлину для самолетов, аналогов которым нет в России, до 8%.

Это касается самолетов с вместимостью до 50 человек. На самолеты, рассчитанные на 115-160 человек, пошлина составит 10%. Пошлина снизится только на самолеты, ввозимые на условиях лизинга, при этом срок выплат не должен превышать трех лет.

Договоренности по присоединению к Всемирной торговой организации предполагают, что пошлины на гражданские самолеты в течение семи лет с момента присоединения снизятся до 7,5-12%, напоминает чиновник. Такое решение было принято, потому что "самолетов не хватает", объяснил он. Постановление правительства будет подписано не раньше чем через месяц.

Авиакомпания все равно недовольна. "Решение половинчатое", - считает замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков. Там, где аналогов нет, пошлину

нужно вообще отменить, уверен он. Ограничение срока лизинга тремя годами сокращает его коммерческую привлекательность - после этого придется заключать новый договор, что означает дополнительные расходы, сетует Кошляков. Компании Sky Express, которая как раз сейчас закупает авиапарк, эта льгота не коснется, говорит ее гендиректор Марина Букалова. Компания эксплуатирует более крупные Boeing 737, которые к тому же сдаются как минимум в пятилетний лизинг. "А положения, по которому можно было бы оценить, есть аналог у самолета в России или нет, не существует", - недовольна она.

Зато и российским авиаторам нечего бояться. Единственный российский конкурент самолета, на который пошлина будет снижена, - региональный SuperJet-100, который сейчас разрабатывает ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", отмечает источник, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации. По его мнению, комиссия приняла взвешенное решение. Поставки российского самолета начнутся не раньше конца 2009 г., а там уже пошлина снова будет повышена.

Межведомственная комиссия по защитным мерам вчера не решилась отменить пошлины на мобильные телефоны и комплектующие. Этот вопрос будет дорабатываться. Сейчас пошлина составляет 5%, а на комплектующие - от 5% до 15%. Комиссия решила не продлевать временную пошлину на новые зерно- и силосоуборочные комбайны (5%, но не менее 100 евро за 1 кВт мощности).

*источник: газета "Ведомости"
18.01.07*

НОВИНКА ДЛЯ ВТА

Как сообщил генеральный директор Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина Виктор Ливанов, уже практически разработана конструкторская и техническая документация на планер самолета, а в середине 2007 г. рассчитывается завершить рабочее проектирование всего Ил-112В, создаваемого по заказу ВВС. Серийный выпуск нового самолета организуется в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО). Уже ведется технологическая подготовка производства, на котором планируется в 2008 г. построить первый опытный Ил-112В для проведения в течение двух лет летно-конструкторских и государственных испытаний "транспортника".

Самолет Ил-112В предназначен для перевозки грузов весом до 6 тонн на расстояние до 6 тыс. км. Он может эксплуатироваться с коротких взлетно-посадочных полос длиной 800-1.000 м, а также с неподготовленных площадок. Новая машина оснащена двумя двигателями ТВ7-117С. Топливная эффективность Ил-112В в 2,4 раза выше, чем у Ан-26, на смену которому поступит новинка. В ходе проектирования по требованию ВВС был увеличен размер поперечного сечения фюзеляжа Ил-112. Для десантирования боевой техники и людей самолет оборудован задним грузовым люком с рампой.

*источник: газета "Красная звезда"
17.01.07*

ТАГАНРОГСКАЯ АМФИБИЯ ПОЛУЧИТ САМАРСКИЙ ФЮЗЕЛЯЖ

ОАО "Авиакор - Авиационный завод" (Самара) ведет переговоры с ТАНТК им. Бериева (входит в ОАО НПК "Иркут") о производстве в Самаре фюзеляжей для самолетов Бе-200. Гендиректор "Авиакора" Сергей Лихарев сообщил, что иркутский авиазавод, где в настоящее время собирается Бе-200, "под завязку" загружен производством военной техники и на производство гражданской продукции у него уже не хватает мощностей. Он пояснил, что после изготовления фюзеляжа в Самаре окончательная сборка будет проводиться в Таганроге на мощностях ТАНТК им. Бериева. "Планируется подписать соглашение на сборку 50

фюзеляжей для самолетов в течение 10 лет", - подчеркнул господин Лихарев. По его информации, совет директоров ОАО "Иркут" уже одобрил данное решение. "Я думаю, что наш совет директоров также одобрит этот проект", - считает гендиректор самарского предприятия. "Данный проект позволит нам выйти в новый сектор бизнеса, даст экономическую выгоду. Мы в нем очень заинтересованы", - добавил он.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
16.01.07*

ИНДИЙСКИЙ ВЕКТОР

Как заявил первый заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Владимир Пахомов, компания продолжит активное участие во всех тендерах на закупку Индией вооружений и боевой техники. Россию и Индию связывают давние и прочные взаимоотношения в сфере военно-технического сотрудничества.

Как известно, Дели планирует закупить шесть дизель-электрических подводных лодок на сумму более 3 млрд. долларов. При этом тендер подразумевает не просто поставку субмарин, а их производство на индийских верфях. Отметим и то, что условия тендера очень жесткие для такого класса техники, - заказчик должен получить подводные лодки через 5-6 лет.

России есть что предложить индийскому ВМФ. Оборонно-промышленный комплекс страны создал новейшие дизель-электрические подводные лодки "Амур-1650" и "Амур-950". Они имеют ряд преимуществ перед предполагаемыми немецкими конкурентами, к тому же ФГУП "Рособоронэкспорт" может предложить выгодные условия по лицензионному производству в Индии.

Там, кстати, налажено лицензионное производство Су-30МКИ. Эта прекрасная боевая машина выигрывает у конкурентов в первую очередь за счет сверхманевренности, которая позволяет расширить

арсенал приемов ближнего воздушного боя, повысить безопасность полета и его устойчивость к боевым повреждениям.

Также в ближайшее время Индия объявит тендер на закупку 126 многофункциональных истребителей. Суммарная стоимость заключенных в рамках этого тендера контрактов может составить от 4 до 9 млрд. долларов. Россия выставит на тендер новейший многофункциональный боевой самолет МиГ-35, оснащенный радаром с фазированной антенной решеткой и двигателями с изменяемым вектором тяги.

Дели планирует закупить и 197 боевых вертолетов для сухопутных сил. Ожидается, что 80 российских многоцелевых вертолетов Ми-17-1В войдут в это число. Как видим, Россия и Индия сегодня являются стратегическими партнерами. При этом Дели не только закупает наше оружие. Мы все больше и больше сотрудничаем в совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработках, в лицензионном производстве. Не за горами выход на рынки третьих стран с совместным продуктом.

*источник: газета "Красная звезда"
17.01.07*

МИГ-АТ В 2007 ГОДУ ПРОЙДЕТ ИСПЫТАНИЯ НА ШТОПОР

Проведение летных испытаний учебно-тренировочного самолета (УТС) МиГ-АТ на штопор планируется в 2007 году. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в авиационной промышленности.

"Проведение таких испытаний (на штопор - "АвиаПорт.Ru"), скорее всего, состоится во втором полугодии 2007 года", - уточнил он. По его мнению, время начала летных испытаний УТС МиГ-АТ назвать достаточно сложно, так как оно связано с готовностью предприятий-смежников, поставляющих, в частности, противостопорные ракеты.

Продолжительность испытаний во многом зависит от первых их результатов. "Время, необходимое для завершения испытаний на штопор - примерно два месяца, а в случае некоторых осложнений - четыре-пять месяцев", - считает собеседник.

"Летные испытания на штопор являются обязательной частью проведения летных испытаний самолета в целом, - подчеркнул собеседник. - Эти испытания также предусмотрены Техническим заданием ВВС". По его данным, проведению летных испытаний на штопор, предшествовал большой объем работ, выполненных совместно с ЦАГИ при продувках в аэродинамической трубе. "Этот этап успешно завершен", - констатировал специалист.

По результатам аэродинамических продувок выданы соответствующие рекомендации, которые разработчик реализует в ходе подготовки и проведения летных испытаний на штопор.

*источник: AVIAPORT.RU
17.01.07*

РОССИЯ ЗАПРЕТИЛА ЭКСПОРТ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ JF-17 С ДВИГАТЕЛЯМИ РД-33 ТРЕТЬИМ СТРАНАМ

Россия заблокировала право Китая продавать истребители JF-17 (китайское обозначение FC-1) с российскими двигателями РД-93 третьим странам, в том числе Пакистану, утверждает The Hindu, ссылаясь на заявление начальника департамента международных отношений МО РФ генерал-полковника Анатолия Мазуркевича.

Исламабад планирует приобрести 150 таких самолетов. Для моторизации JF-17 Китай заключил контракт с Россией на 100 РД-93 с опционом еще на 400 двигателей.

На встрече с индийскими и российскими журналистами 22 января генерал-полковник А.Мазуркевич

подтвердил намерение Индии и России подписать соглашение о совместной разработке и производстве истребителя пятого поколения и многоцелевого транспортного самолета. Индия, как ожидается, во время визита министра обороны РФ С.Иванова 24 января объявит о своем выборе в пользу концепции истребителя пятого поколения "Сухого" или "МиГ". Концепции новых самолетов были представлены корпорации ХАЛ обеими российскими компаниями в прошлом году.

*источник: АРМС-ТАСС
22.01.07*

КОМПАНИЯ "ВОЛГА-ДНЕПР-ЛИЗИНГ" И СБЕРБАНК РОССИИ ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР ОБ ОТКРЫТИИ КРЕДИТНОЙ ЛИНИИ НА СУММУ 450 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

По условиям договора, заключенного между ООО "Волга-Днепр-Лизинг" и Сберегательным банком Российской Федерации, последний открывает заемщику невозобновляемую кредитную линию с лимитом в сумме четыреста пятьдесят миллионов рублей на семилетний срок. Средства будут направлены на строительство и ввод в эксплуатацию второго самолета Ил-76ТД-90ВД.

ООО "Волга-Днепр-Лизинг", входящее в состав группы компаний "Волга-Днепр", создано в 2004 году с целью консолидации организационных и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления программы строительства и модернизации парка самолетов Ил-76, а также для организации управления этим проектом.

Тяжелый грузовой самолет Ил-76 более тридцати лет остается одним из самых эффективных и востребованных отечественной и мировой авиацией воздушных судов. Способность этого самолета работать в условиях аэропортов с неразвитой или слабо развитой инфраструктурой делает машину незаменимой для нужд огромного числа клиентов по всему миру.

Задача модернизации Ил-76, в первую очередь, обусловлена необходимостью соответствия как текущим, так и перспективным требованиям Международной организации гражданской авиации (ICAO). В частности, это относится к требованиям, предъявляемым к уровню шума воздушных судов, а также к требованиям по точности самолетовождения. Ил-76ТД-90ВД соответствует всем необходимым требованиям ICAO и может эксплуатироваться по всему миру без ограничений. "Вне сомнения, этот уникальный самолет еще долго будет необходим и отечественной, и мировой авиации. Проведенные исследования говорят о потребности рынка еще как минимум в 15-20 таких судах уже к 2015 году. Сбербанк РФ - один из самых надежных финансовых партнеров в нашей стране, и тот факт, что старейший в России банк, контрольный пакет акций которого принадлежит государству, поддержал проект строительства Ил-76ТД-90ВД, дает нам уверенность в реализации намеченных планов", - отметил Андрей Пахомов, генеральный директор ООО "Волга-Днепр-Лизинг".

Группа компаний "Волга-Днепр" развивает проект модернизации самолета Ил-76 с 2002-го года -

именно тогда с "Пермским моторным заводом" был подписан контракт на покупку комплекта двигателей для первого судна. В следующем, 2003-м, году был заключен договор на разработку конструкторской документации и контракт с ГАО ТАПОиЧ (ташкентский завод-производитель Ил-76) на строительство двух первых самолетов Ил-76ТД-90ВД. В июне 2006-го года новый самолет Ил-76ТД-90ВД, оснащенный двигателями ПС-90А-76 и модифицированной авионикой, совершил первый коммерческий рейс. С момента первого рейса это воздушное судно выполнило перевозки в аэропорты 20 стран мира, в числе которых Австралия, Великобритания, Германия, Канада, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур, Франция, Япония и многие другие. В числе перевезенных грузов были и весьма экзотические, например, 8 индийских слонов, весом по 4 тонны каждый. Необычные "пассажиры" были доставлены из Таиланда на австралийский остров Кокос в июле 2006 г.

Группа компаний "Волга-Днепр" - лидер на международном рынке перевозок сверхтяжелых и крупногабаритных грузов, контролируя по итогам 2005 года около 56% мирового рынка перевозок уникальных и негабаритных грузов. Среди постоянных заказчиков Группы - крупнейшие промышленные компании мира, в том числе Lockheed Martin, Exxon Mobil, Alcatel Aerospace и другие.

С мая 2004 года Группа компаний "Волга-Днепр" под маркой AirBridge Cargo выполняет регулярные полеты на маршрутах между Европой и Азией. В Китае и России AirBridge Cargo осуществляет продажи через свои собственные представительства. Генеральными агентами по продажам в Европе назначены две компании: Air Cargo Trader (ACT) и International Aviation Services (IAS). Обе компании имеют разветвленную сеть офисов по всей Европе и богатый опыт продаж регулярных грузоперевозок.

Парк Группы компаний "Волга-Днепр" состоит из десяти самолетов Ан-124-100, четырех Boeing 747, шести Ил-76 и шести Як-40. В Группе работают более 1700 человек 20 национальностей.

*источник: компания "ГК "Волга-Днепр"
16.01.07*

ОДОБРЕНА ПРОДАЖА АКЦИЙ САМАРСКОГО ПОДШИПНИКОВОГО ЗАВОДА

ОАО "Европейская подшипниковая корпорация" (ЕПК) сообщила о том, что в Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ одобрила сделку по приобретению ЕПК 59,56% голосующих акций ОАО "Завод авиационных подшипников" (ЗАП, Самара). Как говорится в сообщении корпорации, ФАС РФ подтвердил право владения ЕПК 79,48% голосующих акций самарского предприятия, с учетом ценных бумаг, приобретенных корпорацией ранее. "Завод авиационных подшипников" вошел в состав "Европейской подшипниковой корпорации" в 2005 году. До настоящего времени сделка по приобретению 79,48% акций ЗАП проходила ряд согласований. "Европейская подшипниковая корпорация" создана в 2000 году. Объединяет ОАО "Московский подшипник", ОАО "Москов-

ский завод авиационных подшипников", АО "Степногорский подшипниковый завод" (Степногорск, Казахстан), Волжский подшипниковый завод (Волгоградская область), ОАО "Завод авиационных подшипников" (Самара), Научно-исследовательский центр ЕПК, сервисно-сбытовое подразделение - ООО "Торговый дом ЕПК", управляющую компанию - ОАО "ЕПК". Доля ЕПК на подшипниковом рынке России - 37%. ОАО "Завод авиационных подшипников" создан в 1996 году на базе бывшего самарского ГПЗ-4. Производит более 4,5 тыс. наименований подшипников. Выручка за 9 месяцев 2006 года составила 1,2 млрд. руб., чистая прибыль - 394 млн. рублей.

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
17.01.07*

ДВИГАТЕЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ

Вчера в Москве состоялись торги по продаже имущественного комплекса ОАО "Опытно-конструкторское бюро моторостроения" (ОКБМ, Воронеж), находящегося в стадии конкурсного производства. Их победителем стало ЗАО "ОКБМ", аффилированное с АФК "Система". Цена, уплаченная ЗАО, не разглашается, но она вряд ли значительно превысила начальную стоимость лота (более 98 млн рублей): второй участник торгов - ОАО "Дубнинский машиностроительный завод-Камов" - тоже контролируется "Системой". Мощности ОКБМ понадобились АФК для включения в создаваемый совместно с ФГУП "Рособоронэкспорт" двигателестроительный холдинг.

Как сообщила председатель конкурсной комиссии ООО "Производственное объединение "Победа", организатора торгов, Оксана Сопильниченко, на участие в аукционе было подано две заявки - от ЗАО "ОКБМ" и ОАО "Дубнинский машиностроительный завод (ДМЗ)-Камов". Вчера конкурсная комиссия вскрыла конверты с предложениями обеих компаний, которые принимались в закрытой форме, и признала победителем ЗАО "ОКБМ", аффилированное с АФК "Система". Госпожа Сопильниченко отказалась назвать ценовые заявки участников тендера. Однако итоговая стоимость ОКБМ вряд ли существенно превысила начальную (более 98 млн рублей), поскольку 75% акций "ДМЗ-Камов" контролируется АФК "Система". Новый собственник ОКБМ по условиям конкурса должен будет сохранить целевое назначение имущественного комплекса, выполнение договоров предприятия, связанных с оборонным заказом, обеспечение "государственных нужд в области поддержания обороноспособности".

Опытно-конструкторское бюро моторостроения - единственный производитель трансмиссий для вертолетов, изготавливаемых авиастроительной компанией "Камов", выпускает редукторы для ОКБ им. Яковлева и компании "Сухой", авиадвигатели малой мощности (до 400 л.с.) для спортивных самолетов. В 2004 году на предприятии была введена процедура банкротства, в тот момент кредиторская задолженность составляла около 140 млн. рублей. В 2005 году собрание кредиторов приняло решение о подготовке имущественного комплекса к реализации на торгах. Основные кредиторы КБ - Федеральная налоговая служба и авиастроительные предприятия.

Итоги конкурса были вполне предсказуемы, поскольку АФК "Система" (консолидированная выручка за девять месяцев 2006 года - \$7,5 млрд.,

основной владелец - председатель совета директоров корпорации Владимир Евтушенков) заинтересовалась ОКБМ в октябре 2005 года. Тогда аффилированное с корпорацией ЗАО "ОКБМ" приступило к скупке имущества предприятия и уже выкупило около 30% - преимущественно оборудования и разработок, затратив более 100 млн. рублей. Остальное имущество ЗАО арендует и ведет на его базе производственную деятельность.

Мощности ОКБМ могут понадобиться "Системе" в связи с реализацией проекта по созданию совместно с ФГУП "Рособоронэкспорт" двигателестроительного холдинга на базе НПО "Сатурн", Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) и Пермского моторостроительного комплекса (ПМК). Четвертым участником холдинга, как предполагается, может стать украинское ОАО "Мотор Сич". Пермский актив уже принадлежит "Системе", с владельцами остальных ведутся переговоры.

Воронежское предприятие с вхождением в холдинг может решить проблему с поставкой комплектующих, агрегатов и литья, которая возникла из-за разрыва связей с субпоставщиками КБ. По словам исполнительного директора ОКБМ Виктора Тарасова, на предприятии надеются на возможную кооперацию с другими моторостроительными активами "Системы" по выпуску ряда агрегатов. Сейчас портфель заказов составляет треть от суммы, необходимой для нормального функционирования ОКБМ.

По мнению главы аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, ОКБМ вряд ли станет ведущим предприятием в создаваемом холдинге, поскольку у КБ довольно узкая производственная тематика по сравнению с "Сатурном", ПМК и УМПО. "Вертолетные трансмиссии изготавливаются и в Перми", - пояснил господин Пантелеев. Тем не менее, как считает аналитик, воронежское бюро будет интегрировано в новую структуру, что гарантирует ему обновление основных фондов и загрузку производственных мощностей. "Сейчас новые владельцы, судя по всему, начнут ревизию возможностей предприятия с тем, чтобы определить в дальнейшем его роль в создаваемом холдинге", - предположил эксперт, добавив, что воронежский актив пригодится АФК уже с выходом создаваемого холдинга на большие мощности по производству моторов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
17.01.07*

КОМПАНИЯ TOPS BI ВНЕДРИЛА СИСТЕМУ ERP ДЛЯ КНААПО

ИТ-компания TopS Business Integrator (TopS BI) внедрила автоматизированную систему управления предприятием (ERP) на базе решения BAAN IV Aerospace&Defense для ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю А Гагарина" (КНААПО). Об этом сообщила пресс-служба TopS BI.

Проект по разработке и внедрению системы был начат в 2002 г. В 2006 г все проектные работы завершились и был осуществлен запуск полномасштабной интегрированной системы проектирования, подготовки и производства деталей и агрегатов установоч-

ной партии изделий международного проекта "Российский региональный самолет SSJ-100". Обеспечено электронное информационное взаимодействие ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ЗАО ГСС) и КНААПО по поддержке, сопровождению процессов проектирования, технологической подготовки, производства и поставки изделий "с первой детали до готового изделия". КНААПО совместно с TopS BI создали интегрированную систему управления бизнесом.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
15.01.07*

АКЦИОНЕРЫ РОСТВЕРТОЛА ВЫКУПИЛИ ПО ПРЕИМУЩЕСТВЕННОМУ ПРАВУ 12,7% АКЦИЙ ДОПВЫПУСКА НА 137,8 МЛН. РУБ.

Акционеры ОАО "Роствертол" (Ростов-на-Дону) выкупили по преимущественному праву 37544816 обыкновенных акций, или 12,7% доэмиссии предприятия. Об этом говорится в сообщении компании.

Напомним, что Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) зарегистрировала довыпуск Роствертола объемом 295,812 млн. руб. 28 сентября 2006 года. Количество акций - 295812000, номинальная стоимость - 1 руб. Цена выкупа одной акции установлена на уровне 3,67 руб. Выпуск размещается по закрытой подписке в пользу Федерального агентства по управлению федеральным имуществом и ОАО "ОПК "Оборонпром". Ему присвоен государственный регистрационный номер 1-01-30039-Е-005D.

Акционеры ОПК "Оборонпром" приняли решение о приобретении части доэмиссии акций Роствертола 14 ноября 2006 года. Как тогда пояснил представитель ОПК "Оборонпром", размер пакета акций, который выкупит компания, будет определен только после реализации нынешними акционерами Роствертола своего преимущественного права выкупа акций доэмиссии. Тем не менее, по его словам, этот пакет вместе с акциями Роствертола, принадлежащими государству, составит более 25%. Уставный капитал Роствертола составляет 854,188 млн. руб. Он разделен на 854188000 акций номиналом 1 руб.

Крупнейший производитель вертолетной техники - Ростовский вертолетный производственный комплекс - основан в 1939 году. Он производит боевую и гражданскую вертолетную технику; специализирует-

ся на производстве и сервисном обслуживании тяжелых транспортных, транспортно-боевых и ударных вертолетов семейства МИ. Роствертол серийно производит модификации самого грузоподъемного в мире вертолета Ми-26Т и многоцелевого транспортно-боевого вертолета Ми-24 (Ми-35). На предприятии в 2006 году начат серийный выпуск базового боевого вертолета российских ВВС - Ми-28Н(Э) "Ночной охотник". Роствертол поставляет вертолетную технику в страны Азии, Африки, Латинской Америки, Восточной Европы. Роствертол имеет право на ведение внешнеэкономической деятельности по поставкам вертолетов Ми-26Т и, совместно с Рособоронэкспортом, вертолетов Ми-35.

Чистая прибыль компании по РСБУ в 2005 году увеличилась в 2,3 раза до 304,6 млн. руб., выручка - в 2,3 раза до 4,7 млрд. руб. Показатель EBITDA составил 502 млн. руб. против 286 млн. руб. годом ранее. 19,48% акций Роствертола находятся в номинальном держании ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (ДКК), 14,3% - ЗАО "Депозитарная компания Уралсиб". В доверительном управлении КБ "Центр-инвест" находятся 11% акций компании, 8,56% - в управлении ФД "Сельмашинвест. Государству в лице Росимущества РФ принадлежит 3.44% акций предприятия. ОПК "Оборонпром" на сегодняшний день акциями Роствертола не владеет.

источник: ИА "АК&М"
16.01.07

XXIII ЗАСЕДАНИЕ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ В ОБЛАСТИ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ПРОШЛО НА ММП "САЛЮТ"

24 января 2007 года на ФГУП "ММП "Салют" прошло двадцать третье заседание Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Российской Федерацией и Украиной в области авиадвигателестроения.

В заседании принимали участие: начальник управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности России Е.А. Горбунов, начальник отдела развития и функционирования авиационной промышленности Минпромполитики Украины А.В. Беланов, Президент АССАД Чуйко В.М., генеральный директор Запорожского ОАО "Мотор Сич" В.А. Богуслаев, главный конструктор ГП "Ивченко-Прогресс" И.Ф. Кравченко, главный конструктор ФГУП "ММП "Салют" В.А. Яковлев и другие руководители ведущих предприятий авиационной промышленности России и Украины.

На заседании обсуждались вопросы перспектив сотрудничества предприятий, участвующих в российско-украинской кооперации и, прежде всего, кооперации между ФГУП "ММП "Салют", ГП ЗМКБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич". Одним из приоритетных вопросов был вопрос о завершении работ по подготовке двигателя АИ-222-25 для Як-130 к государственным стендовым испытаниям. В частности, сроки завершения испытаний, включая оформление акта ГСИ, были обозначены до 31 октября 2007 года.

Также обсуждались перспективы производства двигателей Д-436Т1/ТП, Д-436-148 для самолетов

ТУ-334, БЕ-200 и АН-148. Так ОАО "Мотор Сич", ФГУП "ММП "Салют" совместно с ОАО "Туполев", ОАО "ТАНТК им. Бериева" и ОАО "АНТК им. О.К. Антонова" должны завершить оформление контрактов на поставку вышеуказанных двигателей до 1 марта 2007 года.

На заседании речь шла и о разработке кооперационной программы по созданию двигателя 436М для ближне-среднемагистрального самолета и подготовке материалов по участию в конкурсе по выбору двигателя класса тяги 12-14 тонн для самолета МС-21 и многоцелевого транспортного самолета.

По словам главного конструктора ФГУП "ММП "Салют" В.А. Яковлева, "ФГУП "Салют" вкладывает значительные собственные средства в разработку совместных с Украиной проектов, в частности, в разработку и производство двигателя АИ-222-25 для Як-130. Сотрудничество с Украиной носит стратегический характер, и в настоящее время нами ведутся совместные разработки нескольких перспективных двигателей. При этом мы ощущаем поддержку как со стороны России, так и Украины".

В свою очередь Президент АССАД Чуйко В.М. заявил, что "это совещание этапное, оно способствует сохранению научно-технического и производственного потенциала моторостроительных предприятий России и Украины".

источник: компания "ФГУП ММП "Салют"
25.01.07

СОСТОЯЛСЯ ВИЗИТ ГЛАВЫ ДУМСКОГО КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СНГ АНДРЕЯ КОКОШИНА НА "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ"

В рамках деловой поездки 19 января 2007 года состоялся визит на предприятия Пермского моторостроительного комплекса председателя комитета Государственной Думы Российской Федерации по делам СНГ, представителя партии "Единая Россия" Андрея Кокошина. Целью приезда высокого чиновника стало знакомство с одним из ведущих предприятий российского двигателестроения.

В ходе визита прошла встреча А. Кокошина с руководителями предприятий комплекса: генеральным директором ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" Валерием Жегловым, управляющим директором ОАО "Пермский моторный завод" Сергеем Смолиным, заместителем генерального конструктора, начальником ОКБ ОАО "Авиадвигатель" Николаем Кокшаровым, управляющим директором ОАО "Редуктор-ПМ" Николаем Семикопенко.

В беседе были подробно обсуждены проблемы авиационной промышленности, в частности авиационного двигателестроения. Кроме этого А. Кокошин проявил большой интерес к производимым на "Пермских моторах" газотурбинным электростанциям. Он отметил широкие перспективы применения подобного оборудования в малой энергетике, структуре ЖКХ.

На 1 января 2007 года Пермским моторостроительным комплексом изготовлено 414 газотурбинных установок и электростанций единичной мощностью 2,5...25 МВт для нужд предприятий топливно-энергетического комплекса России. Партнерами пермских двигателестроителей являются такие компании, как "Газпром", "Сургутнефтегаз", "Ивановская генерирующая компания", "Башкирэнерго" и др. Суммарная наработка пермских газовых турбин составляет более 4 700 000 часов. Нарработка пермских энергетических машин превысила показатель 2 692 200 часов.

"САТУРН" ОСТАЛСЯ БЕЗ РУКОВОДСТВА

В канун Нового года многолетний руководитель НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин оставил свой пост, чтобы возглавить совет директоров предприятия. На его место был назначен коммерческий директор "Сатурна" Василий Данилов. Однако, по информации РБК daily, в ближайшее время он, а также ряд топ-менеджеров могут покинуть компанию. Источники РБК daily в авиапроме связывают это с тем, что в ближайшее время НПО "Сатурн" может влиться в новый двигателестроительный холдинг, создаваемый под эгидой АФК "Система".

Однако, как рассказали РБК daily сразу несколько источников в авиастроительных компаниях, в ближайшее время НПО "Сатурн" может ожидать новая волна кадровых перестановок из-за того, что г-н Данилов собирается покинуть пост руководителя компании. Один из собеседников РБК daily связывает ожидаемый уход Василия Данилова с тем, что сам "Сатурн" в ближайшее время может влиться в создаваемый двигателестроительный холдинг и таким образом потерять независимость. Возможно, что помимо г-на Данилова "Сатурн" покинет еще ряд топ-менеджеров предприятия. Консолидатором двигателестроения может стать АФК "Система", которая в

Глава думского комитета одобрительно отозвался о накопленном уникальном опыте международного сотрудничества Пермского моторостроительного комплекса с зарубежными фирмами, в частности с компанией Pratt&Whitney. По словам А. Кокошина, результатом подобных взаимовыгодных отношений должна стать экспансия российской авиационной техники на зарубежные рынки.

Особое внимание в ходе встречи было уделено процессу модернизации самолетов семейства Ил-76 путем замены устаревших двигателей Д-30КП на двигатели ПС-90А-76, сертифицированные в 2003 году на соответствие всем международными требованиями.

Представитель Государственной Думы не ограничился деловой встречей с руководством. Он посетил сборочные цеха ведущего в отрасли серийного завода по производству авиационных двигателей и газотурбинных установок. А. Кокошин подчеркнул своевременность и необходимость появления такого двигателя, как ПС-90А2, пообещав содействие в его сертификации в 2008 году. В заключение визита московский гость пригласил специалистов Пермского моторостроительного комплекса поделиться своим богатым опытом на конференции по вопросам малой энергетике, которая состоится в феврале 2008 года в Ярославле.

Приезд Андрея Кокошина на "Пермский моторостроительный комплекс" может означать для пермяков усиление государственной поддержки, а также расширение географии использования продукции Пермского моторостроительного комплекса на территории России и за ее пределами.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
20.01.07*

2006 году уже выкупила у ВТБ "Пермские моторы". Напомним, что в конце прошлого года первый вице-президент "Системы" Антон Абугов на телеконференции для инвесторов заявил, что его компания планирует создать крупнейшую корпорацию на рынке, которая поставит не только военную технику, но и оборудование для энергетики и гражданской авиации. Заявив о планах создания нового машиностроительного холдинга, "Система" начала переговоры о покупке части акций НПО "Сатурн" и Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО). Как отмечают источники в авиационных кругах, предполагается, что АФК "Система" получит только 49% в создаваемом двигателестроительном холдинге, а 51% отойдет структурам государственного "Рособоронэкспорта". Получить комментарии в "Рособоронэкспорте" не удалось. По информации собеседников РБК daily, руководство НПО "Сатурн" всерьез заинтересовалось предложенным "Системой" планом консолидации.

Сам Василий Данилов отказался от комментариев.

*источник: газета "RBC Daily"
15.01.07*

МИГ-АТ С ДВИГАТЕЛЕМ РД-1700 ВЗЛЕТИТ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2007 ГОДА

Учебно-тренировочный самолет (УТС) МиГ-АТ разработки ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") с одним опытным двигателем РД-1700 разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз" (ТМКБ "Союз") и одним "штатным" двигателем Larzac французского производства начнет летные испытания в первом квартале 2007 г. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

По его словам, в настоящее время первый летный экземпляр РД-1700 устанавливается на борт опытного УТС МиГ-АТ №821. "Первоначально двигатель пройдет апробацию при его работе на земле, потом - в воздухе", - уточнил специалист.

"Второй опытный УТС МиГ-АТ №823 в 2007 году планируется использовать по маркетинговому направлению - демонстрировать самолет по просьбам потенциальных заказчиков", - отметил собеседник. По его мнению, по программе летных испытаний

УТС МиГ-АТ в "косом" варианте (с двумя различными двигателями) планируется выполнить 40-50 полетов, однако, в случае успешного начала летных испытаний в "косом" варианте и нормальной работы РД-1700, программу можно будет уменьшить и быстрее перейти на летные испытания варианта МиГ-АТ с двумя РД-1700.

"Испытания МиГ-АТ с двумя отечественными двигателями РД-1700 и с полностью отечественными авионики и системами являются для РСК "МиГ" весьма важными, так как будут производиться в интересах отечественных ВВС", - сказал собеседник.

Он подчеркнул, что на сегодня за рубежом имеется повышенный интерес именно к русифицированному МиГ-АТ с РД-1700 и российской авионикой.

На сегодня два опытных УТС МиГ-АТ выполнили более 1200 полетов с общим налетом примерно 750-800 часов.

*источник: AVIAPORT.RU
15.01.07*

ИВАНОВ НАМЕРЕН ПОЗВОЛИТЬ ИНДИИ ОТКРЫТО ДЕЛАТЬ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ МИГ-29

Вице-премьер, министр обороны России Сергей Иванов намерен в ходе визита в Индию подписать официальное соглашение о лицензионном производстве в этой стране авиадвигателей РД-33 третьей серии, используемых в самолетах МиГ-29.

Как сообщил начальник Главного управления международного военного сотрудничества Минобороны генерал-полковник Анатолий Мазуркевич, также планируется заключить ряд контрактов на ремонт и модернизацию поставленной ранее российской военной техники.

По неофициальным данным, контракт на лицензионное производство в Индии авиационных двигателей РД-33 третьей серии был подписан еще в мае 2006 года. Он предполагает несколько стадий. Сна-

чала будут поставляться практически готовые двигатели - 20 штук, на следующей фазе индийская сторона будет заниматься сборкой двигателей, третья стадия предполагает изготовление на индийских предприятиях ряда узлов и агрегатов двигателя, а также его лицензионную сборку.

Речь идет в основном о лицензионной сборке двигателя на предприятиях корпорации HAL, но контрактом предусмотрена и передача ряда технологий на производство узлов и деталей двигателя. По оценке экспертов, в Индию может быть поставлено более 80 двигателей суммарной стоимостью порядка \$300 млн.

*источник: сайт "Газета.Ру"
22.01.07*

ОБЪЕМ ЛИЗИНГА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ФЛК В 2007 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ДОВЕСТИ ДО УРОВНЯ 150-200 МЛН. ДОЛЛ.

Объем лизинга технологического оборудования для предприятий авиационной промышленности, осуществляемого ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК), к концу 2007 года планируется довести до уровня 150-200 млн. долл., заявил корреспонденту "АвиаПорт.Ру" директор производственных программ компании Сергей Гальперин.

"Все приобретаемое технологическое оборудование будет закупаться и передаваться предприятиям ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК)", - отметил он.

По словам С. Гальперина, технологическое оборудование, закупаемое ФЛК и передаваемое в лизинг предприятиям авиапрома, в основном, зарубежного производства.

"ФЛК полагает необходимым оснастить отечественный авиапром более современным оборудованием, чем то, которое имеют ведущие зарубежные предприятия, закупавшие оборудование в прошедшие годы", - подчеркнул специалист.

Он уточнил, что в настоящее время приоритетным является приобретение оборудования для металлообработки и сборки (например, станды автоматической клепки), ковочное оборудование, современное штамповочное оборудование.

Собеседник также высказал мнение, что в дальнейшем ФЛК будет сотрудничать и с другими заводами авиапромышленности - предприятиями авиационного моторостроения, производителями агрегатов. "Переоснащение только авиазаводов, производящих финальную сборку, является полумерой", - считает С. Гальперин. Он отметил, что, например, самарское предприятие "Авиаагрегат" имеет большие планы по переоснащению производства и, если удастся получить поддержку этого плана со стороны ОАК, то он будет реализован.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.07*

ТУРБИНЫ ДЛЯ АНАТОЛИЯ ЧУБАЙСА

ОАО "НПО "Сатурн" произвело отгрузку газотурбинного двигателя ГТД-110 мощностью 110 МВт для ОАО "РАО "ЕЭС России". 31 декабря 2006 года двигатель установлен на стенд для проведения приемосдаточных испытаний перед монтажом в составе первого блока парогазовой установки мощностью 325 МВт (ПГУ-325) ОАО "Ивановские ПГУ" на территории Ивановской ГРЭС (г. Комсомольск). НПО "Сатурн" поставлено заказчику и все вспомогательное оборудование по газотурбинным агрегатам ГТЭ-110 №3 и №4. На состоявшемся 10 января этого года в Комсомольске заседании оперативного штаба по строительству ПГУ подтвержден срок проведения комплексного опробования первого блока ПГУ-325 - 24 марта 2007 года.

В проекте ОАО "Ивановские ПГУ" (блок № 1 ПГУ-325) используются ГТЭ-110 № 3 и № 4 производства НПО "Сатурн". Строительство блока № 1 ПГУ-325 - это первый этап реализации одного из самых крупных проектов в сфере отечественной электроэнергетики - создания на территории ИвГРЭС нового 650-мегаватного энергетического комплекса. Второй этап предполагает ввод еще одного энергетического блока мощностью 325 МВт.

ГТД-110 производства НПО "Сатурн" - первый российский газотурбинный двигатель большой мощности. ГТД-110 используется в составе газотурбинной энергетической установки ГТЭ-110 мощностью 110 МВт, а также в составе парогазовых установок мощностью 170 и 325 МВт. В рамках совместного проекта

РАО "ЕЭС России" и НПО "Сатурн" выполнена комплексная работа по проведению межведомственных испытаний (МВИ) и постановке в производство ГТЭ-110. После МВИ первых двух установок НПО "Сатурн" получило заказ на производство ГТЭ-110 №3 и №4.

Сегодня НПО "Сатурн" вышло на уровень готовности к серийному выпуску турбин большой мощности. Для этого предприятие в течение нескольких лет создавало необходимую конструкторско-технологическую и производственную базу, готовило квалифицированные кадры. Своевременный пуск первого блока ПГУ-325 с установками НПО "Сатурн" открывает возможности для серийного применения ГТЭ-110 в объектах нового строительства и реконструкции РАО "ЕЭС России". ГТЭ-110 имеет широкие перспективы для формирования целой гаммы промышленных газовых турбин с применением единого газогенератора в диапазоне мощности от 50 до 180 МВт с требуемыми характеристиками.

По словам председателя правления РАО "ЕЭС России" Анатолия Чубайса, в настоящее время вся стратегия развития тепловой энергетики связана с парогазовыми силовыми установками. Утвержденная правлением РАО "ЕЭС России" "Инвестиционная программа холдинга РАО "ЕЭС России" на 2006-2010 гг. базируется на использовании отечественных газотурбинных энергоустановок с мощностным диапазоном 50-180 МВт.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
12.01.07*

АКЦИОНЕРЫ "АВИАДВИГАТЕЛЯ" БУДУТ ГОЛОСОВАТЬ ЗА ПРОДЛЕНИЕ ДОГОВОРА С УК ПМК

22 января состоялось внеочередное собрание акционеров ОАО "Авиадвигатель". Повестка дня - передача полномочий генерального директора ОАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК) сроком на один год. Инициатором собрания является совет директоров компании, и это связано с тем, что завтра истекает срок действия договора с УК.

Как стало известно "Новому компаньону", начало собрания было отложено на два часа из-за отсутствия представителя со стороны государства (владеет в "Авиадвигателе" 45%). По этой причине голосование продлили на сутки.

Миноритарный акционер "Авиадвигателя" Владимир Дитятев считает, что срок увеличен и потому, что чиновники не успели оформить директиву о том, как должен голосовать представитель государства. Дитятев отметил, что он в разные годы занимался подготовкой собраний акционеров и являлся членом совета директоров, заместителем председателя и секретарем совета директоров.

Результаты собрания акционеров "Авиадвигателя" будут известны завтра, 23 января. Ожидается, что договор с УК ПМК будет продлен на один год.

*источник: газета "Новый Компаньон"
22.01.07*

ИК "БРОКЕРКРЕДИТСЕРВИС" УСТАНОВИЛА ЦЕЛЕВОЙ УРОВЕНЬ ЦЕН И РЕКОМЕНДАЦИЮ ПО АКЦИЯМ НПО "САТУРН"

Филиал Российского фонда федерального имущества (РФФИ) в Нижегородской области выставил на аукцион 64,212 тыс. обыкновенных именных акций ОАО "Арзамасский приборостроительный завод" (Нижегородская область), что составляет 20% уставного капитала общества. Согласно сообщению на сайте РФФИ, общая номинальная стоимость акций - 38 млн. 527,2 тыс. рублей. Нормативная цена выставяемых на аукцион акций - 199 млн. 703,519 тыс. рублей. Начальная цена акций - 350,22 млн. рублей. Шаг аукциона - 5 млн. рублей. Заявки на участие в аукционе принимаются с 29 декабря 2006 года до 5 февраля. Аукцион состоится 8 февраля.

Уставный капитал ОАО "Арзамасский приборостроительный завод" (выпускает датчики и системы для самолетов гражданской, военно-транспортной авиации и космической техники; приборы контроля и регулирования технологических процессов; приборы для дорожно-строительной техники; автомобильные приборы; медицинскую технику) составляет 192 млн. 636,6 тыс. рублей и состоит из 321,061 тыс. обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 600 рублей.

*источник: ИА "НТА-Приволжье"
09.01.07*

ПЕРВЫЙ АКТ СЫГРАН

"Двигатель АЛ-31Ф серии 42 Государственные испытания выдержал, его основные технические характеристики требованиям тактико-технического задания ВВС в основном соответствуют. Двигатель пригоден для серийного производства и принятия на снабжение Министерства обороны России". Это слова из акта Государственных стендовых испытаний двигателя, который главком ВВС РФ Владимир Михайлов торжественно вручил генеральному директору ММПП "Салют" Юрию Елисееву 28 декабря 2006 г.

Церемония, прошедшая в преддверии нового года, венчает первый этап модернизации двигателей серии АЛ-31Ф, предназначенных для семейства самолетов Су-27/Су-30. АЛ-31-М1, акт Государственных стендовых испытаний которых был подписан Владимиром Михайловым в конце 2006 г. Новый двигатель предназначен как для оснащения новых самолетов семейства "Су", так и для модернизации имеющихся на вооружении. Гендиректор "Салюта" Юрий Елисеев сказал, что завод готов к серийным поставкам этого мотора, ведь выпуск двигателей АЛ-31-М1 для российских ВВС предусмотрен в проекте гособоронзаказа на 2007 г. На "Салюте" уже началось производство первой партии из 10 двигателей АЛ-31-М1. Обычные АЛ-31Ф в ходе их капитального ремонта можно модернизировать до уровня АЛ-31-М1, то есть получить на тонну большую тягу (13,5 т) и увеличенные ресурсы, назначенный (до 1500 часов) и межремонтный (до 750 часов). Это очень важно для российских ВВС.

Как заявил Владимир Михайлов, "модернизация позволяет минимальными средствами добиться повышения эффективности наших авиационных комплексов". А в случае с АЛ-31-М1 российская авиация вообще получила подарок от "Салюта", ведь, как отметил Юрий Елисеев, работы по модернизации двигателя были выполнены на собственные средства предприятия. Активное участие в создании двигателя, по словам гендиректора "Салюта", принимал ЦИАМ и специалисты ВВС России.

Работа над дальнейшей модернизацией АЛ-31Ф продолжается. По словам генерального директора ММПП "Салют", "на стенде месяц назад получена тяга 14,2 т - это уже М2 - следующий этап модернизации, которую мы планируем закончить к октябрю 2007 г.". Конструктивные отличия АЛ-31-М2 от двигателя первого этапа модернизации состоят в новой перспективной камере сгорания, модернизированных ТВД и ТНД с лопатками пространственного профилирования и электронно-цифровой САУ-235С типа FADEC с полной ответственностью.

В ходе церемонии 28 декабря Владимир Михайлов сообщил, что, по его сведениям, на "Салюте" также проходит стендовые испытания трехступенчатый компрессор, предназначенный для двигателя АЛ-31-М3, тяга которого будет на 500-600 кг больше, чем у мотора второго этапа модернизации. "Это как раз то, что нам необходимо для самолетов Су-34, а также и для самолета пятого поколения", - отметил главком ВВС. Перспективный трехступенчатый компрессор низкого давления, изготовленный по технологии "блиск" с лопатками пространственного профилирования, является основной отличительной чертой АЛ-31-М3.

Принятие двигателя АЛ-31-М1 на снабжение ВВС РФ открывает перед ним и широкие экспортные перспективы. Учитывая тот факт, что самолеты семейства Су-27/Су-30 имеют большое распространение в мире, более мощный и надежный двигатель для них, безусловно, будет пользоваться спросом. Зарубежная премьера АЛ-31-М1 состоялась в ходе международной авиакосмической выставки Airshow China-2006. Как сообщил Юрий Елисеев в ходе салона, предварительные переговоры с китайской стороной подтвердили заинтересованность ВВС Китая в этом двигателе. Поэтому нельзя исключать, что в недалекой перспективе "Салют" получит заказ на модернизацию силовых установок китайских "сушек" до уровня М1.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
10.01.07*

ИК "БРОКЕРКРЕДИТСЕРВИС" УСТАНОВИЛА ЦЕЛЕВОЙ УРОВЕНЬ ЦЕН И РЕКОМЕНДАЦИЮ ПО АКЦИЯМ НПО "САТУРН"

"Мы присвоили рекомендацию акциям НПО "Сатурн" "покупать", установив их справедливую цену на уровне 0,126 долл. за акцию. Предприятие демонстрирует стабильный рост выручки, хотя его прибыль нестабильна из-за того, что оно серьезно зависит от государственного заказа и вкладывает большие средства в научные разработки.

Мы считаем, что в ближайшем будущем доля выручки от реализации наиболее перспективной продукции НПО "Сатурн" - газоперекачивающих агрегатов и энергетических турбин в совокупном объеме продаж холдинга серьезно не изменится. Тем не менее, постоянный рост спроса со стороны "Газпрома" создает условия для устойчивого и стабильного роста выручки предприятия.

Мы не стали учитывать перспективы роста производства и обслуживания холдингом двигателей для гражданских самолетов. Пока будущее отечественного гражданского авиастроения сильно зависит от

того, насколько успешно будет происходить формирование Объединенной авиастроительной корпорации. Прогнозировать перспективы ОАК можно будет после промежуточных результатов.

Недавно возобновились переговоры о создании на базе НПО "Сатурн" крупного моторостроительного холдинга, куда могут войти Уфимское моторостроительное предприятие и "Пермские моторы". Пока сведения об этих переговорах появлялись лишь в средствах массовой информации. Но мы не исключаем, что шансы создания подобного крупного объединения очень высоки, поскольку эта идея поддерживается государством. При этом мы не учитывали эффект от синергии слияния всех предприятий, поскольку пока не ясно, кто может стать центром этой корпорации", - сообщает аналитик ИК "Брокеркредитсервис" Севастьян Козицын.

*источник: сайт "Quote.ru"
09.01.07*

ГРУППА КОМПАНИЙ "ВОЛГА-ДНЕПР" И ОАО "МОТОР СИЧ" ОБЪЯВЛЯЮТ О СОЗДАНИИ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ВОССТАНОВЛЕНИЯ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА АН-124-100 "РУСЛАН"

Группа компаний "Волга-Днепр" и ОАО "Мотор Сич" объявляют о создании совместного предприятия - Управляющей компании ОАО "Грузовые летательные аппараты". Управляющей компании делегированы курирующие и организаторские функции в ходе реализации проекта по возобновлению серийного производства самолетов семейства Ан-124-100. 15 декабря 2006 года в Киеве учредительный договор был скреплен подписями представителей авиакомпании "Волга-Днепр" и ОАО "Мотор Сич". В дальнейшем планируется включение в состав акционеров ОАО "Грузовые летательные аппараты" остальных партнеров проекта: ЗАО "Авиастар - СП", ГП АНТК им. О.К. Антонова, ЗМКБ "Прогресс".

Проект возобновления серийного производства самолетов Ан-124-100 включен в стратегию развития авиационной промышленности России и ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники на 2002-2006 годы и на период до 2015 года". Решение о создании Управляющей компании для реализации этого проекта было принято на первом заседании Подкомиссии по вопросам сотрудничества в области авиационной промышленности российско-украинской межгосударственной комиссии, состоявшемся в октябре прошлого года. Подписание учредительных документов стало важным этапом реализации принятых решений. Свою заинтересованность в проекте уже обозначил ряд ведущих авиационных компаний России и Украины. Программа по возобновлению производства и модификации самолета Ан-124 обещает стать самым успешным российско-украинским проектом в области авиации.

Цель российско-украинской инициативы - разработка и производство новой версии самолета - Ан-124-100М-150 и его дальнейшая модификация, а также продление летной жизни уже существующему парку самолетов этого типа.

В целях модернизации и повышения потребительских и эксплуатационных качеств Ан-124-100 суще-

ственным изменениям будут подвергнуты его летно-технические характеристики. Новое техническое лицо самолетов Ан-124-100 предполагает увеличение грузоподъемности самолета до 150 т., а ресурса воздушного судна - до 60, в перспективе - до 80 тысяч летных часов. Также планируется кардинальное обновление навигационно-пилотажного комплекса. Дальность полета с грузом 120т. будет увеличена до 5 000 км, а численность экипажа сокращена до четырех человек. Кроме того, намечена доработка силовой установки и двигателей в соответствии с как существующими, так и перспективными требованиями Международной организации гражданской авиации.

В рамках совместного предприятия ОАО "Мотор Сич" совместно с ЗМКБ "Прогресс" отвечает за модернизацию и производство двигателей Д-18Т для комплектации самолетов Ан-124-100М-150. Предусматривается модернизация двигателя Д-18Т 3 серии в профиль Д-18Т 4 серии, систем управления реверсом и двигателем с использованием системы управления FADEC, а также изменение конструкции узлов вентилятора и турбины, что, в свою очередь, позволяет увеличить тягу до 25 000 кгс при сохранении удельного расхода топлива на прежнем уровне.

Строительство самолетов ведется на мощностях ульяновского завода ЗАО "Авиастар-СП" в соответствии с техническим заданием, разработанным ГП АНТК им. О.К. Антонова. В настоящее время ведутся работы по открытию Ульяновского Филиала АНТК им. О.К. Антонова при ЗАО "Авиастар-СП". Филиал будет являться проекторно-конструкторской организацией, основными его задачами станут внесение изменений в типовую конструкцию самолетов семейства Ан-124 и создание новых модификаций воздушных судов этого типа.

*источник: компания "ГК "Волга-Днепр"
23.01.07*

КИТАЙ ПОЛУЧИЛ ЛИЦЕНЗИЮ НА РУССКИЕ АМФИБИИ

Стали известны подробности контракта Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КнААПО) на поставку шести самолетов-амфибий Бе-103 в Китай.

Представитель пресс-службы ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" (в него входит КнААПО) Донат Москалев рассказал "Гудку", что российским самолетом заинтересовались многие китайские авиакомпании. Например, авиационная научно-техническая компания "Тайсян" из города Хучжоу. В этом городе планируется создание лицензионного сборочного производства Бе-103.

Российская сторона возьмет на себя техническую поддержку производства, предоставит документацию и специальную контрольно-сборочную аппаратуру, необходимую для окончательной сборки самолетов. С китайской стороны ожидается предоставление площадей, квалифицированного персонала и обеспечение соблюдения стандартов. Послепродажным обслуживанием будут заниматься обе стороны.

Напомним, что самолет-амфибия Бе-103 в 2006 году получил сертификат летной годности в Китае.

По мнению начальника экспортной службы КнААПО Сергея Дробышева, "поставки Бе-103 в Китай вызовут своего рода цепную реакцию. Начнутся закупки самолета другими заказчиками". Например, в 2007 году ожидается подписание контракта с Бразилией, у которой уже есть сертификат летной годности, на поставку первых из восьми самолетов. Кроме того, КнААПО заключило промежуточное соглашение о поставках амфибии в Индию.

По словам Сергея Дробышева, поставки только на рынок стран Юго-Восточной Азии в ближайшие 10 лет могут составить 150 - 200 самолетов Бе-103. Уже сейчас есть потенциальные заказчики во Вьетнаме, Таиланде, Малайзии, Индонезии, Латинской Америке, Африке и США. Сейчас амфибии Бе-103 эксплуатируются только в России и США.

*источник: газета "Гудок"
25.01.07*

В ПОДМОСКОВНЫХ ЛУХОВИЦАХ БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ СЕРИЙНЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ А320 В ГРУЗОВЫЕ

В подмосковных Луховицах будет осуществляться переоборудование серийных пассажирских самолетов А320 в грузовые, сообщил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов после посещения 9 января Луховицкого авиационного производственно-испытательного комплекса (ЛАПИК).

Реализация этого проекта позволит максимально загрузить мощности ЛАПИК, отметил глава Минобороны. Он напомнил, что сейчас в России завершается формирование ОАК. В нее до 1 апреля войдет и РСК "МиГ", частью которой является ЛАПИК.

Перед посещением ЛАПИК Сергей Иванов наблюдал демонстрационный полет истребителя МиГ-29 с отклоняемым вектором тяги, который, по его словам, "на сегодняшний день - лучший легкий истребитель в мире".

С.Иванов обратил внимание на то, что на базе ЛАПИК возможно также производить и гражданские самолеты.

В связи с этим он отметил, что одна из основных задач, связанных с созданием ОАК, заключается в том, "чтобы на базе передового военного и транспортно-самолетостроения перейти к серийному созданию гражданских самолетов". Он выразил уверенность, что в Луховицах это удастся сделать.

После ознакомления с цехами и образцами выпускаемой продукции вице-премьер провел совещание с руководством ЛАПИК. Как сообщил началь-

ник управления информации и общественных связей Минобороны РФ Сергей Рыбаков, на совещании отмечалось, что луховицкий комплекс "динамично развивается и сумел найти свое место в современных реалиях рыночной экономики". "По оценке вице-преьера, имеющиеся на заводе мощности, применяемые технологии и инновационные разработки позволяют выпускать конкурентоспособную, востребованную продукцию", - сказал Рыбаков.

Он сообщил, что в ходе совещания были также затронуты вопросы, связанные с перспективами деятельности предприятия и РСК "МиГ" в целом в рамках ОАК. Рыбаков напомнил, что основная задача ОАК - "сохранить российскую авиационную промышленность и сделать ее конкурентоспособной на мировом рынке". Реализация этой задачи "видится, прежде всего, в том, чтобы за счет мощного военного авиастроения вывести из кризиса и развить гражданское авиастроение", - сказал Рыбаков со ссылкой на вице-преьера.

С этой целью в ЛАПИК, в частности, был построен новый, самый крупный в Европе сборочный цех, который позволяет осуществлять сборку как гражданских, так и военных самолетов, отметил Рыбаков.

*источник: АРМС-ТАСС
10.01.07*

ПРОВЕДЕНА ПРЕЗЕНТАЦИЯ САМОЛЕТА ЯК-130 В ИНДОНЕЗИИ

Презентация учебно-боевого и учебно-тренировочного самолета (УБС и УТС) Як-130 разработки ОАО "ОКБ им. А.С. Яковлева" была проведена в конце декабря 2006 года в Индонезии. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами. По его словам, презентация самолета в Индонезии была проведена по просьбе индонезийской стороны.

"Презентация программы и самолета Як-130 проводилась без участия опытного самолета и его демонстрационных полетов", - отметил собеседник.

Он объяснил отсутствие на презентации натурального образца тем, что в настоящее время обе опытные машины интенсивно проходят Государственные совместные испытания (ГСИ) и отзывать одну из них для презентации не представляется возможным.

"Мы сейчас нигде, кроме России, летать не будем. Главная задача 2007 года - завершение ГСИ самолета Як-130", - подчеркнул собеседник.

По оценке источника, презентация программы и самолета Як-130 в Индонезии прошла очень успешно.

В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКИ ГАЗОТУРБИННОГО ОБОРУДОВАНИЯ "САХАЛИНУ-2" ПОБЕДИЛА РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ

В международном тендере на поставки газотурбинного оборудования по проекту "Сахалин-2" победила российская компания с Урала. В конкурсе, который проводился консорциумом "Сахалин Энерджи", участвовали также две британские, швейцарская и три российские фирмы европейской части страны. Подряд стоимостью в 230 млн. рублей

Индонезийская сторона была информирована о характеристиках и боевых возможностях самолета.

На сегодня имеется два соглашения на поставку самолетов Як-130: с Минобороны РФ на поставку 12 машин и с Алжиром - на 16 УБС.

По прогнозам ОКБ им. Яковлева, до 2015 года в мире будет списано 2.000 реактивных УТС и УБС, а к 2020 году рынок этих самолетов составит примерно 2.500 машин. ОКБ им. Яковлева поставило перед собой задачу завоевать 25-40 процентов этого сегмента рынка.

Ведутся переговоры с пятью странами о продаже до 2015 года примерно 200 самолетов Як-130 с учетом уже имеющихся заказов российских ВВС и Алжира, в их числе Сирия, Ливия, Венесуэла. С Венесуэлой проведены предварительные переговоры, и венесуэльские летчики совершили полеты на Як-130. В приобретении Як-130 также заинтересованы Малайзия и Таиланд.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.07*

достался пермскому "Авиадвигателю", сообщили в пресс-службе "Сахалин Энерджи", являющейся оператором программы нефтегазового освоения шельфа Охотского моря.

*источник: ИТАР-ТАСС
23.01.07*

РОСКОСМОС ПОДВЕЛ ИТОГИ 2006 ГОДА

19 января генеральный конструктор и генеральный директор НПО прикладной механики имени академика М.Ф. Решетнева Николай Тестоедов принял участие в расширенном заседании Коллегии Роскосмоса "Итоги работы Федерального космического агентства по организации космической деятельности в 2006 году и задач на 2007 год".

Заседание прошло под председательством руководителя Федерального космического агентства Анатолия Перминова, с участием представителей аппарата Правительства России, Военно-промышленной комиссии, Министерства обороны и других ведомств. В своем докладе руководитель Роскосмоса отметил, что "год прошел результативно и позволил существенно приподнять авторитет страны в сфере космической деятельности, а также не только укрепить, но и развить состояние отечественной ракетно-космической промышленности".

Главным итогом прошедшего года А.Н. Перминов обозначил то, "что удалось сформировать и реализовать основы наращивания отечественной космической деятельности. В отношении реализуемых

направлений работы Агентства получено признание Президента и первых лиц Правительства Российской Федерации.

Сегодня есть все основания говорить о том, что отечественная космонавтика перестала быть сферой второстепенного внимания. У нее есть значимая, конкретная и достаточно результативная будущность. И в этом содержится заслуга, в первую очередь, предприятий отрасли".

В завершении доклада руководитель Федерального космического агентства выразил слова искренней благодарности руководству предприятий и организаций ракетно-космической отрасли за работу, проделанную в 2006 году, и выразил надежду, что "в 2007 году достигнутый по направлениям космической деятельности задел будет развит, укреплен и позволит России уверенно функционировать в мировом сообществе".

Руководители всех структур Роскосмоса приняли это заявление как руководство к действию.

*источник: компания "НПО ПМ"
23.01.07*

НЕДОРОСЛЕВ СКУПАЕТ "ЭНЕРГИЮ"

"Каскол" хотя и является уже не первый год акционером РКК "Энергия", до сих пор не мог получить доступ к управлению корпорацией. Впрочем, "Каскол" это не смущает, и он продолжает скупать акции "Энергии". На днях компания Сергея Недорослева докупила 2% акций РКК, доведя свой пакет почти до 10%. Теперь миноритарий намерен вновь попытаться проникнуть в совет директоров корпорации.

ОАО "Ракетно-космическая корпорация "Энергия" (РКК) основано в 1946 году и первым в мире произвело запуск искусственного спутника Земли, автоматических станций к Луне, Венере, Марсу, организовало первый полет человека в космос. Выручка "Энергии" в 2004 году составила 5,35 млрд руб., чистый убыток - 235,2 млн руб.

Каскол начал скупку акций РКК "Энергия" еще несколько лет назад, однако до сих пор этот миноритарный акционер практически был отстранен от участия в управлении корпорацией. Впрочем, сейчас позиции компании Сергея Недорослева в РКК могут усилиться. Как рассказал РБК daily источник, близкий к "Касколу", компания на днях завершила приобретение 2% акций "Энергии", доведя свой пакет почти до 10%. В рамках этой сделки у кипрского портфельного инвестора было приобретено 22 тыс. акций РКК по цене 330 долл. за штуку. Таким образом, стоимость сделки составила почти 7,5 млн долл.

Увеличив пакет в "Энергии", "Каскол" уже может твердо рассчитывать на получение места в совете директоров корпорации. В прошлом году компании Сергея Недорослева не удалось не только провести своего представителя в совет директоров, но и вообще принять участие в собрании акционеров корпорации. "Не секрет, что многое зависит от организаторов собрания. Мы не ждали неприятностей, но у нас неожиданно по формальным признакам не признали доверенность почти на 2% акций, которых как раз и не хватило, что бы пройти в совет", - пояснил г-н Недоро-

слев. И добавил, что пакет в 10% позволяет акционеру уже самому инициировать созыв внеочередного собрания акционеров по важным вопросам, требующим решения акционеров на общем собрании.

Совладелец "Каскола" вовсе не рассчитывает, что менеджмент корпорации без боя допустит миноритария к управлению "Энергией". "В свое время стопроцентные "дочки" корпорации - ИК "Развитие" и ЗЭМ - скупили на деньги самой "Энергии" 21% ее акций. Сейчас эти бумаги не висят на балансе корпорации, то есть находятся вне прямого контроля совета директоров и представителей государства", - рассказывает г-н Недорослев. По его словам, менеджмент корпорации имеет фактический контроль над 21% акций РКК "Энергия" и распоряжается ими по своему усмотрению, из-за чего у государства, которому принадлежит больший пакет акций, фактически нет контроля над корпорацией. Получить комментарий в Росимущество вчера не удалось. Вице-президент "Энергии" Владимир Федоров не стал комментировать сделку "Каскола", однако обвинения г-на Недорослева в адрес менеджмента РКК он назвал некорректными.

Конфликты между менеджментом и миноритариями случаются достаточно часто. Начальник управления организации финансирования ИГ "Русские фонды" Иван Руденко предполагает, что менеджмент РКК вряд ли будет рад усилению позиций "Каскола", ведь по многим важным вопросам мнения этих акционеров разнятся. А партнер юридической фирмы Debevoise & Plimpton Алан Карташкин отмечает, что для Сергея Недорослева более важным представляется даже не столько само получение представительства в совете директоров, сколько возможность контролировать заключение сделок с заинтересованностью.

*источник: газета "RBC Daily"
23.01.07*

КОРПОРАЦИЯ "МИГ" ПРОВЕЛА ОФИЦИАЛЬНУЮ ПРЕЗЕНТАЦИЮ ПАЛУБНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ МИГ-29КУБ

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" сегодня провела официальную презентацию экспортного палубного истребителя МиГ-29КУБ, созданного по заказу Военно-морских сил Индии. Демонстрация проводилась на аэродроме Летно-исследовательского института имени М.М.Громова в подмосковном Жуковском.

В демонстрационном полете, который продолжался 20 мин., машину пилотировали летчики-испытатели Михаил Беляев и Павел Власов. На презентации присутствовали военно-морской и военно-воздушный атташе посольства Индии в Москве, а также другие сотрудники атташата и посольства Индии.

В полете была продемонстрирована первая опытная машина МиГ-29КУБ. Сборка второй опытной машины в варианте МиГ-29К завершается на заводе в подмосковных Луховицах.

Как стало известно АРМС-ТАСС, обе эти машины будут принимать участие в программе летных испытаний, которая начинается с сегодняшнего дня и продлится полгода. Причем эти две машины не входят в число 16 палубных истребителей, которые будут поставлены для ВМС Индии.

Как сообщили АРМС-ТАСС в корпорации "МиГ", сборка первых серийных машин для индийских ВМС уже началась на заводе в Луховицах.

В рамках российско-индийского контракта стоимостью около 1,5 млрд дол на строительство и передачу Индии авианосца, создаваемого на базе снятого с вооружения авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", индийским ВМС будет поставлено 16 палубных истребителей - 12 одноместных боевых МиГ-29К и 4 двухместных учебно-боевых МиГ-29КУБ. В рамках контракта предусмотрен также опцион на строительство и поставку Индии еще 30 истребителей МиГ-29К.

Палубные самолеты МиГ-29К оснащены двигателями РД-33МК "Морская оса", созданными Санкт-Петербургским ОАО "Климов". "Морская Оса" имеет увеличенную на 7 проц. тягу по сравнению с двигателем РД-33, цифровую систему управления типа FADEC, а также увеличенный до 4 тыс. часов ресурс. Благодаря новому двигателю самолет может осуществлять взлет с палубы авианосца и выполнять боевые задачи в условиях жаркого климата.

*источник: АРМС-ТАСС
22.01.07*

ФИРМА "КАМОВ" ПЛАНИРУЕТ В 2007 ГОДУ УДВОИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ВЕРТОЛЕТОВ

Производственный план фирмы "Камов" предусматривает в 2007 году удвоение выпуска гражданских вертолетов по сравнению с 2006 годом, сообщили "Интерфаксу-АВН" в российском оборонно-промышленном комплексе.

"На 2007-й год имеются подписанные контракты на поставку в общей сложности 23 многоцелевых вертолетов Ка-32 и Ка-226, построенных на авиазаводах в Кумертау и Оренбурге", - сообщил собеседник агентства.

По его словам, в частности, 9 вертолетов Ка-32 производства Кумертау намечается поставить на экспорт, в том числе 6 - в Португалию, 2 - в Испанию и 1 - в Японию. На экспорт предлагается сертифицированный на Западе (в Канаде) вертолет Ка-32А11ВС.

"Кроме того, компания "Газпромавиа" заказала на 2007 год 14 вертолетов Ка-226АГ. "Газпромавиа" частично финансирует проведение опытно-конструкторских работ по данному вертолету, который планируется использовать для патрулирования газопроводов", - сообщил собеседник агентства.

В 2006 году завод в Кумертау поставил в Южную Корею и в Испанию семь вертолетов Ка-32. На заводах в Кумертау и Оренбурге в 2006 году было выпущено шесть вертолетов Ка-226, в том числе два вертолета для ФСБ, а также для УВД города Москвы и компании "Газпромавиа".

*источник: компания "ОПК "Оборонпром"
10.01.07*

АНАЛИТИКИ: САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ МОГУТ ПРИНЕСТИ НЕМАЛО ВЫГОД АВИАПРОМУ РФ

Аналитики ИК "Брокеркредитсервис" (БКС) склоняются к мнению, что самолеты-амфибии могут "принести немало выгод российскому авиапрому в будущем". Как напоминает аналитик БКС Севастьян Козицын, авиастроительная компания "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение" (КНААПО), входящая в АХК "Сухой", подписала контракт на поставку в Китай 6 самолетов-амфибий Бе-103. Планируется, что сборочное производство будет создано в регионе Хучжоу.

"Российская сторона берет на себя техническую поддержку производства, подготовку и обучение китайского персонала, а китайцы предоставят необходимые производственные площади, квалифицированный персонал и соблюдение российских технических норм и стандартов при сборке самолетов. Холдинг "Сухой" совместно с разработчиком самолета (ТАНТК им. Г. М. Бериева) будет обеспечивать кон-

структорское и технологическое сопровождение производства, а также контроль качества сборки. Совместно с китайскими партнерами российская сторона будет участвовать в организации продаж самолетов в Китае, их послепродажном сервисном обслуживании и поставках запчастей", - говорится в ежедневном аналитическом обзоре ИК "Брокеркредитсервис".

Как напоминают эксперты, "самолеты-амфибии производятся также авиакорпорацией "Иркут" - модель Бе-200. Это перспективная и уникальная разработка может принести немало выгод российскому авиапрому в будущем. Новость позитивная для всех предприятий отрасли и формирующейся Объединенной авиастроительной корпорации", - полагает аналитик Севастьян Козицын.

*источник:
ИА "Агентство Конфликтных Ситуаций"
24.01.07*

"НОЧНОЙ ОХОТНИК" ПОШАТНУЛ ПОЗИЦИИ "АЛЛИГАТОРА" В ВВС РФ

В ближайшие годы вертолет Ми-28Н станет основной винтокрылой машиной в ВВС РФ. Об этом заявил сегодня главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов. "Минобороны сделало твердую и окончательную ставку на вертолет Ми-28Н, который будет основным базовым для ВВС РФ", - уточнил он.

По словам главкома, в течение ближайших восьми лет оборонное ведомство закупит, согласно государственной программе вооружений, у компании "Роствертол" (Ростов-на-Дону), производящей боевые и гражданские вертолеты марки "Ми", несколько десятков новейших боевых вертолетов Ми-28Н. "Каждая из новых винтокрылых машин по своим боевым качествам заменяет три вертолета Ми-24", - заметил он. По существу эффективность ВВС повышается в три раза.

Всепогодный круглосуточный боевой вертолет Ми-28Н "соответствует всем мировым стандартам и является лидером в своем классе". Он еще долгие годы будет стоять на вооружении ВВС. "Однако Минобороны РФ не отказывается от приобретения новейших вертолетов Ка-52 "Аллигатор". В соответствии с госпрограммой вооружений будет приобретено 12 таких боевых машин. Все они предназначены для выполнения спецопераций", - сказал Михайлов. "У Ка-52 есть преимущества по сравнению с Ка-50 - более устойчив к порывам ветра и при работе в горах, - отметил генерал. - Он хороший, но дорогой вертолет".

На базе вертолетов легкого класса грузоподъемностью порядка 1000 кг будут созданы комплексы специального назначения для использования в интересах видов и родов Вооруженных сил РФ. "Новыми базовыми разработками легких многоцелевых винтокрылых машин являются учебно-тренировочные вертолеты "Ансат-У" и Ка-60У, - уточнил он.

По словам главкома, в настоящее время вертолетная авиация используется и будет применяться в будущем не только в интересах Минобороны, но и других силовых структур - МВД, МЧС. "При этом вертолетные формирования этих ведомств тесно взаимодействуют с частями и подразделениями Минобороны, обеспечивая тем самым успешное решение задач при ведении боевых действий и в чрезвычайных ситуациях", - сказал генерал. Михайлов отметил, что "с учетом возможности двойного применения вертолетов для решения задач гражданских ведомств и поставок на экспорт их роль постоянно повышается".

Вертолет "Ансат" создан на ОАО "Казанский вертолетный завод". Он имеет несколько модификаций. Учебная модификация вертолета "Ансат-У" предназначена для обучения пилотированию вертолета курсантов летных училищ и гражданских лиц, а также для переучивания пилотов и повышения их квалификации. Максимальный взлетный вес - 3,3 тонны. Крейсерская скорость - 250 км в час, дальность полета немногим более 600 км.

Вертолет Ка-60У разработан на Луховицком авиационном производственном и испытательном комплексе. Он способен перевозить до 12 десантников в полной штатной экипировке. Максимальная взлетная масса Ка-60 равна 6500 кг. Максимальная масса коммерческой нагрузки: внутри фюзеляжа 2000 кг, на внешней подвеске 2750 кг. Максимальная скорость полета 300 км в час, крейсерская - 265. Дальность полета с запасом топлива во внутренних баках - до 700 км. Об этом сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: сайт "Известия.Ру"
23.01.07*

ФИРМА "КАМОВ" СОЗДАСТ НОВЫЙ СКОРОСТНОЙ ВЕРТОЛЕТ

В конструкторском бюро имени Камова ведутся научно-исследовательские работы по созданию скоростного вертолета комбинированной схемы.

"На сегодняшний день фирмой "Камов" проработана принципиальная возможность создания летательного аппарата, имеющего свойства вертолета и в определенном смысле самолета, что обеспечивает повышенную крейсерскую скорость нового летательного аппарата", - сообщил "Интерфаксу" источник в оборонно-промышленном комплексе. Летательный

аппарат нового типа предназначен для перевозки 30 пассажиров или 2500 кг груза на расстояние до 1000 км с крейсерской скоростью свыше 400 км/час.

"Потребность в пассажирском и грузовом вариантах такого вертолета в России и в мире весьма большая. Особенно в России, где мало аэродромов, а расстояния между населенными пунктами большие", - сказал собеседник агентства.

*источник: газета "Взгляд"
24.01.07*

РОССИЯ ЗАВЕРШИЛА ПОСТАВКИ ИРАНУ КОМПЛЕКСОВ "ТОР-М1"

Россия завершила поставки Ирану комплексов "Тор-М1", сообщил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов.

"Мы поставили Ирану современные комплексы ПВО "Тор-М1", - подчеркнул он. По словам Иванова, поставки не нарушают резолюций ООН, связанных с санкциями в отношении Ирана.

"Мы исходим из международных правил и развиваем ВТС с этой страной", - сказал вице-премьер.

"Если Иран будет нуждаться в оборонительных вооружениях, то мы готовы к такому сотрудничеству", - резюмировал Иванов.

*источник: АРМС-ТАСС
16.01.07*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus не отстает	29
Airbus продолжает набирать заказы на A330-200F	29
Одобен запуск программы производства нового грузового самолета Airbus A330-200F	30
Airbus поставляет самолет A320 с заводским серийным номером 3000 группе авиакомпаний AirAsia	30
Ошибки стоили Airbus первого места	31
American Airlines скорее всего не будут закупать самолеты Airbus A380	31
Boeing доставляет компоненты первого Boeing 787 Dreamliner из Японии	31
General Electric спасла англичан	32
Иностранные банки пустили в EADS	32
Airbus заявил о полной готовности A380	33
По оценкам компании Boeing, до 2025 г. авиакомпаниям потребуется не менее 27,2 тыс. новых пассажирских и грузовых самолетов	33
Завершена сборка первого Boeing 737-700ER	33
Boeing Company получила в 2006 году заказы на 1044 гражданских самолета	33
Работы по проекту Ан-70 продолжаются. АНТК ищет новых партнеров	34
Вопрос о создании концерна "Авиация Украины" будет рассмотрен Кабмином в начале февраля	34
Украина модернизирует 118 ВТС Ан-32 ВВС Индии	34
Индия в ближайшие месяцы заключит контракт на закупку шести ВТС С-130J Super Hercules	35
Шесть вертолетов SH-3 Sea King готовы к передаче ВМС Индии	35
Норвегия отложила принятие решения по закупке истребителей F-35	35
Китай не исключает возможности продажи КНДР истребителей J-10	35
Компания Northrop проводит испытания противоракетных систем для гражданских самолетов	36
Пакистан обновит арсенал своих истребителей	36
Embraer поставил покупателям 37 самолетов в IV квартале 2006 г	36
Греция получит модернизированные вертолеты Apache	36
GE приобретает аэрокосмическое подразделение Smiths Group за 4,8 млрд. долл.	37
Ливия заказала во Франции истребители Rafale	37
Предпринимаемые США меры безопасности беспокоят Канаду	37
Новое поколение Apache усиливает свои позиции	37

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS НЕ ОТСТАЕТ

Конец 2006 и начало 2007 года оказались весьма удачными для европейского авиапроизводителя Airbus. 8 января компания объявила о размещении заказа на 50 среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов A320 с опционом еще на 50 таких же машин от крупнейшего азиатского low-cost перевозчика AirAsia. Сингапурская лизинговая компания Singapore Aircraft Leasing Enterprise (SALE) разместила заказ на 20 самолетов семейства A320 с дополнительным опционом еще на 10 машин. А в конце 2006 года мексиканский низкобюджетный перевозчик Interjet подписал контракт на 10 A320, реализовав озвученный в 2005 году на авиашоу в Ле Бурже опцион. Таким образом, заказчики подтвердили свой интерес к этой машине - наиболее массовому самолету в модельном ряду Airbus. Сегодня количество поставленных лайнеров составило 2944, а число сделанных заказов - 2921 самолет.

Однако в другом сегменте - широкофюзеляжных лайнеров - дела компании были не так хороши. Как сообщило немецкое издание газеты Financial Times, доля Airbus на рынке широкофюзеляжных самолетов снизилась с 45% в 2005 году до 40% в 2006 году. По мнению авторов, проблемы с флагманом A380 и новейшим A380 XWB не позволили им активно набирать заказы, а интерес к семейству A330 / A340 постепенно сокращается.

Зима 2007 года внушает осторожный оптимизм. 28 декабря был подписан контракт с ведущим испанским туристическим и транспортным холдингом Grupo Marsans, согласно которому Airbus поставит 12 дальнемагистральных A330-200. Кроме того, предусмотрен опцион на 10 таких машин для входящей в холдинг лизинговой компании Astra Worldwide International Leasing Limited. Напомним, что соответствующий меморандум о намерениях стороны подписали в 2006 году на авиасалоне в Фарнборо. Кроме того, американская лизинговая компания Pegasus Aviation Finance Company подтвердила кон-

тракт на шесть A330-200 и два A350 XWB. Последний заказ примечателен, так как он стал первым на новый A350 XWB с момента официального запуска программы в ноябре 2006 года.

Еще один знаковый документ подписан с американской лизинговой компанией Intrepid Aviation Group. Согласно ему, начиная с 2010 года лизингодатель рассчитывает получить 20 вновь разработанных грузовых A330-200F. Выход Airbus на рынок грузовых машин обещает быть удачным: "триста тридцатый" сможет перевозить 64 тонны на дальность до 7400 км или 69 тонн - на 5960 км. Конкурирующий Boeing 767-300F перевозит примерно 55 тонн на дальность около 6000 км.

Каким станет для производителя наступивший год? Авиакомпании прогнозируют существенный рост перевозок и доходов. 2007 воспринимается как год перелома, когда мировая авиаиндустрия выкарабкается из убытков. Это должно подхлестнуть спрос на новые самолеты, следовательно Airbus вполне может рассчитывать на рост числа заказов. Однако проблема может подстергать компанию с другой стороны. Реализация масштабного плана по оптимизации производства может потребовать жестких мер, вплоть до свертывания ряда мощностей в странах ЕС. Во Франции ожидаются президентские выборы, а политические перемены вряд ли позитивно скажутся на промышленности. Сохраняется тенденция укрепления евро по отношению к доллару, что дает дополнительные преимущества основному конкуренту - компании Boeing. Наконец, Россия хоть и открыто демонстрирует стремление к партнерству по линии OAK - EADS, однако еще не сделала окончательного выбора между панъевропейским и межконтинентальным альянсом.

источник: AVIAPORT.RU
16.01.07

AIRBUS ПРОДОЛЖАЕТ НАБИРАТЬ ЗАКАЗЫ НА A330-200F

Европейская авиастроительная компания Airbus продолжает получать заказы на новейший грузовой самолет A330-200F. 16 января компания объявила о подписании соглашения с индийской авиакомпанией Flyington Freighters Ltd. Согласно документу, перевозчик получит шесть грузовых машин, первая из которых будет поставлена во второй половине 2009 г.

Всего авиакомпании заказали 1095 самолетов семейства A330 / A340 / A350, в эксплуатации находится 769 таких лайнеров.

источник: AVIAPORT.RU
16.01.07

ОДОБРЕН ЗАПУСК ПРОГРАММЫ ПРОИЗВОДСТВА НОВОГО ГРУЗОВОГО САМОЛЕТА AIRBUS A330-200F

Airbus получил от Совета директоров концерна EADS одобрение на запуск программы производства нового широкофюзеляжного грузового самолета A330-200F (Freighter). Airbus уже заключил с двумя заказчиками предконтрактные соглашения, предусматривающие последующее размещение заказов на 26 таких самолетов.

Коммерческий запуск A330-200F состоялся летом 2006 года. Решение о запуске программы производства этого самолета было принято исходя из наличия прогнозируемого высокого спроса на самолеты грузоподъемностью свыше 60 т, который оценивается в более чем 400 единиц на предстоящие 20 лет. A330-200F является единственным дальнемагистральным самолетом средней грузоподъемности, который способен перевозить 64 т груза на дальность 7400 км или 69 т груза на дальность 5930 км. Ввод первого A330-200F в эксплуатацию запланирован на вторую половину 2009 года.

Луи Галуа (Louis Gallois), президент Airbus и руководитель концерна EADS, приветствовал запуск программы грузового A330. "Располагая A330-200F, Airbus хорошо подготовлен удовлетворить весомый сегмент рынка грузовых перевозок. Новый самолет предоставляет намного больше вариантов загрузки главной и нижней палуб, чем конкурирующие модели, одновременно обладая большей дальностью полета и на 21% большей грузоподъемностью. A330-200F летит на 20% дальше и предлагает стоимость тонно-километра на 13% меньше, чем его прямой конкурент. Мы уверены в том, что этот самолет будет отлично продаваться", - сказал он.

A330-200F главным образом предназначен для замены стареющих самолетов средней грузоподъемности. Вместе с тем, новый самолет, благодаря высокой дальности полета, позволит авиакомпаниям активизировать перевозки на маршрутах большой протяженности, на которых в настоящее время с невысокой частотой эксплуатируется грузовой Boeing

747F, осваивать новые маршруты и отвечать растущему спросу на грузовые перевозки.

Потенциал A330-200F существенно расширен за счет оснащения главной палубы самолета универсальной системой загрузки. Благодаря внедрению этой системы обеспечивается многовариантность расположения стандартизованных паллет и контейнеров на главной палубе, что позволяет оператору выбирать наиболее оптимальные комбинации загрузки для полетных заданий. Из широко распространенных видов тары одного типа на главную палубу может быть загружено 23 паллеты SBS, размещаемые вдоль палубы попарно и используемые для перевозки ценных грузов невысокой плотности, или 16 паллет SR, размещаемых одна за другой, или 9 контейнеров AMA, используемых для перевозки генеральных грузов большой плотности.

A330-200F является моделью популярного семейства самолетов A330, которые в настоящее время эксплуатируются в более чем 60 авиакомпаниях по всему миру. Таким образом, можно ожидать уверенного ввода нового грузового самолета в эксплуатацию, особенно авиакомпаниями, уже эксплуатирующими A330. На A330-200F в полной мере распространяется общность эксплуатационных процедур со всеми оснащенными электродистанционной системой управления самолетами Airbus. Благодаря этому качеству может проводиться ускоренная подготовка летчиков, аттестованных на эксплуатацию одного из таких лайнеров Airbus, для управления другими самолетами Airbus, как пассажирскими, так и грузовыми.

Airbus входит в Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS.

*источник: компания "Airbus"
19.01.07*

AIRBUS ПОСТАВЛЯЕТ САМОЛЕТ A320 С ЗАВОДСКИМ СЕРИЙНЫМ НОМЕРОМ 3000 ГРУППЕ АВИАКОМПАНИЙ AIRASIA

Airbus поставил самолет A320 с заводским серийным номером 3000 группе авиакомпаний AirAsia, являющейся крупнейшим малобюджетным перевозчиком Азии. Самолет был официально передан главе группы AirAsia Тони Фернандесу (Tony Fernandes) президентом Airbus и руководителем концерна EADS Луи Галуа (Louis Gallois) на церемонии, состоявшейся в новом центре поставок самолетов Airbus им. Анри Зиглера в Тулузе. На церемонии присутствовали министр транспорта Франции Доминик Пербен (Dominique Perben) и министр транспорта Малайзии Сери Чан Конг Чой (Seri Chan Kong Choy).

Самолет поставлен в счет первого заказа AirAsia на 60 A320, размещенного в марте 2005 года. После недавнего заявления AirAsia о размещении твердого заказа еще на 50 самолетов A320 с 50 опционами (с учетом заказа на 40 A320 в июле 2006 года), компания заказала в общей сложности 150 A320, заре-

зервировала 50 опционов и является ведущим заказчиком самолетов A320.

Первый лайнер A320 был введен в эксплуатацию в апреле 1988 года. Новые самолеты быстро приобрели репутацию воздушных судов, устанавливающих планку уровня предоставляемого пассажирам комфорта и экономичности для маршрутов короткой и средней протяженности. Типовая компоновка A320 предусматривает размещение 150 пассажиров в двух классах или до 180 пассажиров в одном классе, при этом дальность полета составляет 5700 км. Лайнеры A320 эксплуатируются на пяти континентах Земли. Выполняемые ими полеты охватывают очень широкий диапазон маршрутов от рейсов малой протяженности в пределах Европы до перевозок между океанскими побережьями США.

*источник: компания "Airbus"
19.01.07*

ОШИБКИ СТОИЛИ AIRBUS ПЕРВОГО МЕСТА

Впервые за шесть лет европейский авиапроизводитель Airbus закончил год, пропустив вперед своего главного конкурента, американскую корпорацию Boeing. Airbus опубликовал производственные результаты 2006 г., в соответствии с которыми американцы отстали лишь по одному показателю: Airbus отгрузил заказчикам 434 самолета, а Boeing - 398. По количеству подтвержденных заказов впереди американцы: 1044 самолета против 824.

Несмотря на то что консолидированную отчетность компании обнародуют не раньше февраля, практически ни у кого нет сомнений в том, что по финансовым показателям прошлого года Boeing обойдет Airbus. Один только убыток европейцев от троекратного переноса сроков начала поставки гиганта A380 оценивается сегодня специалистами в \$13 млрд. По результатам 2005 года выручка Airbus составила 22,3 млрд. евро, а Boeing (сегмент производства гражданских самолетов) - \$22,6 млрд. Соотношение заказов на начало 2006 г. было 1111 против 1002 в пользу европейцев.

Проколы начались ближе к середине года, когда 14 июня европейский производитель первый раз объявил о переносе на семь месяцев (с осени 2007-го на весну 2008 г.) сроков поставки первого A380. Как рассказал "Газете" ведущий эксперт агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев, "при монтаже крыла был выявлен ряд конструкторских недостатков, которые не влияют на сертификацию, но заказчику такой самолет не передашь". Ошибка менеджмента, по мнению аналитика, состояла не в выявленных недостатках, а в малом сроке между сертификацией самолета и его передачей заказчиком.

"Они все исправили, получили сертификат типа на A380, значит, проблема была не в самолете, а в сроках", - поясняет он. Перенос сроков стоил постов президенту Airbus Густаву Хумберту и исполнительному директору концерна EADS (владеет 100% акций Airbus) Ноэлю Форжару.

Вторым проколом Airbus, который обошелся компании примерно в \$5 млрд, стала программа широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета A350 (конкурента Boeing 787 Dreamliner). Если в середине 2005 г., на начальном этапе работы над проектом, общий объем инвестиций в него оценивался в \$5-6 млрд, то в декабре прошлого года компания утвердила бюджет в размере 10 млрд евро. В случае с A350 менеджмент совершил стратегическую ошибку: чтобы сэкономить, проект A350 стали развивать как модернизацию существующего A330 и получили на него всего 150 заказов против 400 у Dreamliner. Теперь компания создает совершенно новый самолет, который пойдет в серию не раньше 2013 г.. Зато Boeing 787 взлетит совсем скоро: на днях в Америку из Японии прибыла первая деталь для сборки - хвостовая часть в исполнении Kawasaki Heavy Industries.

Нынешний год для Airbus начался многообещающе. Всего за несколько дней компания успела получить заказы на 92 самолета. И, тем не менее, как бы 2007 г. ни сложился, полномасштабный реванш у Boeing европейский производитель сможет взять не раньше 2009-го, когда A380 крепко встанет на крылья.

*источник: газета "Газета"
18.01.07*

AMERICAN AIRLINES СКОРЕЕ ВСЕГО НЕ БУДУТ ЗАКУПАТЬ САМОЛЕТЫ AIRBUS A380

Компания American Airlines скорее всего не будет закупать Airbus A380 Superjumbo, поскольку она ориентируется на использование более легких самолетов, но может закупить модель A350 XWB или аналог Boeing 787 Dreamliner, о чем заявил один из руководителей компании 18 января.

В интервью Рейтерс Крейг Криджер (Craig Kreeger), первый вице-президент по международным операциям, также сообщил, что American Airlines, подразделение AMR Corp. (AMR), ожидает основной прирост своего международного бизнеса в Китае и Индии, но компания не ищет дополнительных партнеров в этих регионах. Не смотря на то, что

закупка Airbus A380 не входит в планы компании, по его словам, крупнейший авиаперевозчик в мире рассматривает возможность закупки модели A350 европейского самолетостроителя, а также конкурирующей модели Boeing 787, когда компания выйдет на планируемые финансовые показатели. Он также добавил, что целью номер один для компании является прибыльность тех самолетов, которые уже есть в парке компании. После того, как будет решена эта задача, American Airlines будет рассматривать возможности закупки новых единиц техники.

*источник: сайт "K2Kapital"
19.01.07*

BOEING ДОСТАВЛЯЕТ КОМПОНЕНТЫ ПЕРВОГО BOEING 787 DREAMLINER ИЗ ЯПОНИИ

Американский аэрокосмический гигант Boeing Co. активно приближается к моменту сборки первого Boeing 787 Dreamliner. По сообщению компании, части фюзеляжа, произведенные партнерами на заводах в Японии, успешно погружены в специальный транспортный самолет Boeing 747-400 Large Cargo Freighter, также известный как Dreamlifter.

Груз включает в себя переднюю секцию фюзеляжа 43, созданную компанией Kawasaki Heavy Industries, и центроплан - секцию 11/45, построенную Kawasaki

Heavy Industries и Fuji Heavy Industries и окончательно собранную на предприятии Fuji Heavy Industries.

Тем временем партнер программы - компания Evergreen Aviation Technologies Corporation выкатила второй Dreamlifter в новой бело-синей окраске. Всего Evergreen Aviation Technologies Corporation переоборудует три Boeing 747-400 LCF.

*источник: AVIAPORT.RU
16.01.07*

GENERAL ELECTRIC СПАСЛА АНГЛИЧАН

General Electric купила аэрокосмическое подразделение английской компании Smiths Group. Благодаря сделке Smiths Group избавится от финансово неблагоприятного бизнеса и расплатится с акционерами. А General Electric получит новые производственные мощности, что позволит компании сохранить и увеличить объем заказов на производство авиадвигателей.

Крупнейшая в мире компания по производству авиадвигателей General Electric собирается приобрести космический бизнес английской фирмы Smiths Group. Сумма сделки составит 4,8 млрд. наличными. 4,1 млрд. долларов из этой суммы Smiths Group вернет своим акционерам.

С покупкой космических мощностей General Electric рассчитывает получить дополнительные ресурсы для работы над новыми заказами.

Покупка авиакосмического бизнеса позволит General Electric расширить производственную базу, получив систему управления полетами, энергией, механическую систему запуска и вычислительную систему на воздушной платформе. В связи с наплывом заказов на производство авиационных двигателей имеющихся ресурсов General Electric уже не хватает.

Аэрокосмическое подразделение Smiths Group производит двигатели для нескольких моделей самолетов, начиная от пассажирского Airbus A380 и заканчивая истребителем F-35. Компания заявила, что 4,1 млрд. долларов из денег, полученных от сделки, вернет своим акционерам.

Сделка пока не завершена - она должна быть одобрена регуляционными органами США и Европы (Smiths Group базируется в Лондоне). Кроме того, необходимо получить согласие акционеров английской компании. Сделка выгодна обеим сторонам - после объявления о ней акции Smiths Group поднялись на Лондонской бирже на 15% - до 22,24 доллара за штуку.

Финансовыми консультантами и брокерами Smiths выступают Evercore Partners, Credit Suisse и JP Morgan Cazenove. Представители английской компании заявили, что намерены закрыть сделку во втором квартале 2007 года. По плану менеджмента Smiths,

это позволит вести "прогрессивную дивидендную политику".

В понедельник обе компании сообщили, что, кроме сделки по продаже космического бизнеса, они достигли договоренности о создании совместного предприятия, в котором 64% будет принадлежать Smiths Group, а 36% - General Electric.

"Эта сделка вписывается в нашу стратегию вложения средств в высокотехнологичный бизнес, который предполагает сильный рост, рыночную экспансию и более высокие прибыли", - прокомментировал соглашение генеральный директор и председатель совета директоров General Electric Джефф Имельт.

Индустрия производства авиадвигателей получает высокие доходы от наплыва заказов от крупнейших авиастроительных компаний - Boeing и Airbus. Такие крупные проекты, как суперлайнеры Airbus или средние самолеты Boeing 787, становятся причиной соперничества участников. Для того чтобы остаться в числе тех, кто будет получать многомиллионные заказы от крупнейших фирм, General Electric расширяет свои возможности за счет покупки подразделения Smiths Group.

В свою очередь авиакосмическое подразделение Smiths Group столкнулось с финансовыми трудностями при выполнении заказа на самолет A-380. "Структура авиакосмического бизнеса меняется - сильно увеличиваются затраты, и роль финансовой составляющей возрастает, особенно в условиях появления новых авиационных программ", - объясняет генеральный директор компании Smiths Group Кейт Батлер-Уилхаус.

"Сегодня авиакосмический бизнес предполагает гораздо больше финансовых рисков, чем это было ранее. Именно поэтому General Electric с ее деньгами больше подходит для развития этого бизнеса, чем Smiths Group", - считает один из экспертов.

По его словам, англичане удачно продали неблагоприятное подразделение. "4,8 млрд. долларов - хорошие деньги", - отметил эксперт.

*источник: газета "Взгляд"
16.01.07*

ИНОСТРАННЫЕ БАНКИ ПУСТИЛИ В EADS

Как стало известно немецким СМИ, крупные зарубежные инвестиционные банки все-таки будут допущены к покупке акций франко-германского авиакосмического холдинга European Aeronautic Defence and Space Company (EADS). Речь идет о Morgan Stanley, Credit Suisse и Goldman Sachs. Правительство Германии, формируя банковский консорциум для приобретения продаваемого автоконцерном DaimlerChrysler AG 7,5-процентного пакета акций, стремилось к тому, чтобы "немецкая доля" акций в EADS осталась бы исключительно в "немецких руках".

Для минимизации рисков представителями банков и германского правительства была выработана устраивающая все стороны схема. В результате, 7,5-процентная доля акций автоконцерна DaimlerChrysler (в настоящее время он владеет 22,5% акций EADS) будет через механизм производных финансовых инструментов фактически превращена в привилеги-

рованные акции без права голоса. Пакет в 7,5% акций будет передан во владение консорциуму банков на срок, который, по предварительным данным, составит около четырех лет (впоследствии он может быть продлен на произвольный срок). Все это время DaimlerChrysler будет сохранять право голоса в EADS в полном объеме.

Банки Morgan Stanley и Credit Suisse, используя деривативы, приобретут акции EADS, сообщила в среду газета Financial Times Deutschland со ссылкой на источники в финансовых и правительственных структурах. Одновременно в финансовых кругах стало известно, что в состав банковского консорциума входит и Goldman Sachs, который станет совладельцем пакета акций.

*источник: газета "RBC Daily"
11.01.07*

AIRBUS ЗАЯВИЛ О ПОЛНОЙ ГОТОВНОСТИ A380

Представители компании Airbus в минувшие выходные заявили об устранении всех неисправностей, обнаруженных в электропроводке крупнейшего пассажирского лайнера A380.

Напомним, что европейский самолетостроительный концерн Airbus объявил о ряде мелких неисправностей и недочетов сразу же после серии пробных полетов в прошлом году, из-за чего Airbus отложила почти на год конечный коммерческий выход лайнера-гиганта.

Ситуацию компании усугубило и то, что ряд авиакомпаний подал предварительные заявки на A380, однако концерн не смог уложиться в первоначально объявленные сроки, из-за чего понес убытки в размере 6 миллиардов евро.

Сейчас же руководитель Airbus Луис Галуа сказал, что все недостатки устранены и первый законченный лайнер появится в октябре 2007 года, а коммерческие поставки начнутся в 2008 году.

Первой в мире A380 получит авиакомпания Singapore Airlines, после чего лайнер закупят компании Thai Airlines, Virgin, австралийская Qantas и другие.

Вместе с тем, в самой Airbus говорят о том, что в ближайшее время намерены сократить часть персонала, работающего, преимущественно, в Великобритании. Напомним, что штат Airbus в этой стране составляет порядка 13 000 человек.

*источник: сайт "СайберСекьюрити.Ру"
22.01.07*

ПО ОЦЕНКАМ КОМПАНИИ BOEING, ДО 2025 Г. АВИАКОМПАНИЯМ ПОТРЕБУЕТСЯ НЕ МЕНЕЕ 27,2 ТЫС. НОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ

Компания Boeing оценила перспективы развития рынка гражданских самолетов на ближайшие 20 лет. По прогнозам Boeing, объем рынка новых гражданских самолетов в ближайшие 20 лет составит в денежном выражении 2,6 трлн. долл. Среднегодовой рост объемов пассажироперевозок в этот период составит 4,9%, грузоперевозок - 6,1%.

В период до 2025 г. авиакомпаниям потребуется приблизительно 27210 новых пассажирских и грузовых самолетов. Мировой парк гражданских самолетов увеличится более чем в два раза - с 17330 самолетов (2005 г.) до 35970 (2025 г.). В основном это будут узкофюзеляжные (100-240 пассажиров) и широкофюзеляжные (200-400 пассажиров) самолеты. 9580 новых лайнеров заменят менее экономичные лайнеры, выводимые из состава авиапарков компаний. Большая их часть будет списана, однако 2220 пассажирских лайнеров будут переоборудованы в грузовые самолеты. Кроме того, авиакомпании получат

770 новых грузовых самолетов. С учетом остающихся в эксплуатации самолетов, к 2025 г. мировой парк гражданской авиации составит около 3600 лайнеров.

С точки зрения контрактной стоимости поставок самолетов, крупнейшим рынком в период 2006-2025 гг. станут страны Азиатско-Тихоокеанского региона - 36% от общей суммы 2,6 трлн. долл. На долю авиакомпаний из стран Северной Америки придется 28%, Европы - 24%. Оставшиеся 12% приходятся на заказчиков из стран Латинской Америки, Ближнего Востока и Африки.

Авиакомпании из стран Северной Америки приобретут наибольшее количество новых самолетов (35% от 27210 лайнеров). На долю авиакомпаний из стран Азиатско-Тихоокеанского региона придется 29% новых лайнеров, а европейские авиаперевозчики приобретут 24% новых самолетов.

*источник: ИА "Финмаркет"
19.01.07*

ЗАВЕРШЕНА СБОРКА ПЕРВОГО BOEING 737-700ER

Компания Boeing Company объявила о завершении сборки первого Boeing 737-700ER, говорится на сайте компании. После покраски и проведения необходимых испытаний самолет будет передан заказчику - авиакомпании All Nippon Airways.

Boeing 737-700ER предназначен для использования на линиях большой протяженности. Он может перевозить 126 пассажиров в салоне двухклассной

компоновки на дальность до 10 200 км против 6 230 км у стандартного Boeing 737-700. Такое увеличение дальности достигнуто за счет установки девяти дополнительных топливных баков и законцовки крыла (Blended Winglets).

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.07*

BOEING COMPANY ПОЛУЧИЛА В 2006 ГОДУ ЗАКАЗЫ НА 1044 ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТА

Американский аэрокосмический гигант Boeing Company получил в 2006 году рекордное количество заказов на гражданские самолеты. 76 различных пассажирских и грузовых авиакомпаний, лизинговые компании и частные предприятия подписали соглашения на 1044 машины (плюс заказы на 6 самолетов были впоследствии аннулированы). Это превышает показатели предыдущего года, когда были получены заказы на 1002 лайнера (плюс 27 аннулированных заявок), говорится на сайте компании. Наибольшей популярностью у авиакомпаний пользуются средне-

магистральные лайнеры семейства Boeing 737, которых было продано 729 штук против 569 в 2005 году.

Также востребованы на рынке и широкофюзеляжные самолеты. Компания получила заказы на 157 Boeing 787, 76 Boeing 777 и 10 Boeing 767. Кроме того, количество заказов на дальнемагистральный самолет Boeing 747 стало наивысшим за предыдущие более чем 15 лет и достигло 72 штук.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.07*

РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ АН-70 ПРОДОЛЖАЮТСЯ. АНТК ИЩЕТ НОВЫХ ПАРТНЕРОВ

В связи с тем, что Россия отказалась от участия в проекте по строительству Ан-70, АНТК им. О.К.Антонова начал работу по поиску партнеров для реализации данной программы. Об этом сегодня на пресс-конференции сообщил генеральный конструктор АНТК Дмитрий Кива.

Как передает корреспондент ЛІГАБізнесІнформ, Д.Кива отметил, что Ан-70 - "совершенный самолет" и проект по его строительству обязательно будет реализован. "Мы уверены в будущем этой программы, хотя здесь нужно очень много поработать", - подчеркнул генконструктор.

По его словам, в ходе украинско-российского совещания по этому вопросу было принято решение, "что в I квартале текущего года начнет работу комиссия, которая будет рассматривать и регулировать вопросы, связанные с выходом России из проекта". "В то же время хочу сказать, что Россия буквально в конце прошлого года заплатила порядка 60 млн. рублей по этой программе для российских предприятий.... То есть работы идут по программе", - сообщил Д.Кива, добавив, что на реализацию проекта Ан-70 уже потрачено около \$1 млрд. 100 млн.

Относительно государственного финансирования генконструктор сообщил, что в конце 2006 года про-

шло заседание под руководством Вице-премьер-министра Андрея Ключева, на котором "правительство решило обратить внимание на развитие авиационной отрасли и оказать ей поддержку". В частности, предусмотрено погашение кредитов для развития новых программ, а также выделение средств под закупку Ан-148 и Ан-32. Кроме того, АНТК рассматривает возможность организации лизинга самолетов.

Напомним, совместный украинско-российский проект по созданию транспортного самолета Ан-70 существует уже много лет, однако до сегодняшнего дня еще не завершен. В последние годы о своем недовольстве проектом неоднократно заявляли представители российских Вооруженных Сил, которые должны были стать основными заказчиками самолета. В июле 2006 года Министр обороны РФ С.Иванов заявил о решении России отказаться от участия в проекте.

АНТК им. Антонова основан в 1946 году. За время существования компанией было создано более ста типов и модификаций самолетов различного класса и назначения.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
16.01.07*

ВОПРОС О СОЗДАНИИ КОНЦЕРНА "АВИАЦИЯ УКРАИНЫ" БУДЕТ РАССМОТРЕН КАБМИНОМ В НАЧАЛЕ ФЕВРАЛЯ

Проект постановления о создании концерна "Авиация Украины" будет вынесен на рассмотрение Кабмина в начале февраля 2007 г. вместе с уставом новой структуры. Об этом UGMK.INFO сообщил компетентный представитель авиастроительной отрасли.

В то же время многие положения нынешнего проекта устава соответствуют положениям устава корпорации "Антонов". В частности, это касается формы управления концерном, при которой все его участники входят в состав правления вместе с гендиректором концерна. При этом гендиректор получает полномочия на заключение контрактов с руководителями предприятий, входящих в концерн, чего не было в корпорации "Антонов".

Устав концерна содержит также норму, согласно которой предприятия сохраняют статус юридического лица и не несут ответственности по обязательствам концерна. Концерн в свою очередь не несет ответственности по обязательствам его участников, а государство - по обязательствам концерна.

Финансирование деятельности концерна планируется за счет государственного бюджета в рамках выполнения Государственной комплексной програм-

мы развития авиационной промышленности Украины до 2010 г. Уставной фонд концерна в размере одного миллиона грн. формируется за счет денежных взносов предприятий-участников концерна. Каждое из предприятий обязано внести по 142 857,15 грн. в уставной фонд.

Планируется, что в состав концерна войдут восемь предприятий. В частности, АНТК им. Антонова, киевский завод "Авиант", Завод №410 гражданской авиации, Харьковское государственное авиационное производственное предприятие, НИИ "Буран", Харьковское агрегатное конструкторское бюро, машиностроительный завод "ФЭД" и ЗМКБ "Прогресс" после вхождения в состав концерна будут выведены из сферы управления Министерства промышленной политики Украины с последующей корпоратизацией. Взамен в сферу управления Минпрома будет введен концерн "Авиация Украины". Действующая ныне корпорация "Антонов" будет ликвидирована.

*источник: сайт "ugmk.info"
16.01.07*

УКРАИНА МОДЕРНИЗИРУЕТ 118 ВТС АН-32 ВВС ИНДИИ

Индия и Украина близки к завершению согласования условий контракта на модернизацию 118 военно-транспортных самолетов Ан-32. С этой целью 17 января в Индию прибыла делегация "Укрспецэкспорта", сообщило министерство обороны Индии.

По данным India-defence.com, модернизация 10-20 самолетов начнется уже в этом году на мощностях Киевского авиаремонтного завода. Остальные само-

леты будут модернизированы на мощностях корпорации HAL после наладки соответствующей производственной линии. Планируется, что летный ресурс самолетов будет продлен на 15-25 лет.

*источник: АРМС-ТАСС
22.01.07*

ИНДИЯ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ ЗАКЛЮЧИТ КОНТРАКТ НА ЗАКУПКУ ШЕСТИ ВТС C-130J SUPER HERCULES

В ближайшее время Индия заключит контракт с США на приобретение шести военно-транспортных самолетов C-130J Super Hercules, сообщил источник в МО Индии. Запрос о деталях сделки был направлен американскому посольству в Индии, которое передало его Пентагону. Уведомление конгрессу США находится в стадии подготовки и будет опубликовано в ближайшие несколько месяцев. Также планируется, что компания Lockheed Martin будет предоставлен опцион на дополнительное производство шести таких же самолетов.

Новыми самолетами планируется заменить парк Ан-32 сил специальных операций. В настоящее время ВВС Индии модернизируют флот из 80 российских средних ВТС Ан-32 и 25-30 тяжелых Ил-76. По мнению индийского руководства, американские самолеты C-130 Hercules могут занять свою нишу между вышеуказанными самолетами.

Самолет C-130J - самолет нового поколения, оснащенный более мощными двигателями и новейшим радиоэлектронным оборудованием. Крейсерская скорость самолета составляет 645 км/ч, максимальная взлетная масса - 79380 кг, потолок - 8535 м, дальность полета с грузом 15876 кг - 5244 км. C-130J может перевозить 92 военнослужащих с полной выкладкой или 64 десантника (в модификации C-130J-30 - 128 пехотинцев или 92 парашютиста). Используемый в настоящее время ВВС США в Ираке C-130J способен взлетать и приземляться с коротких неподготовленных ВПП. Цена за один C-130J может колебаться в пределах от 70 до 150 млн. дол в зависимости от конфигурации.

источник: АРМС-ТАСС
22.01.07

ШЕСТЬ ВЕРТОЛЕТОВ SH-3 SEA KING ГОТОВЫ К ПЕРЕДАЧЕ ВМС ИНДИИ

Шесть противолодочных вертолетов SH-3 Sea King 20 января совершили свой последний полет перед предстоящей передачей ВМС Индии. Устаревшие вертолеты ВМС США планируют заменить новыми SH-60 Sea Hawk, сообщил журнал US Navy.

Руководство ВМС Индии и США заключили контракт стоимостью 39 млн. дол на приобретение шести вертолетов SH-3 Sea King 19 декабря 2006 года. Все

шесть вертолетов были выведены из состава ВМС более года тому назад.

Вертолеты будут окрашены в цвета ВМС Индии и отправлены на базу ВМС США в Норфолк, где будет проведена их погрузка на амфибийный корабль "Трентон", который недавно был передан ВМС Индии.

источник: АРМС-ТАСС
22.01.07

НОРВЕГИЯ ОТЛОЖИЛА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ ПО ЗАКУПКЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35

МО Норвегии 3 января приняло решение продолжить финансирование разработки истребителя F-35. Однако, по заявлению министра обороны Норвегии, данный шаг не должен рассматриваться Вашингтоном как обязательство Осло по последующей закупке самолетов F-35. Решение об их приобретении не будет приниматься до 2008 года. В то же время, как сообщает "Дифенс ньюс", будут продолжены переговоры по двум другим проектам истребителей - Турпоон компании Eurofighter и JAS Gripen компании SAAB.

Важное место в вопросе принятия решения о закупке истребителей F-35 Норвегия отводит роли национального ОПК в процессе производства данных самолетов. Пока четко не будут определены позиции норвежской оборонной промышленности и оптимальные условия участия в данном проекте,

Осло не готово принимать решение об участии в производственной фазе проекта.

В настоящее время компания "Локхид Мартин" ведет переговоры с руководством Норвегии о продаже 48 истребителей F-35 в рамках восьмимиллиардного проекта по замене устаревших истребителей F-16 ВВС Норвегии. Переговоры идут напряженно, поскольку ведущие оборонные компании Норвегии ("Наммо" и "Кенсберг") рассчитывают получить доступ к ключевым технологиям истребителя пятого поколения.

К настоящему времени Норвегия уже инвестировала в проект 64,4 млн. долларов.

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
11.01.07

КИТАЙ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПРОДАЖИ КНДР ИСТРЕБИТЕЛЕЙ J-10

Китай, рассматривая возможность продажи оружия КНДР, намерен исходить из интересов сохранения мира, безопасности и стабильности в регионе, заявил во вторник на брифинге официальный представитель МИД КНР Лю Цзяньчао (Liu Jianchao).

"При решении вопроса о продаже оружия Китаю будет исходить из интересов сохранения мира, безопасности и стабильности в Северо-Восточной Азии и

на Корейском полуострове", - сказал дипломат, отвечая на вопрос о возможности продажи китайских истребителей J-10 Пхеньяну.

Лю Цзяньчао в то же время заявил, что "не обладает информацией" о том, что КНДР обратилась к Китаю с соответствующим запросом.

источник: РИА "Новости"
16.01.07

КОМПАНИЯ NORTHROP ПРОВОДИТ ИСПЫТАНИЯ ПРОТИВОРАКЕТНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Американская оборонная компания Northrop Grumman Corp. в понедельник начала испытания системы защиты пассажирских авиалайнеров от ракет, выпущенных из переносных зенитных комплексов. Система защиты, разрабатываемая компанией, устанавливается в нижней части фюзеляжа и позволяет уводить запущенные ракеты от самолета.

Согласно отчетам разведслужб, переносные зенитные ракетные комплексы стоят на вооружении нескольких десятков террористических групп. Такие ракеты представляют серьезную угрозу пассажирским авиаперевозкам. С 1972 г. такими ракетами было сбито примерно 40 гражданских самолетов. Большинство террористических актов было совершено в Африке и на Ближнем Востоке.

Система Guardian, которую разрабатывает Northrop, является аналогом систем, устанавливаемых на военных самолетах. Испытания новой системы будут проводиться на самолетах MD-10 в течение 14 месяцев. В начале испытаний будет проверено

влияние новой системы на другие системы самолета.

В ходе тестов не будут проводиться реальные запуски ракет. Такие испытания были проведены с использованием макета самолета, прикрепленного к специальному тросу, натянутому между двумя горами. В ходе испытаний система доказала 100% эффективность.

Принцип действия новой системы основан на обнаружении запуска ракеты и ее увод с траектории с помощью маломощного лазера. Весь процесс от обнаружения до изменения траектории ракеты занимает 1-2 секунды. Согласно контракту с министерством государственной безопасности, стоимость системы не должна превышать \$1 млн. По мнению компании, на оснащение такими системами авиапарка США, состоящего примерно из 4 тыс. самолетов, потребуется примерно 3 года.

*источник: сайт "K2Kapital"
16.01.07*

ПАКИСТАН ОБНОВИТ АРСЕНАЛ СВОИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Истребители ВВС Пакистана будут оснащены ракетами AIM-120 AMRAAM, сообщает Defencetalk.

С 2008 по 2011 год США поставят в Пакистан 500 ракет AMRAAM, предназначенных для истребителей F-16 block 50/52. Ракеты этого типа предназначены для уничтожения воздушных целей, летящих со скоростью до 3000 километров в час на высотах от 30 до 25000 метров и на дистанциях до 50 километров.

AIM-120 имеет радиолокационную систему наведения и снаряжена осколочно-фугасной боевой частью весом в 22 килограмма, позволяющей уничто-

жить самолет типа "истребитель" при подрыве на расстоянии 5-10 метров от цели. Истребитель F-16 может нести одновременно до четырех таких ракет.

Помимо AIM-120, ВВС Пакистана приобрели 200 ракет малой дальности AIM-9M Sidewinder с инфракрасной системой наведения. Они предназначены для ведения "ближнего боя" в том случае, если "обмен" залпами дальнобойных ракет не дал результата.

*источник: LENTA.RU
16.01.07*

EMBRAER ПОСТАВИЛ ПОКУПАТЕЛЯМ 37 САМОЛЕТОВ В IV КВАРТАЛЕ 2006 Г

Бразильский авиапроизводитель Embraer поставил покупателям 37 самолетов в четвертом квартале 2006 года, доведя объем поставок за весь год до 130 машин. Это на пять машин ниже, чем планировала компания в октябре. Сокращение поставок вызвано производственными задержками. Об этом четвертый по величине в мире производитель коммерческих самолетов сообщил во вторник.

В 2007 году компания планирует поставить 170 самолетов. Список заказов авиапроизводителя вырос в четвертом квартале на 11,3 процента к третьему до рекордных \$14,8 миллиардов.

*источник: REUTERS
16.01.07*

ГРЕЦИЯ ПОЛУЧИТ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ АРАСНЕ

Вооруженные силы Греции получат модернизированные вертолеты AH-64DHA, сообщает Defense-Aerospace.

Вертолеты Apache Longbow, модернизированные в соответствии с требованиями греческой армии, будут поставлены корпорацией Boeing в течение этого года. Они пополнят парк вертолетов AH-64A, полученных Грецией в 90-х годах прошлого века.

Машины "греческого заказа" соответствуют по характеристикам машинам AH-64D армии США. Они оснащены радаром высокого разреше-

ния, противотанковыми ракетами Hellfire и усовершенствованным оборудованием кабины.

Apache Longbow является наиболее мощным боевым вертолетом, состоящим на вооружении стран НАТО. Он предназначен для поддержки войск на поле боя и уничтожения важных целей в тылу противника. От воздействия средств ПВО вертолет защищен броней, позволяющей выдерживать огонь из стрелкового оружия и попадание осколков зенитных ракет.

*источник: LENTA.RU
19.01.07*

GE ПРИОБРЕТАЕТ АЭРОКОСМИЧЕСКОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ SMITHS GROUP ЗА 4,8 МЛРД. ДОЛЛ.

Компания General Electric Company приобретает компанию Smiths Aerospace, являющуюся аэрокосмическим подразделением Smiths Group, за 4,8 млрд. долл. наличными. Такие данные содержатся в распространенном сегодня пресс-релизе компании. Сделку, которую еще должны одобрить акционеры Smiths Group, планируется завершить во II квартале 2007г. Smiths Group также объявила, что выплатит дивиденды в размере 2,1 млрд. фунтов стерлингов (4,08 млрд. долл.) своим акционерам.

Компания Smiths Aerospace занимается производством авиационных деталей и запчастей, в том числе для таких самолетов, как Boeing 737 и Airbus A320. Штат компании насчитывает 11 тыс. человек.

Многопрофильная американская компания General Electric (GE) присутствует на многих мировых рынках - от электрооборудования до информационных и финансовых услуг.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
15.01.07*

ЛИВИЯ ЗАКАЗАЛА ВО ФРАНЦИИ ИСТРЕБИТЕЛИ RAFALE

Ливия намерена заказать во Франции от 13 до 18 реактивных истребителей Rafale. Как сообщила в воскресенье французская пресса, сумма сделки составляет 3,24 миллиарда долларов.

Еженедельный Journal du Dimanche, цитируя источник, близкий к ливийскому правительству, отмечает, что Триполи принял это решение, предпочтя сделать заказ в Париже, нежели пойти на сделку с компанией BAЕ Systems, предложившей модернизировать устаревшие российские МиГи. Кроме того, правительство этой арабской страны рассматривало также предложения, поступившие от Китая и России.

Если сделка будет подтверждена, она станет первым иностранным заказом на истребители Rafale,

программа строительства которых обошлась Франции в 34 миллиарда евро, но до сих пор не находила зарубежного заказчика, заставив французские власти усовершенствовать радарную систему этих боевых машин.

В 2004 году Европейский Союз снял эмбарго на поставку Ливии военной техники и вооружения, которое было введено в 1986 году. Из международной изоляции Триполи удалось выйти в 2003 году, когда правительство этой страны признало свою причастность к теракту на борту пассажирского авиалайнера компании Lockerbie в небе над Шотландией и заявило об отказе от своих ядерных программ.

*источник: сайт "MIGnews.com"
14.01.07*

ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ США МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ БЕСПОКОЯТ КАНАДУ

Как заявил премьер-министр Канады Стивен Харпер, он обеспокоен предпринимаемыми США мерами безопасности, которые вынудили одну из фирм в Квебеке уволить нескольких своих сотрудников. По словам мистера Харпера, возглавляемое им правительство в течение нескольких месяцев вело с Вашингтоном переговоры, пытаясь уладить данную проблему, затронувшую несколько канадских предприятий, работающих на оборонные проекты.

Так, в частности, находящийся к северу от Монреала завод Bell Helicopter был вынужден уволить 24 рабочих, чтобы быть в состоянии ответить на требования по безопасности, предъявляемые американской стороной. В данный момент завод работает над завершением заказа стоимостью в 849 миллионов долларов, предполагающего строительство 386 вертолетов Bell 407 для американской армии.

Среди требований по безопасности, оговоренных

США, присутствует и ограничение по найму граждан некоторых стран и их вовлечению в создание стратегического вооружения.

Руководство Bell Helicopter обратилось к командованию американских вооруженных сил с просьбой сделать исключение для своих работников, не имеющих канадского гражданства, однако получило отрицательный ответ.

Канадская компания является подразделением базирующейся в Техасе Bell Helicopter Textron Inc, крупнейшего в мире производителя вертолетов.

В этой связи премьер-министр высказал свою озабоченность проводимой США политикой, напомнив, что "дискриминация по национальности при приеме на работу противоречит Биллю о Правах и Свободах Канады".

*источник: сайт "Canadets.com"
14.01.07*

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ АРАСНЕ УСИЛИВАЕТ СВОИ ПОЗИЦИИ

В конце 2006 года в Египет прибыла финальная партия из 6 вертолетов AH-64D Apache Longbow. Этой партией завершилась поставка 35 модернизированных вертолетов Apache, предназначенных для ВВС Египта. Вертолетостроитель доработал их на своем заводе в г. Месса из варианта AH-64A. По контракту на техническое обеспечение, поставку запасных частей и сервисное обслуживание Boeing будет выполнять работы по сопровождению эксплуатации своих вертолетов.

Тем временем, 16 января 2007 года компания Boeing приступила к поставке 12 новых AH-64DHA Apache Longbow, предназначенных для СВ Греции. Все вертолеты нового поколения будут поставлены в течение этого года. Они пополнят парк греческих вертолетов AH-64A, которые уже около 10 лет находятся на вооружении греческих вооруженных сил.

*источник: AVIAPORT.RU
22.01.07*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Россия летит своим путем	39
2006-й: год взлетов, а не падений	40
Разводка пятого поколения	41
Победитель в "собачьей свалке"	42
Россия и Индия построят истребитель пятого поколения	43
Дружба в пятом поколении	44
Набираем высоту	45
Горка вооружений	47
Детали российско-индийского СП по выпуску титановой продукции. "ВСМПО-Ависма" в документах не значится	48
ГЛОНАСС на двоих	48
Стабилизация "Протона"	50
У авиапрома режутся крылья	51
Лучшие крылья России летят в Индию	51
От "Фарманов" до Су-27	53
"Процесс поступления новых самолетов начался"	54
Украинско-российский авиасоюз: на что рассчитывает Богуслаев?	56
HeCущий смерть врагу	57
Bombardier залетел в Самару	59
Со скамейки запасных - в форварды	60
Сергей Иванов поднимает авиапром	62
Индийская сборка	64
Входной билет	65
"Ни жарко, ни холодно"	66
Ход слоном	67
Друзья китайских летчиков	68
Контракт на "Илы" съела инфляция	69
Мировой авиапром: в зоне высокой турбулентности	70
Дешевые инновации	77

ОБЗОР ПРЕССЫ

за январь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

РОССИЯ ЛЕТИТ СВОИМ ПУТЕМ

Тенденции нашего авиарынка отличаются от мировых.

Американская авиастроительная компания Boeing опубликовала вчера прогноз развития мирового рынка гражданских самолетов до 2025 года. По расчетам ее специалистов, в ближайшие 19 лет парк коммерческих пассажирских и грузовых самолетов в мире удвоится. Наиболее емкими региональными рынками будут Азиатско-Тихоокеанский регион и Северная Америка. Россия в прогнозах Boeing не выделена отдельной строкой. Но если верить появившимся в конце прошлого года прогнозам отечественной Объединенной авиастроительной компании (ОАК), наша страна не будет представлять большого интереса для зарубежных гигантов авиапрома. Спрос на новую технику у нас ожидается весьма умеренный по мировым меркам. К тому же ОАК собирается почти полностью удовлетворить этот спрос самостоятельно или в кооперации с украинскими коллегами.

Объем мирового рынка новых гражданских самолетов до 2025 года Boeing оценивает в 2,6 трлн. долл. В этот срок (и на эту сумму) авиакомпания закупят примерно 27 210 новых пассажирских и грузовых самолетов. Мировой парк гражданских самолетов увеличится более чем в два раза - с 17 330 самолетов (2005 год) до 35 970 (2025 год). В основном это будут узкофюзеляжные (на 100-240 пассажиров) и широкофюзеляжные (на 200-400 пассажиров) средне- и дальнемагистральные лайнеры. Самолетов меньшей размерности и дальности (т.е. регионального класса) во всем мире к 2025 году будет куплено, как считают в Boeing, относительно немного - 3450 штук. Для сравнения: на рынок поступят 16 540 узкофюзеляжных, 6230 широкофюзеляжных, а также 990 самолетов повышенной вместимости (класса Boeing 747 и больше).

2220 пассажирских лайнеров, отслуживших свой срок, будут за это время переоборудованы в грузовые. Кроме того, авиакомпании получают 770 новых грузовых машин.

По стоимости наиболее емким региональным рынком в эти 19 лет окажутся страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Они потратят на новую авиатехнику 36% от общемировой суммы расходов в 2,6 трлн. долл. Это обусловлено значительным спросом на

широкофюзеляжные лайнеры в регионе. По количеству приобретенных самолетов будут лидировать авиакомпании Северной Америки (35% от 27 210 лайнеров).

Будущее российского рынка Boeing отдельно не анализировал. Для того чтобы поместить наш авиарынок в общемировой контекст, можно использовать программу поставок авиатехники на российский рынок в 2007-2015 годах, опубликованную в конце прошлого года ОАК. Судя по ней, своеобразие российского авиарынка определяется небольшими размерами и необычно высокой по мировым меркам долей регионального воздушного флота.

ОАК рассчитывает, что в 2007-2015 годах России может потребоваться от 1100 до 1800 новых гражданских лайнеров всех размеров. Причем при благоприятном стечении обстоятельств (то есть достаточной бюджетной подпитке) ОАК намеревается за это время выпустить 1112 самолетов. Значит, при минимальном сценарии роста рынка весь спрос будет удовлетворен силами отечественной промышленности.

При этом дальне- и среднемагистральные самолеты (то есть Ил-96-400 и Ту-204) ОАК намеревается поставить всего 168. Основной объем поставок (в штуках) придется на машины регионального класса (Superjet-100, Ан-140, Ан-148 и Ан-38).

По востребованности региональных самолетов к России ближе всего североамериканский рынок. Так, по прогнозам Boeing, на этот класс придется чуть более пятой части всех закупок, в остальных регионах соответствующая доля гораздо меньше.

Что касается абсолютных масштабов рынков, некоторое представление об этом дает следующая цифра. ОАК (в ближайшие семь лет) намерена поставлять в Россию в среднем 24 магистральных лайнера в год. Еще около 17 машин (при максимальном ожидаемом росте рынка) могут каждый год импортироваться. В Северной Америке среднегодовые продажи (по прогнозу Boeing) ожидаются на уровне 476 магистральных лайнеров.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
19.01.07

2006-Й: ГОД ВЗЛЕТОВ, А НЕ ПАДЕНИЙ

Федеральное агентство по промышленности России подвело предварительные итоги работы авиапрома в 2006 году. Он в целом оказался для отрасли успешным. И в военном, и в гражданском секторах удалось не только удержать позиции, но и достичь определенного прогресса.

ПРОИЗВОДСТВО И ПОСТАВКА ГРАЖДАНСКОЙ И ВОЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Объем производства гражданской авиационной продукции в 2006 г. по отношению к 2005 г. составил 120,5 процента.

На предприятиях "Авиакор - авиационный завод" (г. Самара), КАПО им. Горбунова (г. Казань), ВАСО (г. Воронеж), ПО "Полёт" (г. Омск), "Авиастар" - СП (г. Ульяновск), НПК "Иркут", Смоленский авиационный завод, Нижегородский авиационный завод "Сокол" произведено 33 самолета. Это Ту-154М, Ту-214, Ту-204, Ан-140, Ил-96-300, Ан-3, Бе-200, СМ-92Т, М-101.

На предприятиях Казанский вертолетный завод, Улан-Удэнский авиационный завод, Роствертол, Кумертауское АПП построено 93 вертолета. Это Ми-17-В5, Ми-171В, Ми-172, Ми-8-МТВ1, Ми-8-МТВ2, "- Ансат", Ми-8, Ми-171 (всех модификаций), Ми-26Т, Ка-32А-АТ, Ка-32А11БС, 23Д2.

Также ОАО "НАПО им. Ю.П. Чкалова" передало заказчику в лице Министерства обороны РФ первый серийный самолет Су-34 и два самолета Су-34 опытной партии.

ОАО "ААК "Прогресс" передало заказчику два вертолета Ка-50, а ОАО "Росвертол" изготовило пять вертолетов Ми-28Н.

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ 2006 ГОДА В АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

- Утверждение "Стратегии развития авиационной промышленности России до 2015 года".

- Утверждение федеральных целевых и государственных программ: "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года"; "Государственная программа вооружений на период 2007-2015 годы".

- Организация ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", которая создается в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 года. Ее основная задача - консолидация активов авиапрома. В числе приоритетных целей - сохранение и развитие научно-производственного потенциала отрасли, концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ создания авиационной техники.

КОРПОРАЦИЯ НАДЕЖД

Напомним, что создание ОАК должно быть завершено к 1 апреля 2007 года, когда в нее войдут два крупнейших отечественных предприятия: Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" и "Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова" (КАПО).

В планах руководства корпорации создать четыре дивизиона: боевая авиация, гражданская авиация, транспортная авиация, а также международная кооперация и "компонентный" бизнес.

При этом предполагается, что в дивизионе боевая авиация Россия будет иметь полный контроль, в то время как в остальных допускается широкое участие иностранных партнеров, как стратегических, так и портфельных инвесторов.

Также отметим, что на первом заседании Совета директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" председателем совета директоров ОАК был единогласно избран заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России Сергей Иванов. Как подчеркнул Сергей Иванов, он приложит "все свои усилия и весь свой ресурс для развития и процветания Объединенной авиастроительной корпорации".

В первую очередь ОАК сконцентрирует усилия на создании гражданских самолетов. Этот вопрос, по словам заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны России, важен тем, что его решение позволит сохранить целостность транспортной инфраструктуры России. В России есть неплохие проекты в области создания авиатехники. Среди них Сергей Иванов назвал самолеты Ил-96, Ту-214, а также новый российский региональный самолет SuperJet-100 и перспективный среднемагистральный МС-21, который призван заменить Ту-154.

На данный момент уже сформирован уставной капитал ОАК, его общий объем с учетом государственных инвестиций - 96 млрд. 700 млн. рублей. В него вошли активы ведущих авиастроительных предприятий, таких, как авиационная холдинговая компания "Сухой", межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Туполев". Доля государства в холдинге превышает 90 процентов. В последующем при доведении акций других предприятий эта доля может быть снижена, но она составит не менее 75 процентов.

Отметим и тот немаловажный факт, что в серийное производство в минувшем году запущены самолеты Су-34, Як-130 и вертолеты Ми-28Н, Ка-52.

Что касается военно-технического сотрудничества, то выполнены первые поставки самолетов Су-30МКИ в Алжир и в Венесуэлу. Реализуются другие внешнеторговые контракты по поставкам инозаказчикам авиационной техники и вооружения.

Андрей ГАРАВСКИЙ

*источник: газета "Красная звезда"
17.01.07*

РАЗВОДКА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Вопреки ожиданиям, в ходе визита Владимира Путина в Индию не были подписаны документы о подключении Дели к работам над истребителем пятого поколения. Если бы соглашение было подписано, то в пору было констатировать, что список известных способов мошенничества, вроде строительства финансовых пирамид или подсовывания простакам денежных "кукол", пополнился еще одним. Последние лет десять словосочетание "истребитель пятого поколения" служит волшебным заклинанием, которое легко открывает чиновникам доступ к государственным деньгам.

Все началось в начале 90-х. Уже тогда руководителям авиационных предприятий стало очевидно, что их отрасль находится в глубочайшем кризисе. Выходов было два. Первый - признать, что советский авиапром, с его опытом концентрации финансов и ресурсов, умер навсегда. И проводить реструктуризацию производств, учиться маркетингу и ведению дел в условиях рынка. Но был и другой путь - доложить высокому начальству о некоем чудодейственном проекте, реализация которого позволит возродить авиационную промышленность. Капитаны отрасли остановились на втором варианте. Они бодро обещали правительству разработать по быстрому истребитель пятого поколения, который мало того, что обеспечит нашим ВВС господство в воздухе, но также гарантирует экспортные заказы на десятилетия вперед. При этом в стране явно не было достаточно средств, чтобы всерьез заняться разработкой боевого самолета, который обладал бы принципиально иными возможностями маневрирования, способностью весь полет лететь на сверхзвуковой скорости, принципиально новым электронном оборудовании, а также "умном" вооружении, спрятанном в корпус самолета.

В итоге в 1998 году, когда корпорациям "МиГ" и "Сухой" настало время надавить свои НИОКР все выглядело откровенным надувательством. "МиГ", например, быстро прокатил по летному полю нечто под названием "проект 1.44" потом модель была быстро зачехлена. Позже "проект" был, по словам разработчиков, поднят в воздух, но этого не видели ни журналисты, ни заказчики из Минобороны. Прототип истребителя, продемонстрированного "Сухим" взлетал, но многие специалисты увидели в нем попытку наспех реализовать наработки от которых отказались еще в 70-х.

Между тем как раз к тому времени в авиапроме появились первые небольшие деньги. Отдельные предприятия, отколовшиеся от больших корпораций вроде КНАПО (Комсомольск-на-Амурское авиационное производственное объединение) стали получать иностранные заказы, продавая Китаю, Индии боевые самолеты, разработанные еще в советские времена. И головные офисы вроде "Сухого", расположенные в Москве, вознамерились эти деньги получить. Стремление установить контроль над финансовыми потоками маскировалось вроде вполне разумными объяснениями. Надо, мол, сконцентрировать средства, чтобы соз-

дать все тот же истребитель 5 поколения. Чиновники из минпрома мечтали о том же самом. Так впервые была озвучена идея о единой авиастроительной корпорации. Тогдашний министр промышленности Илья Клебанов докладывал, что для разработки такого самолета потребуется всего лишь полтора миллиарда долларов. Сумма выглядела ничтожной, если учесть, что в Соединенных Штатах были истрачены десятки миллиардов. "Скромность" Клебанова объяснялась просто - именно столько можно было получить, присвоив доходы от всех экспортных заказов.

В 2002 году правительственная комиссия во главе с Михаилом Касьяновым предложила корпорации "Сухой" реализовывать контракт на создание самолета 5-го поколения. В течение пяти последних лет публику периодически радуют сообщениями о том, как ударно идет работа над новым самолетом. Вот перспективный фюзеляж продувают в аэродинамической трубе. Вот объединение "Сатурн" рапортует о досрочном завершении работ над двигателем. С авионикой, говорят, тоже полный порядок.

Только несмотря на эти блестящие успехи, срок, когда новый самолет поднимется в воздух все переносится и переносится. Сперва говорили о том, что истребитель взлетит в 2006-ом. Потом главком ВВС генерал Михайлов пообещал поднять самолет в 2007-ом. Теперь министр обороны заявил, что истребитель взлетит не раньше 2009-го.

При этом единственная проблема, о которой сообщают участники проекта - недостаток средств. И это после того, как было, по словам участников проекта, было успешно распилено..., простите, освоено более 4 миллиардов долларов.

Не случайно, вытаскивая все, что возможно из отечественного бюджета чиновники в последние годы сконцентрировались на попытках добыть деньги из иностранных партнеров России. Два года назад индийский министр обороны прямо и откровенно попросил не обременять впредь подобными предложениями. "Наши военно-воздушные силы и производственные предприятия в этой сфере хотели бы участвовать во всех этапах создания истребителя пятого поколения - начиная от выработки концепции и проектирования, исследования и разработки до совместного производства, включая наше финансовое участие", - сказал он.

Скептицизм индийского министра вполне можно понять. Ведь даже если случится чудо, и "Сухому" действительно удастся создать истребитель, отвечающий требованиям 5 поколения, то нет никаких шансов наладить его производство. Стоимость американского истребителя F-22 "Раптор" превысила 200 миллионов долларов за единицу (а Москва настаивает, что намерена производить и строить именно такой тяжелый истребитель). Дешевле российский истребитель никак быть не может - еще только предстоит создать цепочки кооперативных связей между сотнями российских предприятий, что будет стоить немалых средств. Уровень производительности труда гораздо ниже американского, что однозначно удорожает продукцию. Между тем в соответствии со Стратегией развития авиапрома в 2015 году (тогда, когда должно начаться массовое производство нового истребителя) общая

стоимость всего производства военной авиационной техники составит чуть больше 3 миллиардов долларов. Туда войдет все - стратегическая авиация (обещают строить или модернизировать по бомбардировщику в год), эскадрильи штурмовиков Су-34, а также вертолеты. Любопытно, сколько истребителей пятого поколения можно будет выпустить на оставшиеся деньги. Один или ни одного?

Это, повторю, отлично известно индийцам. И поэтому после переговоров с Путиным индийский премьер весьма осторожно сказал, что его страна на всего лишь "проявляет интерес к сотрудничеству в области создания истребителя пятого поколения". Впрочем не исключаю, что российские чиновники найдут в конце концов общий язык с индийскими коллегам

ми. И те, и другие - отличные спецы по всему, что касается взаимозачетов.

Достаточно отметить, что Индия рассчитывается за оружие в рупиях, которые специальная комиссия продает российским фирмам, дабы те закупили индийские же товары. Знающие люди говорят, что дисконт при таких операциях доходит до 15 процентов. Что до сотрудничества в создании истребителя, то здесь предполагается каким-то использовать во взаиморасчетах старый долг Индии Советскому Союзу. Так что не исключено, что на постройку виртуального самолета индийцы инвестируют не существующие деньги.

Александр ГОЛЬЦ

*источник: сайт "Ежедневный журнал"
29.01.07*

ПОБЕДИТЕЛЬ В "СОБАЧЬЕЙ СВАЛКЕ"

За полетом МиГ-29МОВТ на аэродроме Луховицкого авиационного объединения наблюдал вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов.

Короткий разбег и резкий, "свечой", почти вертикальный подъем. Через секунды истребитель уже кружится в замысловатом воздушном вальсе. Проход по прямой с набором скорости, но вместо эффектного "вылета" из зоны видимости - практически полное торможение всей плоскостью фюзеляжа. Самолет буквально "встает на хвост", вертикально задрал нос, - "Кобра Пугачева". Потом медленно опускается и, словно сухой лист на ветру, раскачиваясь из стороны в сторону, падает вниз.

Раньше подобные "фокусы" были доступны только машинам фирмы "Сухого", истребителям с изменяемым вектором тяги двигателей - Су-30МКИ. Короткие разгоны, резкие торможения и немалые для самолета маневры, когда кажется, что машина просто падает или так летать не способна, дают пилоту истребителя тактическое преимущество в ближнем, контактном воздушном бою - в Америке его еще называют "собачьей свалкой". Это ситуация, когда только сверхманевренность истребителя способна сохранить жизнь пилота, сделав его победителем в воздушном бою. Сегодня эту монополию на воздушное превосходство разрушил еще один российский истребитель - МиГ-29МОВТ.

За его полетом на аэродроме Луховицкого авиационного объединения наблюдал вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов. Глава военного ведомства в конце января едет в Индию, где примет участие в заседании двусторонней комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Главной темой заседания станет российское предложение о поставках новейшего "микояновского" истребителя - МиГ-35.

В ближайшее время Дели намерен объявить тендер по закупке 126 легких истребителей для своих ВВС. Стоимость покупки - \$9 млрд. В конкурсе кроме нашего МиГ-35 участвуют компании Lockheed Martin (США) с F-16, Boeing с F/A-18E/F, SAAB (Швеция) с Gripen, Dassault (Франция) с Rafale, а также авиастроители объединенной Европы с истребителем Turboprop. Все конкуренты "мускулисты" и сильны. Причем не только с технической, но и с политической точки зрения.

Новый "МиГ" готов конкурировать с ними и в этом бою может рассчитывать на поддержку государства. Председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации и глава РСК "МиГ" Алексей Федоров говорит, что в этой "собачьей свалке" у нашей страны есть шанс на победу. РСК "МиГ" уже поставляет Индии корабельный вариант МиГ-29К для авианесущего крейсера "Горшков", создание еще и сухопутной группировки истребителей "МиГ" значительно удешевило бы для Дели эксплуатацию этих машин. И, кроме того, МиГ-35 на сегодняшний день - один из самых перспективных российских истребителей, к которому вполне можно применить определение "боевой самолет нового поколения".

Правда, внешне МиГ-35 от обычного войскового МиГ-29 простой обыватель вряд ли отличит. Основные новинки - внутри. Кабина машины больше не содержит аналоговых - стрелочных - приборов. Везде жидкокристаллические панели. Это прообраз кабины истребителя пятого поколения, рассказал "Известиям" глава компании "Технокомплекс" Гиви Джанджгава. На них отображается вся полетная и боевая информация.

Второе ноу-хау - новейший двигатель питерского КБ имени Климova РД-33ОВТ, который испытан на МиГ-29МОВТ и при желании заказчика может быть установлен на МиГ-35. Сопло нового двигателя может поворачиваться в любом направлении. Причем не только в режиме "нормального" полета, но и на форсаже. Это свойство радикально отличает МиГ-35 от того же Су-30МКИ или американского F-22. Попросту говоря, "МиГ" маневреннее и более управляем во всех режимах - что на скорости, что при ее полном отсутствии.

МиГ-35 способен одинаково успешно вести борьбу как с воздушными, так и с наземными и морскими целями (берет 6 тонн боевой нагрузки). На истребителе установлен новейший вариант радара "Жук", изюминка которого - первая изготовленная в России активная фазированная антенная решетка. До появления МиГ-35 такие локаторы устанавливались лишь на самых современных американских истребителях, а Западная Европа, несмотря на все усилия, их создать не смогла.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: газета "Известия"
11.01.07*

РОССИЯ И ИНДИЯ ПОСТРОЯТ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Стратегическое партнерство продолжится на суше, на море и в космосе.

Сегодня, 26 января, заканчивается двухдневный визит президента РФ Владимира Путина в Индию. Ему предшествовала поездка в ту же страну российской военной делегации во главе с вице-премьером - министром обороны РФ Сергеем Ивановым. 22-23 января он посетил центр индийской оборонной промышленности Бангалор, где ознакомился с комплексом зданий Организации космических исследований, включая лабораторию сборки космических спутников.

Космос - сфера высоких технологий, в развитии которых заинтересованы Москва и Дели. Российский вице-премьер пригласил индийских партнеров принять участие в программе спутниковой навигации ГЛОНАСС. Он заявил: "Напомню, что Минобороны России рассекретил точность сигнала для обычных пользователей до метра. Но здесь, в Индии, мы готовы идти дальше. Объяснение простое. Мы доверяем друг другу прежде всего политически". Впрочем, есть еще одно объяснение. России необходимо сделать ГЛОНАСС международной навигационной системой, чтобы конкурировать с американской GPS и хотя бы частично окупить расходы. Как сказал Сергей Иванов, переговоры по военному применению ГЛОНАСС с Индией ведет "Рособоронэкспорт". При этом министр обороны РФ отметил, что "Индия - единственная на сегодняшний день страна мира, с которой Россия хочет и готова развивать сотрудничество по проекту ГЛОНАСС". Только ей будет позволено получать навигационные привязки с точностью менее метра, что позволяет наводить на цель баллистические ракеты и другое высокоточное оружие

Вице-премьер пояснил, каким образом будет развиваться сотрудничество: "Это прежде всего запуск спутников "Глонасс-М" с помощью индийских ракет-носителей, совместное создание навигационных спутников нового поколения "Глонасс-К" жизнеспособностью 10 лет". Сергей Иванов особо подчеркнул, что по этой программе в ходе визита президента РФ запланированы к подписанию два соглашения. Третье соглашение касается запуска научно-образовательного спутника "Юность". Индия расходует на космические программы больше средств, чем Россия, и планирует в ближайшие годы запустить космический корабль с человеком на борту. И сама приглашает Россию к сотрудничеству в своей лунной программе "Чандраян-2". Еще один проект - совместное создание третьей ступени для индийской ракеты-носителя PLSV.

Особую заинтересованность обе стороны проявляют к авиастроению. Как сказал накануне визита российского президента посол Индии Канвал Сибал, "в оборонном сотрудничестве важным будет договор о совместной разработке и производстве многоцелевого транспортного самолета МТА. Это закрепит тенденцию перехода от отношений "продавец-покупатель" к совместным исследованиям, производству и маркетингу. Еще мы рассчитываем добиться прогресса в договоренностях о совместной разработке истребителя пятого поколения". В январе 2003 года тогдашний министр обороны Индии Джордж Фернандес во время визита в Мос-

кву впервые официально заявил, что готовится военно-технический контракт, предусматривающий совместные опытно-конструкторские работы и производство истребителя 5-го поколения. Но с тех пор дело продвигалось медленно. Москва хотела, чтобы индийские партнеры присоединились финансами к проекту "Сухого". А индийцы настаивали на том, что проект следует начинать с нуля, и выдвигали требование поделиться с ними технологиями. А, главное, они долго определяли, какой самолет им нужен, его параметры и тактико-технические данные. Наиболее щекотливый момент - бортовое радиоэлектронное оборудование (БРЭО) будущего истребителя. На Су-30МКИ стоит аппаратура французского и израильского производства. По этой причине Россия приглашала в программу Францию, но Париж ответил, что намерен сосредоточить усилия на собственном проекте. Индия же стремится иметь самую совершенную технику из имеющейся в мире.

Но сейчас консенсус найден. Как заявил Сергей Иванов, Дели принял окончательное и принципиальное решение о своем участии в разработке самолета пятого поколения. Индия проинформировала об этом Россию. "Теперь уже начались работы по подготовке контрактных решений", - с удовлетворением констатировал вице-премьер. Начальник Главного управления международного военного сотрудничества Минобороны РФ генерал-полковник Анатолий Мазуркевич накануне визита сообщил, что речь пойдет также об оказании помощи индийским специалистам в наладке новой авиационной техники, среди которой самолеты Су-30МКИ. Будет обсуждаться возможность модернизации самолетов Су-30МКИ и МиГ-29КИ. В планах также адаптация корабельной сверхзвуковой ракеты "Брамос" совместной российско-индийской разработки для вооружения не только боевых кораблей, но и самолетов.

Доля Индии в российском экспорте вооружений в постсоветский период колебалась в пределах 20-35%. В 2004 году суммарно это составило 1,8 млрд. долларов. В 2005 и 2006 годах официальные данные не публиковались, но суммы каждого года оставались на уровне, близком к 2 миллиардам. Однако Индия почти не закупает серийных изделий, предпочитая новейшие вооружения на пределе современных технологических возможностей. Это заставляет российский ОПК соответствовать мировому уровню, а разработки для Индии впоследствии становятся главным экспортным товаром ФГУП "Рособоронэкспорт". Так было с истребителями Су-30 и фрегатами проекта 11356.

В Дели, кроме военно-технических, Сергей Иванов обсудил со своим индийским коллегой и иные аспекты сотрудничества. В частности, согласованы детали предстоящих совместных антитеррористических учений "Индра-2007". В апреле Тихоокеанский флот примет корабли ВМС Индии и проведет с ними совместные маневры. В сентябре пройдет сухопутная часть учений на полигоне 76-й Псковской дивизии ВДВ с участием батальона российских и роты индийских десантников.

Виктор АЛЕКСЕЕВ

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
26.01.07

ДРУЖБА В ПЯТОМ ПОКОЛЕНИИ

Путин может уговорить Индию вместе делать истребители.

Если президенту Владимиру Путину повезет, он может привезти из Индии договоренность о совместной разработке истребителя пятого поколения, на который надеется весь российский авиапром. Как стало известно "Ведомостям", к его визиту в Дели чиновники заготовили текст межправительственного соглашения об этом. Этот проект позволил бы создать единственного конкурента американскому истребителю F-35, который будет доминировать на рынке через 10 лет.

Программа военно-технического сотрудничества России и Индии на 2001-2010 гг. оценивается в \$18 млрд, уже поставлено вооружений на \$11 млрд. В области поставок боевых самолетов это контракт на производство 180 истребителей Су-30 МКИ на сумму свыше \$4 млрд (более 50 поставлено), по поставке 16 корабельных истребителей МиГ-29К на \$700 млн. Также обсуждаются опцион на поставку еще 30 МиГ-29К на \$1 млрд и участие российского истребителя МиГ-35 в тендере на 126 истребителей стоимостью \$6-9 млрд.

Хотя визит Путина в Индию намечен на 25-26 января, министр обороны России Сергей Иванов уже находится в этой стране и рассказывает о проектах, которые Москва планирует предложить Дели. В интервью газете Times of India он заявил, что к 2010 г. товарооборот между двумя странами может достигнуть \$10 млрд, и перечислил несколько потенциальных сделок - сотрудничество "Газпрома" и индийской компании GAIL, участие индийского капитала в разработке Ванкора и "Сахалина-3". А в Бангалоре, центре индийской высокотехнологичной промышленности, Иванов рассказал о соглашениях о постройке новых энергоблоков АЭС в дополнение к двум уже строящимся в Индии. Источник в администрации президента вчера же сообщил, что Россия рассчитывает получить контракт на достройку двух энергоблоков АЭС в Кудамкуламе (их стоимость оценивается примерно в \$3 млрд).

А еще Иванов упомянул "ряд осозаемых" соглашений в оборонке. Два менеджера российских компаний-авиапроизводителей, близкие к переговорам, рассказали "Ведомостям", что к подписанию в ходе индийского визита готовят еще два важнейших межправительственных соглашения. Одно - о совместной разработке истребителя пятого поколения по проекту компании "Сухой", другое - о разработке среднего транспортного самолета (Multirole Transport Aircraft, MTA) в сотрудничестве с компанией "Иркут". По словам собеседников "Ведомостей", стоимость разработки самолетов в соглашениях указана не будет, предупредили они. В 2002 г. тогдашний вице-премьер Илья Клебанов оценил стоимость разработки истребителя пятого поколения в \$1,5 млрд, и с тех пор чиновники не называют новых цифр. По словам чиновника Минобороны России, сейчас стоимость этой программы составляет не менее \$10 млрд.

Министр обороны Индии Пранаб Мукерджи еще осенью 2006 г. упоминал, что Индия "рассматривает возможность" разработки самолета пятого поколения вместе с Россией. А в субботу начальник Главного

управления международного военного сотрудничества Минобороны Анатолий Мазуркевич заверил журналистов, что оба соглашения "будут подписаны в ближайшие месяцы". По словам близкого к переговорам менеджера одного из предприятий авиапромышленности, за последние месяцы переговоры значительно продвинулись, но гарантий, что соглашение будет подписано во время визита Путина, все же нет. Больше шансов на соглашение по МТА, считает сотрудник Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, сюда входят "Иркут", ОКБ им. Сухого и прочие авиастроительные предприятия). Источник "Ведомостей" в Кремле отказался комментировать военную тему. Представитель ВВС Индии от комментариев воздержался.

Современные боевые истребители четвертого поколения экспортируют США, Франция, Швеция, объединенная Европа и Россия, но разработку истребителя пятого поколения (F-35) для мирового рынка сейчас ведут только США. Взяв курс на сотрудничество с Индией, Штаты собираются заинтересовать потенциального партнера самолетом пятого поколения F-35 и весной хотят провести презентацию этого самолета. Представитель корпорации Lockheed Martin (разработчик F-35) Джо Стаут не подтвердил и не опроверг эту информацию. В "Сухом" от комментариев отказались.

Но именно проект истребителя пятого поколения особенно важен для России. Ведь поставки боевой авиатехники, по оценке Центра анализа стратегий и технологий, составляли в 2001-2007 гг. около 50% от общего объема российского экспорта вооружений, или порядка \$15 млрд. "Сухой" с 2002 г. пытается разработать новый истребитель, но бюджетное финансирование проекта, по словам источника в правительстве, в прошлом году составило несколько сотен миллионов рублей или "на уровне водолазного костюма нового поколения". Без крупного иностранного партнера разработка нового боевого самолета, цена которой составляет миллиарды долларов (стоимость разработки F-35 уже сейчас превышает \$19 млрд), невозможна, убежден эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Он считает, что на роль партнера подходит именно Индия: Китай предпочтет разрабатывать самолет сам.

Если Россия не договорится с Индией, то рано или поздно утратит производство боевых самолетов, предупреждает Макиенко. А на мировом рынке истребителей будет безраздельно господствовать F-35, добавляет научный редактор журнала "Экспорт вооружений" Михаил Барабанов. Он считает, что шансы договориться с Индией, которая настаивает на передаче ее конструкторам передовых технологий, у России есть: американцы не хотят делиться секретами, а американо-индийские соглашения неустойчивы.

*Алексей НИКОЛЬСКИЙ
Екатерина КУДАШКИНА
Анна НИКОЛАЕВА*

*источник: газета "Ведомости"
2301.07*

НАБИРАЕМ ВЫСОТУ

Россия выходит из экономического кризиса, все больше средств выделяется на обеспечение обороноспособности страны, наметились положительные тенденции на многих направлениях. "Красная звезда" уже рассказывала о традиционном ежегодном брифинге, на котором главнокомандующий Военно-воздушными силами России генерал армии Владимир Михайлов, подводя итоги 2006 года, рассказал о состоянии и перспективах развития российских ВВС. Предлагаем вниманию читателей подробный отчет о прошедшей встрече.

В качестве общего итога главком отметил, что ВВС сохранили уровень подготовки, достигнутый в прошлом году, а в некоторых вопросах продвинулись вперед. В 2006 году Военно-воздушные силы провели около 800 различных мероприятий оперативной и боевой подготовки. Более 50 процентов всех учений в ВВС содержали этап боевых стрельб и пусков ракет, как в авиации, так и в ПВО.

В прошедшем учебном году Военно-воздушные силы приняли участие в командно-штабном учении "Байкал-2006"; совместных комплексных оперативно-тактических учениях "Рубеж-2006", "Юг-2006", совместно с антитеррористическом учении вооруженных сил Российской Федерации и Республики Узбекистан. Без участия ВВС не обходились учения, проводимые другими видами Вооруженных Сил и родами войск.

Развивается двустороннее и многостороннее военное и военно-техническое сотрудничество в рамках Объединенной системы противовоздушной обороны. Проводились учебно-методические сборы с командующими войсками ПВО (ВВС и ПВО, СВО) государств - участников СНГ и заседания Координационного комитета по вопросам ПВО при Совете министров обороны государств - участников СНГ.

Основные усилия по оперативной подготовке были сосредоточены на совершенствовании взаимодействия органов управления, войск (сил), входящих в состав Объединенной системы ПВО, при выполнении ими задач противовоздушной обороны.

Проведены командно-штабные тренировки с органами управления и дежурными по ПВО силами Объединенной системы ПВО государств - участников СНГ. Выполнено более 150 вылетов экипажей, при этом задействовано более 120 самолетов и вертолетов, более 300 подразделений ЗРВ и РТВ.

Напряженность несения боевого дежурства по охране Государственной границы Российской Федерации в воздушном пространстве остается высокой. В 2006 году отмечено 9 случаев нарушения Государственной границы Российской Федерации в ее воздушном пространстве. Дежурными по ПВО силами и средствами ВВС обнаружено и проведено более 250 тысяч воздушных целей. Из них более 100 тысяч - иностранные, в том числе более 1.400 боевых самолетов.

Генерал армии В. Михайлов высказался за образование региональных систем воздушной обороны в

рамках Объединенной системы ПВО СНГ. Прежде всего в Восточно-Европейском, Кавказском и Центрально-Азиатском регионах коллективной безопасности. Объединение национальных ПВО в регионах коллективной безопасности становится требованием времени, так как применение систем противовоздушной обороны в рамках национальных границ существенно снижает их возможности по пресечению нарушений государственных границ в воздушном пространстве, сказал Михайлов. Он отметил, что региональные системы ПВО позволят не только повысить возможности дежурных сил, но и обеспечить существенную экономию финансовых и материальных средств, расходуемых на указанные цели. Первым шагом здесь, скорее всего, станет подписание до конца января соглашения между Москвой и Минском о создании единой региональной системы ПВО Союзного государства. Повышению боеготовности ВВС способствует увеличение налета. Ситуация тут уже не выглядит такой безнадежной и удручающей, как несколько лет назад. Средний налет военного летчика России в 2006 году составил около 40 часов, у молодых пилотов - около 80 часов. В прошедшем году около 40 выпускников летных училищ получили 3-й класс.

К большому сожалению, в 2006 году в ВВС произошло 7 авиационных происшествий (4 аварии и 3 катастрофы). Погибли 13 человек. Главная причина - человеческий фактор. Летный состав переоценивал свои возможности и принимал ошибочные решения.

Например, по заявлению генерала армии В. Михайлова, аварии МиГ-29УБ из знаменитой пилотажной группы "Стрижи" на аэродроме Большое Савино можно было избежать. Когда неожиданно на курсе взлета появились чайки, экипаж еще не достиг скорости, при которой, что называется, нет другой дороги. Безопасность прекращения взлета обеспечивалась размерами ВВП. Полковники Николай Дятел и Игорь Куриленко могли и должны были принять стандартное для такой ситуации решение на прекращение взлета. Оно безопаснее, грамотнее, чем катапультирование и потеря самолета. Взлетавший ведомый МиГ-29 только благодаря случайности и отменной реакции летчика - командира звена "Стрижей" Игоря Соколова избежал столкновения с птицами. Налицо неоправданный риск и недостаточная подготовка к действиям в экстремальной ситуации. В данном случае не меньше претензий и к аэродромным службам, которые обязаны бороться с птицами на аэродромах.

Другим примером переоценки уровня своей подготовки и недостаточного контроля за подчиненными служит катастрофа Ми-8МТ в Ингушетии. Для заместителя командира части по безопасности полетов подполковника Александра Свиридова основной тип вертолета, на котором он подготовлен, - Ми-24. Однако офицер решил выполнить задачу по перевозке командного состава на ином типе машины, к которой он не готов. Более того, как отметил главком ВВС генерал армии В. Михайлов, при разборе причин и обстоятельств катастрофы вышестоящие командиры пытались уверять, что об этой перевозке они якобы ничего не знали. Здесь необходимо сделать отступление и еще раз напомнить, что обеспечение безопасности полетов

Президентом России названо одной из приоритетных задач. Вот почему командирам и начальникам пора вспомнить авиационную истину: безопасность полетов начинается с подготовки на земле. Основополагающими требованиями для должностных лиц, отвечающих за подготовку подчиненных, считаются умение организовать эффективный учебный процесс и контроль за личным составом на земле и в воздухе. Если после аварии или катастрофы находятся командиры, заявляющие о незнании того, чем занимаются их подчиненные, то, прежде всего, они ставят под сомнение свою личную компетентность и способность выполнять служебные обязанности. Возвращаясь к брифингу, надо отметить и другие приоритеты в развитии военной авиации. Теперь на первый план вышла задача обновления авиапарка ВВС России. Она будет решаться по двум направлениям. Первое - строительство новой авиатехники и создание истребителя 5-го поколения. Все временные рамки намеченных планов разработчиками самолета выдерживаются. Оформлено тактико-техническое задание ВВС по новому двигателю. НПО "Сатурн" разработало и изготовило опытные образцы промежуточного варианта двигателя 5-го поколения, которые прошли стендовые и летные испытания. Уже сегодня двигатель может использоваться в качестве промежуточной силовой установки на самолете 5-го поколения. В настоящее время на НПО "Сатурн", которое распоряжением правительства определено головным разработчиком и производителем двигателя пятого поколения, завершён этап предварительного проектирования. В настоящее время начат этап реального проектирования двигателя 5-го поколения. "Если так пойдет дальше, то думаю, что все боевые самолеты "Сухого" будут летать на этом двигателе, в том числе и новые модификации", - подчеркнул главком.

Часть самолетного парка ВТА, состоящая из самолетов Ан-12 и Ан-26, морально устарела и в ближайший период выработает назначенные сроки службы и ресурсы. Запланировано перевооружение ВТА на новую авиационную технику. Ожидаются завершение разработки и начало закупки легких и средних военно-транспортных самолетов. С этой целью создается легкий самолет нового поколения Ил-112В, который по сравнению со своим предшественником будет обладать расширенными возможностями по перевозке и десантированию легких образцов вооружения и военной техники, повышенной топливной экономичностью и более низкой стоимостью жизненного цикла. Ведутся работы и по обновлению парка армейской авиации. Главком ВВС, говоря о Ми-28Н, отметил, что у вертолета на госиспытаниях очень хорошая зачетность. Он уточнил, что всего выполнено более 300 полетов, из 478 запланированных только 17 - незачетные. По его мнению, с началом испытаний вертолета по боевому применению процент зачетности может снизиться с 95% до 85-80.

За день до брифинга начальник вооружения Вооруженных Сил - заместитель министра обороны РФ генерал армии Алексей Московский и генерал армии В. Михайлов посетили ОАО "Роствертол". А. Московский обозначил цель визита в Ростов-на-Дону - "принять решения, которые необходимы или накопились, в рамках работы государственной комиссии по испытаниям вертолета". Первая воинская часть, которая должна быть укомплектована новыми вертолетами, - авиационная часть, расквартированная в г. Кореновск Краснодарского края.

Вторым этапом обновления авиапарка стала его модернизация. На брифинге было отмечено, что эксплуатируемая военными летчиками авиатехника отвечает всем современным требованиям, а по ряду параметров она не только превосходит зарубежную, но и не имеет аналогов.

Основной вклад в решение задачи глобального сдерживания вносит дальняя авиация, на вооружении которой находятся ударные авиационные комплексы - стратегические ракетоносцы Ту-160, Ту-95МС и дальний ракетоносец-бомбардировщик Ту-22М3. Основным компонентом ВВС, обеспечивающим региональное сдерживание, стала фронтовая авиация с ее уникальными боевыми самолетами: истребителями Су-27, МиГ-29, МиГ-31; ударными самолетами Су-34, Су-24М, Су-25. Вот почему нет необходимости устраивать аврал с модернизацией. Ее планомерное проведение прежде всего продлевает ресурс авиатехники, а замена авионики существенно расширяет номенклатуру применяемых средств поражения и возможности авиационных комплексов по их боевому применению.

Например, работы по Ту-160 в основном связаны с развитием его боевых возможностей по решению ударных задач с применением обычного вооружения. Это обеспечит модернизации систем БРЭО и расширение номенклатуры штатного вооружения самолета. Каждые три года на вооружение дальней авиации будут поступать два новых или модернизированных ракетоносца Ту-160. Такие темпы обновления вполне удовлетворяют ВВС.

Запланированы аналогичные работы и по модернизации фронтовой авиации. К 2020 году весь самолетный парк российских ВВС по каждому роду авиации будет заменен новым.

Однако нет повода и для самоуспокоения. Генерал армии В. Михайлов отметил, что с опозданием приступили к модернизации самолета МиГ-31. Он заявил, что теперь необходимо наверстать упущенное. Выполняемые работы обеспечат увеличение дальности обнаружения воздушных целей и поражения их с использованием УР большой дальности. В число поражаемых МиГ-31 воздушных объектов войдут сверхзвуковые крылатые ракеты, летящие на предельно малых высотах. Уникальные летные свойства самолета и его бортовая радиолокационная станция могут быть с успехом использованы для обеспечения эффективного поражения радиоизлучающих и радиоконтрастных наземных (надводных) целей.

В ПВО несколько затянулись испытания новых образцов техники и вооружения. Необходимо провести модернизацию и обновить парк РТВ. Как показал опыт боевых действий, стационарные радиотехнические комплексы относятся к числу наиболее уязвимых объектов. При этом они входят в число первоочередных целей, по которым противник наносит первые массированные ракетно-авиационные удары. Генерал армии В. Михайлов отметил, что в ВВС России поступают новые радиолокационные станции, созданные концерном ПВО "Алмаз-Антей". По его данным, эти станции существенно повышают потенциал радиотехнических войск ВВС.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
24.01.07

ГОРКА ВООРУЖЕНИЙ

"Рособоронэкспорт" поставил рекорд по продаже оружия.

"Рособоронэкспорт" поставил новый рекорд по объему экспорта вооружений - вчера госпосредник официально объявил, что в 2006 году продал российского оружия на \$5,3 млрд. Отраслевые эксперты считают эту цифру реальной, хотя не понимают всю структуру экспорта - она по-прежнему остается крайне закрытой, что не исключает искажения результатов.

По официальному заявлению пресс-службы ФГУП "Рособоронэкспорт", объем поставок госпосредника в области военно-технического сотрудничества составил в 2006 году \$5,3 млрд (годом ранее - \$5,226 млрд).

"Несмотря на активное противодействие со стороны конкурентов и введение санкций со стороны США (в отношении "Рособоронэкспорта" и "Сухого". - Ъ), компания укрепила позиции на многих сегментах мирового рынка. В частности, подписание ряда контрактов с Венесуэлой на поставки авиационной техники и легкого стрелкового оружия фактически стало прорывом российской продукции военного назначения в регион Латинской Америки", - подчеркнул пресс-секретарь "Рособоронэкспорта" Валерий Картавцев.

57% от объема оружейных поставок в 2006 году пришлось на военно-воздушную технику. Среди наиболее крупных контрактов, в частности, передача Индии трех бомбардировщиков Ту-22М3, двух противолодочных самолетов Ил-38SD, а также 13 комплектов истребителей Су-30МКИ для их лицензионной сборки.

В Венесуэлу отправлены четыре истребителя Су-30МК2V и 18 вертолетов (шесть Ми-17В-5, три Ми-172, восемь Ми-35 и один Ми-26Т), два истребителя МиГ-29СМТ получил Алжир, 12 вертолетов Ми-171 - Китай. На продукцию для военно-морского флота пришлось около 39% всех поставок.

Главным покупателем в этой области остался Китай: в 2006 году он получил одну подлодку проекта 636 и один эсминец 956ЭМ. В области ПВО основной поставкой стала передача Ирану 29 зенитно-ракетных систем "Тор-М1".

Россия продолжает ежегодно наращивать оружейный экспорт с 1998 года. В декабре на заседании комиссии по военно-техническому сотрудничеству президент Владимир Путин объявил, что суммарный объем поставок "Рособоронэкспорта" и предприятий, которые имеют право экспорта, в 2006 году достиг порядка \$6 млрд. То есть сохранен уровень 2005 года, когда поставки оценивались в \$6,12 млрд.

По данным правительства США, Россия сохраняет второе место в мире по оружейному экспорту. Однако по итогам 2005 года она уступала США почти в два раза.

Медленный рост последние три года объемов поставок военной техники из РФ происходил на фоне незначительных колебаний объемов поставок трех остальных главных продавцов - США, Франции и Великобритании.

Вчера же "Рособоронэкспорт" официально подтвердил подписание Владимиром Путиным указа о предоставлении "Рособоронэкспорту" монопольного права на поставки конечной продукции военного назначения за рубеж.

Производителям военной техники оставлено право экспортировать только запчасти. По оценкам экспертов, только это право позволит "Рособоронэкспорту" увеличить в ближайшие два-три года объем своего экспорта сразу еще на \$600 млн, продолжая тем самым наращивать свои годовые показатели.

Правда, в прошлом году эксперты впервые выразили сомнение в обоснованности годовой отчетности всей официальной статистики Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству и "Рособоронэкспорта". Это было вызвано тем, что в декабре 2005 - феврале 2006 года официальные суммы по итогам оружейного экспорта РФ в 2005 году (большая часть из которых пришлась именно на "Рособоронэкспорт") уточнялись трижды и выросли в результате с \$5,1 млрд до \$6,126 млрд.

"В 2006 году идентификации поддаются поставки только на \$3 млрд,- заявил Ъ главный редактор журнала "Экспорт вооружений" Дмитрий Васильев.- Это лишний раз свидетельствует о крайне низкой открытости военного экспорта РФ".

Господин Васильев объясняет это тем, что вместо готовой продукции в основном поставляются комплектующие и боеприпасы, данные о которых редко попадают в печать.

"Кроме того, постепенно растет количество стран, военно-техническое сотрудничество с которыми РФ скрывает, например Иран и Сирия",- пояснил эксперт.

По оценке Центра анализа стратегий и технологий, в ближайшие несколько лет экспорт российских вооружений не упадет ниже уровня \$5,5-6 млрд. В 2007 году поставки авиации вновь будут преобладать благодаря крупным трансфертам истребителей Су-30МКА и МиГ-29СМТ в Алжир, Су-30МК2V в Венесуэлу, Су-30МКМ в Малайзию, МиГ-29К в Индию.

Второе место, видимо, займут поставки систем ПВО благодаря контрактам с Китаем (комплексы С-300ПМУ-2 "Фаворит"), ОАЭ и Сирией (комплексы "Панцирь-С1"). Третье место займет техника для военно-морских сил: вероятно, завершится ремонт и модернизация очередной подлодки проекта 877ЭКМ для Индии, двух аналогичных подлодок для Алжира, во Вьетнам будет передан второй ракетный катер проекта 12418.

Константин ЛАНТРАТОВ
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета "Коммерсантъ"
21.01.07

ДЕТАЛИ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКОГО СП ПО ВЫПУСКУ ТИТАНОВОЙ ПРОДУКЦИИ. "ВСМПО- АВИСМА" В ДОКУМЕНТАХ НЕ ЗНАЧИТСЯ

Сегодня, 25 января, президент РФ Владимир Путин прибывает в Индию. В рамках встречи глав двух стран будет подписано соглашение о создании СП по производству диоксида титана и титановых продуктов с использованием средств, поступивших в счет погашения задолженности Индии (так называемый рупийный долг). Как рассказали "Коммерсанту" в межгосударственной ассоциации "Титан", речь идет о строительстве завода по выпуску диоксида титана (используется в основном в производстве лакокрасочных изделий) в индийском штате Орисса, где расположено месторождение ильменита – сырья для производства титана.

Предварительные договоренности о запуске проекта были достигнуты между Индией и Россией еще в 2004 году. Разработку ТЭО комбината поручили петербургской инжиниринговой компании ОАО "Технохим-Холдинг", в которой вчера отказались комментировать детали проекта. Однако заместитель руководителя ФГУП "Гиредмет" (генпроектировщик завода) Юрий Рыбкин уточнил, что ТЭО скоро будет завершено. По словам Рыбкина, ФГУП разработал хлорную технологию производства диоксида титана. До сих пор эту технологию использует химический концерн DuPont с применением диоксида титана в производстве бумаги.

В Минпромэнерго уточнили, что в рамках проекта предполагается построить химико-металлургический комплекс мощностью 40 тыс. тонн диоксида титана, 132 тыс. тонн тетрахлоридтитана, 10 тыс. тонн титановой губки и 108 тыс. тонн титанового шлака в год. Строительство комплекса займет около трех лет, его стоимость не называется. Известно лишь, что в рамках проекта будут учтены 120 млн. долларов рупийного долга Индии перед Россией. Как рассказал главный научный сотрудник Института мировой экономики и международных отношений РАН Сергей Лунев, Индия оценивает долг в 1 млрд. долларов, Россия - в 2 млрд. долларов. Если исходить из индийской оценки, за счет проекта может быть погашено около 12% долга. При этом 55%

в проекте отойдет России (51% будет отдан в управление одному из российских министерств, 4% - "Технохим-Холдингу"). Оставшиеся 45% разделят между собой две индийские компании - Saraf Agencis Privat Ltd (цементно-асбестовый холдинг) и Titanium Mineral Products Ltd. Финансировать строительство будет Внешэкономбанк - сегодня он должен подписать соответствующее соглашение с "Технохим-Холдингом" и Saraf.

Отраслевые эксперты отмечают, что завод производительностью 40 тыс. т диоксида титана в год является средним по величине. Согласно обзору рынка диоксида титана, опубликованному в октябре 2006 года на сайте infogeo.ru, такими мощностями располагает, например, индийский завод в Чаваре (район Коллам), контролируемый местной The Kerala Minerals & Metals Ltd. Недавно она получила экологическое разрешение на увеличение производства до 100 тыс. тонн в год.

В России диоксид титана не производится, а импортируется. Основная проблема заключается в отсутствии технологии выпуска чистого диоксида титана, которая до сих пор принадлежала лишь DuPont, Kronos, LM-Industry и Bayer. В связи с этим отраслевые аналитики полагают, что часть диоксида титана, производимого на СП, будет поставляться в Россию. Аналитик ИК "Финнам" Михаил Фролов считает, что сотрудничество с Индией будет основано на соглашении о разделе продукции. "В России сейчас дефицит диоксида титана - основные запасы сырья для его производства остались на Украине, которая поставляет 80% потребляемого Россией диоксида", - отметил эксперт. По его оценкам, российская промышленность потребляет около 55 тыс. тонн диоксида титана в год.

Иными словами, в случае достижения соглашения о разделе продукции Россия сможет обеспечить почти половину своих потребностей. Соглашение между Внешэкономбанком, "Технохим-Холдингом" и Saraf действительно будет предполагать поставку в Россию 30 тыс. тонн диоксида титана и 45 тыс. тонн титанового шлака. Последний может стать сырьем для ОАО "ВСМПО-Ависма", которое сейчас полностью зависит от украинских поставщиков.

*источник: ИА "Ура.Ru"
25.01.07*

ГЛОНАСС НА ДВОИХ

Продолжается официальный визит Сергея Иванова в Индию.

Второй день пребывания заместителя председателя Правительства Российской Федерации, министра обороны России Сергея Иванова в южно-индийском городе Бангалор был весьма насыщен.

Рабочая программа включала посещение штаб-квартиры Индийской организации космических исследований и лабораторий ее спутникового центра, знакомство с работой крупнейшей государственной авиационной корпорации Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL), встречу с руководством ведущих индийских компаний IT-индустрии.

HAL - единственное в Индии многопрофильное объединение по разработке и производству авиационной техники, авиадвигателей и других сопутствующих систем и агрегатов. HAL входит в число девяти государственных холдингов, занятых в производстве оборонной продукции. На протяжении многих лет корпорация активно сотрудничает с Россией, учреждено и действует ее совместное предприятие с группой российских компаний во главе с корпорацией "МиГ". Один из главных проектов HAL - лицензионное производство истребителей Су-30МКИ. Среди основной ее продукции - истребители МиГ-21, МиГ-27, а также ряд боевых, транспортных и учебно-тренировочных самолетов и три типа вертолетов, созданных и производимых в сотрудничестве с ведущими зарубежными компаниями. "Мне было приятно услышать, что при всей многоплановости политики Индии Россия была и остается ее ведущим партнером в военно-технической сфере", - сказал, как сообщает ИТАР-ТАСС, Сергей Иванов при посещении HAL.

Благодаря российским поставкам вооруженные силы Индии обладают самыми современными видами вооружений, заявил при этом Сергей Иванов. Он напомнил, что с 1998 года выполняется программа военно-технического сотрудничества, рассчитанная до 2010 года. В числе ее приоритетных направлений он назвал совместную разработку и производство многоцелевого транспортного самолета, производство самолетов Су-30МКИ, МиГ-29.

"Совместная разработка и производство многоцелевого транспортного самолета - одно из самых приоритетных направлений нашего сотрудничества. Надеюсь, через два дня подпишем совместный документ", - подчеркнул Сергей Иванов.

Россия рассчитывает и на победу в тендере на поставку легких истребителей в Индию. "Мы давно знаем о тендере на 126 легких истребителей, который вот-вот будет объявлен, но пока не объявлен, - сказал Сергей Иванов. - Мы самым активным образом готовимся к этому тендеру и не только хотим участвовать, но и победить, для этого у нас есть достаточно оснований". По словам министра обороны РФ, в феврале 2007 года Россия впервые вывезет за границу новый самолет МиГ-35 и покажет его на выставке в Индии.

Объясняя, почему наша страна рассчитывает на победу в тендере, он пояснил, что Россия предлагает такой двигатель, который можно обслуживать и даже производить на индийских предприятиях, что удешевляет и делает максимально эффективным этот контракт для индийской экономики.

На встрече в Индийской организации космических исследований Сергей Иванов заявил, что Россия будет сотрудничать с Индией не только по гражданскому, но и по военному аспекту использования глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

"Рассчитываем, что два соглашения по ГЛОНАСС будут подписаны во время визита Президента РФ в Индию", - подчеркнул он при этом. Документы будут подписаны Роскосмосом, хотя ГЛОНАСС была и будет системой двойного назначения.

"Мы намерены сотрудничать с индийскими коллегами по высокоточному сигналу, это предмет военно-технического сотрудничества, и переговоры по нему ведет Рособоронэкспорт", - сказал министр обороны РФ. Первый запуск российско-индийского спутника ГЛОНАСС-К запланирован на 2009 год, заявил

заместитель главы Роскосмоса Александр Медведчиков, который входит в состав делегации, сопровождающей заместителя председателя Правительства Российской Федерации - министра обороны РФ С. Иванова во время визита в Индию.

По словам Медведчикова, первый спутник сможет работать на орбите 10 лет. Но Индия предлагает уже на следующий запуск продлить срок службы спутника до 15 лет, и возможности для этого есть.

Говоря о развитии российско-индийского сотрудничества в космосе, Сергей Иванов также подчеркнул, что Россия категорически против размещения в космическом пространстве ударных вооружений. Оно, по его словам, давно и устойчиво используется в военных целях. Как и другие космические державы, Россия использует космос для средств связи, коммуникации, разведки. Однако наша страна категорически выступает и будет выступать против размещения в космосе каких-либо видов ударных вооружений. "Это наша принципиальная позиция, мы будем добиваться осуществления положений о немилитаризации космоса", - заявил Сергей Иванов и выразил надежду, что это поддержит и большинство государств.

"Мы готовы обсуждать вопросы укрепления взаимодействия в высоких технологиях, знаем сильные стороны индийских компаний, это представляет практический интерес для России, и надеемся достигнуть новых соглашений", - сказал Сергей Иванов на состоявшейся в Бангалоре встрече с руководителями ряда индийских информационно-телекоммуникационных компаний.

Он отметил, что в Правительстве РФ отвечает за перевод достижений оборонного комплекса в гражданский сектор, а также напомнил, что сейчас в России создаются холдинги, занятые производством продукции двойного назначения - в области ПВО, авиационной, ракетно-космической области, сейчас вплотную приблизились к созданию такого холдинга в IT-секторе.

Сергей Иванов также побывал в аэропорту Бангалора, где наблюдал за показательными выступлениями индийских пилотов. Летчики подняли в воздух несколько средних учебных самолетов HZT-36, вертолеты DHRUV, легкие боевые самолеты TEZAS. Министр обороны России осмотрел образцы этой техники, выставленные у летной полосы, поинтересовался характеристиками самолетов и вертолетов.

В соответствии с программой официального визита в Индию Сергей Иванов во вторник вечером должен перелететь в Дели. Здесь в среду он будет сопредседательствовать на заседании Межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Запланированы также его переговоры с премьер-министром Индии Манмоханом Сингхом, советником премьер-министра Индии по национальной безопасности Майанкоте Келатом Нараянаном, главой МИД Пранабом Мукерджи, министром обороны Араккапарамбиллом Антони, председателем комиссии по атомной энергии Анилом Какодкармом. Затем Сергей Иванов продолжит работу в Дели уже в составе делегации, сопровождающей Президента России во время его визита в Индию.

Владимир КУЗАРЬ

*источник: газета "Красная звезда"
24.01.07*

СТАБИЛИЗАЦИЯ "ПРОТОНА"

Центр имени Хруничева консолидировал 84% пермского ракетного завода.

Двухлетний конфликт ФГУП "ГКНПЦ имени Хруничева" и группы "Гута" за контроль над пермским ОАО "Протон-ПМ" завершен. Госкорпорация выкупила блокпакет в АО, который числился за структурами "Гуты" и Внешторгбанка (ВТБ), консолидировав порядка 84% акций. Став основным собственником пермского ракетного завода, Центр имени Хруничева намерен за 4 года инвестировать в техническое перевооружение АО около 500 млн. рублей и собирается диверсифицировать производство "Протона", в частности, развивая "наземное" направление. Сейчас "Протон-ПМ" выполняет заказы предприятий "Пермских моторов" (ПМ) по созданию электростанций.

Информацию о том, что ФГУП "ГКНПЦ имени Хруничева" стало практически единоличным собственником ОАО "Протон-Пермские моторы" вчера подтвердил "Ъ" один из топ-менеджеров завода. По его сведениям, к уже имевшимся 59% акций "Протона" госкорпорация прикупила еще около 25%. Согласно данным "Протона", блокирующий пакет акций завода до недавнего времени числился за ООО "Гута-Инвест" (16,73%) и ЗАО "Салес" (8,9%). Владельцами этих бумаг являлись группа "Гута" и Внешторгбанк соответственно. Причем, по данным "Ъ", объединенный пакет управляет ВТБ (именно его представители входят в совет директоров "Протона". - "Ъ"). Вчера в группе "Гута" воздержались от комментариев по поводу выхода из состава акционеров "Протона". По информации "Ъ", сумма сделки за 25%-ный пакет составила около \$12 млн., сама сделка была заключена в декабре 2006 года. Таким образом, теперь Центр имени Хруничева является практически единоличным собственником пермского "Протона" - из миноритарных акционеров в АО осталась лишь американская компания United Technologies Corp. (12%).

ОАО "Протон-ПМ" (создано в 1995 году) специализируется на производстве жидкостных ракетных двигателей РД-275, используемых в качестве энергетической установки первой ступени ракеты-носителя тяжелого класса "Протон-ПМ". Выручка АО за 9 месяцев 2006 года составила 1,6 млрд. рублей. Чистая прибыль за 9 месяцев 2006 года - 14 млн. рублей.

Напомним, весной 2004 года ОАО "Протон-ПМ" оказалось в эпицентре конфликта акционеров. Тогда группа "Гута", владевшая в то время 25,63% акций завода, объявила о консолидации контрольного пакета, который был сформирован за счет 33,9% акций, числившихся на балансе заводской "дочки" ООО "Протон-Инвест". Другим претендентом на этот актив стало ФГУП "ГКНПЦ имени М.В. Хруничева" (тогда владело 25%), которое в последующем с помощью судебных решений заблокировало попытки "Гуты" избрать подконтрольный себе совет директоров. Осенью 2005 года спорные акции перешли под контроль Центра имени Хруничева. Механизм перехода акций заинтересованные стороны не раскрыли до сих пор. С ноября 2004 года совет директоров "Протона" контролируется ГКНПЦ, а судебные разбирательства группы "Гута" по

поводу возврата "спорного" пакета акций длились весь 2005-й и частично 2006 год. В 2005 году группа "Гута" вышла из состава акционеров предприятий холдинга "Пермские моторы", продав доли в моторных компаниях Внешторгбанку. При этом ВТБ частично достались активы "Гуты" в "Протоне". А минувшим летом ВТБ и "Гута", так и не получившая контроль над "Протоном", начали переговоры с Центром имени Хруничева о продаже оставшегося блокпакета.

В "Протоне" сообщили "Ъ", что новый мажоритарий пока не выдвигал требований по переизбранию совета директоров АО. В компании также не известно, внесены ли официальные изменения в реестр собственников АО. Однако планы ракетной госкорпорации в отношении "Протона" уже известны. По сведениям источника на "Протоне", ФГУП "ГКНПЦ имени Хруничева" намерено инвестировать в техническое перевооружение АО порядка 500 млн. рублей в ближайшие 4 года. Причем замене будет подлежать не только оборудование, связанное с производством ракетной тематики. По информации источника "Ъ", новый собственник планирует диверсифицировать производство "Протона", в частности, расширив его возможности по "наземной тематике". Напомним, что сейчас "Протон-ПМ" выполняет заказы других предприятий холдинга "Пермские моторы", в частности, занимается сборкой малых электростанций "Авиадвигателя" и "Пермского моторного завода" (ПМЗ). На ПМЗ будущие инвестиции в "Протон-ПМ" оценили положительно. "Мы заинтересованы в кооперации с "Протоном". Вместе мы можем завоевывать не только рынок "Газпрома", но и российский ЖКХ", - заявил "Ъ" один из топ-менеджеров ПМЗ.

Между тем, дальнейшая кооперация "Протона" с другими предприятиями ПМ находится пока под вопросом. В 2004 году по инициативе Центра имени Хруничева "Протон-ПМ" расторг отношения с ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК, управляет предприятиями "Пермских моторов"), а владелец ФГУП - Роскосмос неоднократно заявлял "Ъ", что выступает против включения пермского "Протона" в состав еще не созданного Пермского центра двигателестроения (ПЦД, предусматривает объединение ныне разрозненных активов ПМ. - "Ъ"). В Роскосмосе опасаются, что вхождение "Протона" в ПЦД, который будет специализироваться на авиадвигателестроительной тематике, негативно скажется на ракетном производстве в Перми. "Кооперация по электростанциям сейчас невольно толкает "Протон" к нам. Но пока позиция главы Роскосмоса - против более тесных связей", - полагает источник "Ъ" в руководстве ПМК.

Однако в правительстве Пермского края не видят опасений. "Связи "Протона" с пермской моторной площадкой не будут потеряны, - уверен вице-премьер Михаил Антонов, - а новый основной акционер дает предприятию дополнительные возможности получения заказов из системы Центра имени Хруничева". Для "Протона" это более стабильная ситуация", - подытожил он.

Вячеслав СУХАНОВ

источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
17.01.07

У АВИАПРОМА РЕЖУТСЯ КРЫЛЬЯ

Российских самолетов производится все больше.

В декабре прошлого года вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов заявил, что в гражданской авиации "у нас беда". По его сведениям, в 2005 году в России было построено восемь гражданских самолетов. Зато, по данным Федерального агентства по промышленности (Роспром), в 2006 году российские предприятия произвели уже 33 гражданских самолета. Однако радоваться рано: компании Boeing и Airbus производят по самолету в день.

ПРИЧИНЫ РОСТА

Несмотря на прогрессивную динамику, поводов для оптимизма немного. Большая часть отечественных авиапредприятий находится в кризисе, а основные покупатели российской авиатехники - страны третьего мира. Российские авиакомпании предпочитают приобретать поддержанные "иностранцев".

"Производство было обеспечено преимущественно за счет самолетов, поставляемых по экспортным контрактам. Были проданы Кубе самолеты Ил-96, построены Ту-204 для Китая и Кубы", - говорит руководитель аналитического управления отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. В прошлом году рост производства обеспечила в первую очередь лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко.", считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий (Центр АСТ) Константин Макиенко. "Ильюшин Финанс" разместила на двух заводах - в Воронеже и Ульяновске - заказ на постройку 23 самолетов. Они предназначены для поставки по контрактам с зарубежными компаниями", - добавляет Олег Пантелеев. Кроме того, по его словам, в Воронеже и Ульяновске исчерпан советский задел по фюзеляжам, в силу чего на заводах начали закладываться самолеты абсолютно новой постройки. "Динамика позитивная, но до выхода отрасли из кризиса еще очень далеко", - вынужден констатировать аналитик ИГ "Капиталь" Михаил Пак.

НОВОГОДНИЙ ОПТИМИЗМ

"В ближайший год России нужно активно наращивать свой потенциал в гражданской авиации. Необходимо наверстывать время, особенно в преддверии вступления России в ВТО", - считает Михаил Пак. По словам эксперта, "основной всплеск заказов будет зафиксирован в 2008-2010 годах, когда запустят в серию Sukhoi SuperJet-100, но финансово он станет ощутимым лишь в 2009-м". "Тот рывок, который должен дать 2007 год, будет носить в основном качественный, а не количественный характер. Будут передаваться с нуля построенные и впервые созданные под потребности рынка (Ил-96-400) самолеты, а число переданных иностранным заказчикам машин станет достаточно ощутимым", - говорит Олег Пантелеев. По его мнению, "производство продукции гражданской авиации увеличится как минимум в два раза". "Будет поставлен первый самолет Ил-96-400, отгружены машины в Китай, на Кубу, а кроме того, ожидается поставка первого самолета по контракту с Зимбабве", - перечисляет Олег Пантелеев. Надежды на возрождение гражданской авиации России связаны и с учреждением ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). К 1 апреля 2007 года ОАК будет окончательно сформирована. В нее войдут еще два крупных предприятия - Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" и Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова (КАПО).

Как заявили руководители ОАК после первого заседания директоров в декабре прошлого года, в первую очередь корпорация направит усилия на строительство гражданских самолетов, для чего и будет создан отдельный дивизион. Причем здесь предполагается "широкое участие иностранных партнеров - как стратегических, так и портфельных инвесторов". Тем не менее, ОАК отнюдь не панацея. "На рост влияет наличие заказов, а не создание "оаков". Пока решительно не понимаю, как ОАК может способствовать росту", - говорит Константин Макиенко из Центра АСТ.

источник: газета "Газета"
11.01.07

ЛУЧШИЕ КРЫЛЬЯ РОССИИ ЛЕТАЮТ В ИНДИЮ

Утром 22 января на подмосковном аэродроме Летно-испытательного центра имени Громова в Жуковском руководство РСК "МиГ" демонстрировало индийским военным специалистам вышедший на летные испытания корабельный многофункциональный истребитель МиГ-29КУБ.

Этот самолет сделан по заказу Военно-морских сил Индии для модернизирующегося на Северном машиностроительном заводе (город Северодвинск) индийского авианосца "Vikramaditya" (бывшего рос-

сийского тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", проданного несколько лет назад Дели).

Всего для индийских морских летчиков будет построено 16 палубных истребителей. Двенадцать одноместных - они называются МиГ-29К (корабельный) и четыре двухместных - МиГ-29КУБ (корабельный, учебно-боевой). А, кроме них, предусмотрен еще опцион на 30 истребителей с маркой МиГ-29К/МиГ-29КУБ. Но производство этих машин начнется после 2010 года, если Дели подтвердит свой заказ.

На сегодняшний день завершается постройка двух МиГ-29К для проведения сертификационных

испытаний и запущены в серию остальные 16. Их окончательная сборка производится на Луховицком заводе РСК "МиГ", а в кооперации по производству самолетов участвует ряд московских, Санкт-петербургских, нижегородских, рязанских фирм, а также французских, индийских и израильских.

Но о самолете МиГ-29К/МиГ-29КУБ надо рассказывать отдельно. А пока подчеркнем, что первые полеты нового индийского корабельного истребителя в подмосковном небе, на глазах у военных специалистов Нью-Дели, перед объективами телекамер и взглядами нескольких десятков журналистов, стало своеобразным отчетом России перед Индией. Отчетом о том, как выполняются ее военно-технические контракты. И судя по восторженной реакции представителей военного истеблишмента Индии, они остались очень довольны российскими самолетами, что поставятся и будут поставляться для их ВВС и ВМС.

Командор индийских ВВС, военно-воздушный атташе Индии в Москве Дж. Чаухан так и заявил журналистам: "Мы давно знаем МиГи. Это классные самолеты. Но МиГ-29КУБ еще лучше. Мы поработали над его созданием вместе с русскими."

Здесь нет преувеличений. Индийские специалисты действительно работали над созданием МиГ-29К/МиГ-29КУБ вместе с инженерами и конструкторами РСК "МиГ". Они задавали тактико-технические характеристики, которые должны были воплотиться в машине. Подчеркнем, иногда эти ТТХ превышали все современные достижения мирового военного авиастроения - то есть запросы могли показаться и чрезмерными. Но РСК выполнил все эти "завышенные" требования. Индийцы помогали интегрировать зарубежную электронику в бортовой комплекс самолета, участвовали в создании тренажерных комплексов для подготовки будущих корабельных летчиков, в выборе оружия для оснащения истребителя... И самолет получился таким, какого, по словам главного конструктора "индийского МиГа" Николая Бунтина, пока даже нет в российских ВВС и ВМФ.

И это только одна, но весьма характерная особенность российско-индийского военно-технического сотрудничества. Москва поставляет Дели только самую передовую, самую современную боевую технику, активно привлекает индийских специалистов к сотрудничеству в ее создании и производстве. Даже продает лицензии на производство своих боевых машин на индийских заводах (танков Т-90С, многофункциональных истребителей Су-30МКИ и другого), организывает совместные предприятия по выпуску продукции военного назначения.

Примером здесь служит широко известное совместное предприятие "БраМос", выпускающее одноименную сверхзвуковую противокорабельную ракету, которая идет на вооружение как индийских кораблей и самолетов, так и средств береговой обороны.

Известно, что общая "стоимость" оборонных контрактов, заключенных между Москвой и Дели, равна 9 млрд. долларов. Известно и то, что ежегодно Россия зарабатывает на поставках в Индию оружия и боевой техники около 40 процентов всех своих оружейных экспортных доходов (в 2006 году они оказались равны 5,226 млрд. долларов США). Тем не менее, вице-премьер правительства России и министр обороны Сергей Иванов и на этот раз, а это его седьмой визит в столицу Индии, привез новые предложения о

совместном производстве оборонной продукции. Один из них - лицензионный выпуск на заводах корпорации HAL авиационных двигателей РД-33МК. Тех самых, что стоят на истребителях МиГ-29К/МиГ-29КУБ. Сначала предлагается поставить практически готовые двигатели в количестве 20 штук, а потом планируется перейти к передаче индийским специалистам комплектов для сборки этих двигателей и, наконец, - запуск в производство основных узлов и агрегатов двигателя в самой Индии. Это более 80 подобных двигателей, суммарной стоимостью в 300 млн. долларов.

Это очень интересное предложение. Дели собирается модернизировать "старые" истребители МиГ-29, что стоят у него на вооружении и оснащены двигателем РД-29, фактически первой серией РД-33. А РД-33МК уже прошел третью модернизацию. Стал более мощным - практически в два раза, более экономичным - стоимость летного часа снизилась в 2,5 раза, увеличен его летный ресурс - тоже в два раза. А, значит, он вполне может быть использован, как теперь принято говорить, для upgrade ранее поставленных ВВС Индии самолетов. Получится это сравнительно дешево и весьма эффективно. Когда, к примеру, на совсем старенький МиГ-21 была поставлена новая российская антенна "Копье", эти "мигари" победили в учебном воздушном бою даже более новые и мощные американские F-16, о чем не раз писала не только российская, но и американская пресса.

В индийских ВВС около сотни МиГ-29, но есть еще 135 МиГ-27, двигатели которых тоже можно заменить на РД-33 МК. И тоже сравнительно экономно резко повысить эффективность истребительной авиации.

Но контракт по лицензионной сборке РД-33МК, уже одобренный правительством Индии 18 января нынешнего года и готовый к подписанию Сергеем Ивановым или президентом России Владимиром Путиным, который должен прибыть в Дели в конце этой недели, несет за собой и еще одну интригу.

Точно такой двигатель может стоять и на многофункциональном истребителе следующего поколения МиГ-35, который участвует в тендере на оснащение индийских ВВС по программе MMRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft) наряду с американским F-18, шведским Gripen, французским Mirage-2000. Индия собирается закупить 126 таких истребителей, и если победит МиГ-35, то его приобретение с учетом производства двигателя РД-33МК на местных заводах будет стоить Дели много дешевле, чем, к примеру, покупка самолетов Боинга или Локхид-Мартина. Впрочем, это будет решать правительственная тендерная комиссия Дели. А истребители МиГ-29К/МиГ-29КУБ, как и модернизированный МиГ-29 с двигателем РД-33МК, МиГ-29МОВТ, с отклоняемым вектором тяги, и МиГ-35 индийские специалисты, как и высшие военные руководители, смогут увидеть на открывающейся в первых числах февраля международной авиационной выставке в Бангалоре Air India-2007.

Виктор ЛИТОВКИН

источник: РИА "Новости"
23.01.07

ОТ "ФАРМАНОВ" ДО СУ-27

Ни для кого не секрет: нынешняя военная и гражданская авиация новыми самолетами и вертолетами почти не пополняется и держится в значительной степени на авиапарке выпуска 70–80-х годов прошлого века. "Второе дыхание" добротным воздушным машинам дают ремонтные предприятия. В их ряду расположенный в Пушкине ФГУП "20-й авиаремонтный завод" (АРЗ) занимает особое место.

И дело не только в том, что он - старейший не только в системе Минобороны РФ, но и в целом в России: в конце августа отметил 90-летие. Это единственный завод, который родился не в годы Великой Отечественной войны, как основная масса аналогичных авиаремонтных предприятий, а еще в 1916 году.

Завод по-своему уникален. К примеру, сегодня нигде не только в нашей стране, но и в мире не ремонтируют хорошо знакомые старшему поколению по пассажирским перелетам Ил-18. Сейчас срок службы лайнеров продлен, а значит, еще больше возросла их потребность в ремонте.

- Даем этим самолетам даже не вторую жизнь - есть машины, побывавшие у нас на капитальном ремонте по 4-5 раз, - рассказывает генеральный директор предприятия Валерий Макаенко. - И, заметьте, они потом летали без происшествий. Мы - единственный завод, который работает со всей линейкой Ил: Ил-18, Ил-20, Ил-20РТ, Ил-22М11, Ил-38.

На 20-м АРЗ возвращают в небо и базовые для нынешней военной авиации истребители-бомбардировщики Су-24 различных модификаций. Заметный шаг вперед - освоение ремонта знаменитых Су-27. Причем если обычно на принятие новой модели уходило порядка трех лет, то на этот раз заводчанам хватило практически одного года.

Всего за время существования предприятия был освоен ремонт 38 типов летательных аппаратов: от первых импортных "Фарманов" (кстати, накануне Первой мировой войны 1914 года на вооружении в русской армии было 263 самолета) до отечественных самолетов последнего - четвертого - поколения.

Каково живет заводу сегодня? Здесь считают, что с каждым годом все лучше - объемы заказов растут. Динамика такова: если в 2001 году было произведено продукции на 73 млн. рублей, то в 2006 году ее предполагаемый объем составит около 200 млн. руб.

Еще больше, чем производственные успехи, приятно удивляет сама атмосфера в коллективе этого предприятия. К примеру, поинтересовался у работницы одного из цехов Светланы Мальцевой, почему она пять лет назад пришла на 20-й АРЗ. "Люблю самолеты!" - был ответ.

И это отнюдь не дежурная фраза - трудятся здесь, без всякого преувеличения, подвижники. Ведь заработная плата рабочих не столь велика по петербургским меркам - 10-12 тысяч рублей, что, впрочем, для

системы Минобороны весьма неплохо. И если что-то и может по-настоящему удерживать на заводе - уникальность самой профессии, ее близость к небу: аэродром - вот он, примыкает к производственным корпусам. Готовую продукцию никуда увозить не нужно - она сама взмывает в небо. Обновленные, "помолодевшие" самолеты после качественного ремонта послужат еще долгие годы.

Несмотря на существенное сокращение за последние годы численности работающих, все равно преобладают представители среднего и пожилого возраста. Есть и вовсе уникальные люди: Петр Кочуков проработал на заводе 61(!) год, Борис Хитров - полвека, и этот список можно продолжить. Но костяк составляют те 70 с лишним человек, которые трудятся на 20-м АРЗ свыше 25 лет: они знают весь технологический процесс "от" и "до", настоящие мастера своего дела, досконально освоившие все операции. Молодым рабочим, которые в последние годы тоже приходят на завод, у таких ветеранов есть чему поучиться.

- Именно наставничество дает у нас очень хорошие результаты, - говорит главный технолог предприятия Сергей Герасимов. - Кроме того, отлично подготовлены технологи - учеба под их руководством идет непосредственно в ходе производственного процесса.

Вполне возможно, что скоро коллектив пополнят те офицеры и члены их семей, которые станут новоселами строящегося рядом с заводом жилого микрорайона. Он возводится в рамках реализации программы Президента РФ "15 + 15", и уже к декабрю будущего года увольняемым в запас военнослужащим предоставят в Пушкине 2.536 квартир. Поскольку офицерам выплачивается пенсия и никуда не нужно будет ездить, завод станет вполне конкурентоспособным местом трудоустройства на "гражданке".

Еще один объект, который появится поблизости и скрасит досуг заводчан, - в рамках подготовки к 300-летию Пушкина на Красносельском шоссе построят спортивный комплекс. Глава администрации района Михаил Каратуев, сам в прошлом генерал-артиллерист, уже пригласил туда коллектив 20-го АРЗ. Внимание не случайно: ни одно мало-мальски значимое мероприятие в городе не обходится без активного участия и поддержки этого предприятия.

...В последний раз довелось побывать на этом заводе лет десять назад. Даже чисто внешние перемены к лучшему налицо: отремонтированные здания, чистота, новое оборудование. Верится, что с каждым годом экономически предприятия будут крепнуть. России нужны надежные крепкие крылья.

Олег ПОЧИНЮК

*источник: газета "Красная звезда"
17.01.07*

"ПРОЦЕСС ПОСТУПЛЕНИЯ НОВЫХ САМОЛЕТОВ НАЧАЛСЯ"

**Это, как считает главком ВВС
Владимир Михайлов, и есть один из
главных итогов 2006 года.**

По установившейся традиции в середине первого месяца нового года главнокомандующий Военно-воздушными силами России провел пресс-конференцию по итогам года ушедшего. Как и принято, генерал армии Владимир Михайлов выделил главный итог - ВВС боеготовы и способны в любой момент выполнить приказ Верховного главнокомандующего, министра обороны, начальника Генерального штаба "согласно его предназначения". Отмечая положительные моменты в ВВС, генерал особо подчеркнул: "К счастью, процесс поступления в части новых и модернизированных самолетов фронтовой авиации начался". Действительно, в конце года военные летчики приняли у промышленности первые два серийных фронтовых бомбардировщика Су-34 и несколько модернизированных Су-24М2, шесть штурмовиков Су-25СМ, пару ударных вертолетов Ми-28Н и другую боевую технику. А на очереди - поступление на испытания и в части новых Ил-112В, модернизированных Ил-76, спецвариантов Ту-214, других боевых и транспортных самолетов.

Слушая выступление главкома и его ответы на вопросы, можно было порадоваться тому обстоятельству, что авиационные "отцы-командиры" не застревают на вопросах технического обновления и боевой подготовки. Важное место в их деятельности занимают социальные программы, призванные облегчить тяготы военной службы для военнослужащих в синей форме. В прошедшем году количество бесквартирных офицеров ВВС удалось сократить почти на десять тысяч. И в 2007 г. имеется реальная возможность решить жилищную проблему еще для 11-12 тыс. семей военнослужащих. Однако о полном решении вопроса говорить пока рано: в настоящее время 38 804 семьи военнослужащих ВВС нуждаются в получении жилой площади, из них 30 067 числятся как бесквартирные.

Среди достижений прошлого года - улучшение качества подготовки выпускников высших училищ летчиков. В Сызранском ВВАУЛ впервые с 1990 г. 68 курсантов выпускного курса были подготовлены и выполнили экзаменационные полеты на вертолетах Ми-24 на полигон с практическим применением авиационных средств поражения по наземным целям. А общее число выпускников, получивших 3-й класс, увеличилось с 26 до 40. Этого удалось добиться за счет большего налета часов, возможности применить на полигоне реальные средства поражения учебных целей. В строевых частях молодые летчики в среднем провели в воздухе по 80 часов, при средней цифре по всему летному составу порядка 40 часов. Всего же в прошлом году ВВС провели около 800 различных мероприятий оперативной и боевой подготовки.

Обновляя самолетомоторный парк и повышая уровень мастерства военнослужащих, руководство ВВС России внимательно следит за процессами, иду-

щими в отечественной авиационной промышленности и системе воздушного транспорта. Комментируя состояние дел в гражданской авиации, главком ВВС признался: "Сказать, что здесь все прекрасно и нет проблем - это будет неправильно". Надежды возлагаются на созданную по указу президента России Владимира Путина Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). По мнению Владимира Михайлова, с созданием ОАК "не будет лишнего соперничества" между ведущими отечественными авиастроительными предприятиями, что позитивно скажется на выполнении программ по укреплению национальной обороны. ОАК должен не только решить вопрос возобновления серийного строительства новых крылатых машин, но и обеспечить поддержание летной годности, ремонт и модернизацию уже находящихся в эксплуатации отечественных самолетов.

"Покупка импортных воздушных судов никогда выгодной для государства не была, - уверен главком. - Я всегда возмущался (новыми фактами приобретения российскими авиаперевозчиками авиалайнеров американского и европейского производства. - Прим. В.К.) и говорил, что нашим собственным производителям нужно дать денег и при этом потребовать повышения качественного уровня выпускаемой ими гражданской авиатехники. Только постоянно работая над улучшением потребительских качеств выпускаемых серийно самолетов можно постепенно ликвидировать накопленное отставание от стран Запада". А накопилось отставание, убежден Владимир Михайлов, в том числе и потому, что на протяжении десятилетия Россия не вела серийного производства гражданской авиатехники. "Если мы практически не производим самолеты, как можно говорить об их качестве? - считает генерал. - Я лично сторонник отечественной техники. Пусть на каком-то этапе она будет несколько уступать импортной, но, если постоянно работать над ее улучшением, вскоре она выйдет на соответствие".

Разумеется, это не "советы постороннего". Определенные виды техники для военных летчиков делаются на авиазаводах, традиционно специализирующихся на выпуске магистральных лайнеров. В частности, Владимир Михайлов подтвердил информацию о заказе МО РФ четырех Ту-204-200 (Ту-214) в специальном варианте. Два из четырех заказанных самолетов полностью оплачены. Все четыре находятся на различных стадиях постройки. Отметим, что заказы Минобороны РФ, пусть и немногочисленные, на спецварианты чисто гражданских машин способствуют росту популярности отечественных авиалайнеров за рубежом. Так, узнав о строительстве на КАПО четырех Ту-214 для российских ВВС, Министерство обороны Ирана проявило интерес к экспортному варианту такой машины для перевозки высших военных и гражданских чинов.

ВВС России размещают заказы и на ВАСО, известном прежде всего своими широкофюзеляжными дальнемагистральными лайнерами Ил-96. Здесь будут строиться новейшие легкие военно-транспортные самолеты Ил-112В, разработка которых ведется

АК "Ильюшин". Ил-112В заменит "уходящие на пенсию" Ан-26 и Ан-12. А сегодня в цехах воронежского авиазавода ведется модернизация военно-транспортных Ил-76 в вариант Ил-76МД-90 (с заменой штатных двигателей Д-30КП на более мощные и экономичные ПС-90А76). Как заметил главком, Ил-76 в обозримой перспективе останется основным типом самолета ВТА.

Важно отметить, что приход военных с их заказами на крупнейшие "гражданские" авиазаводы приветствуется "сугубо мирными" покупателями изделий отечественного авиапрома. Военные и гражданские заказы позволяют оптимальным образом загрузить производственные мощности заводов, обеспечить высокую серийность, сократить издержки, снизить стоимость конечной продукции и поднять ее качество. Кроме того, работая вместе, военные и гражданские организации России лучше понимают друг друга, что в перспективе может привести к интересным взаимовыгодным решениям. В частности, "Ильюшин Финанс компани" готова поставлять военным специальные версии самолетов Ил-96 и Ан-148 на условиях финансового лизинга или рассрочки, а также попытаться применить в России новомодную западную формулу приемлемого участия национального частного капитала в деле укрепления Вооруженных Сил собственной страны. Речь идет о практике т.н. "private financial initiative" (PFI - частная финансовая инициатива), по которой, например, танкеры-заправщики предоставляются ВВС по требованию за умеренную почасовую оплату, когда их услуги необходимы, а в остальное время летают на гражданских линиях, перевоза мирные грузы по коммерческим заказам.

Продолжая тему, главком рассказал, что для эффективного выполнения гособоронзаказа ВАСО должно провести программу реструктуризации. Не может считаться нормальной сегодняшняя ситуация, при которой из 12 тыс. списочного состава сотрудников предприятия только 2500 реально работают в цехах на новых и модернизируемых самолетах. Требуются особые усилия по восстановлению системы обучения молодых рабочих и повышению их мастер-

ства, продолжал генерал. Особенно в свете набирающей скорость программы технического перевооружения, которая сопровождается закупкой пятикоординатных станков, клепальных автоматов и другого сложного высокопроизводительного производственного оборудования. Процент брака, по словам Владимира Михайлова, "сейчас практически нулевой", так как работы выполняются на высокоточных программируемых станках. Однако повышаются требования к качеству подготовки современных рабочих, которые все больше становятся "операторами", при сокращении доли ручного труда.

Говоря о будущем ВТА, главком выделил четыре основных класса транспортных самолетов: легкий, средний, тяжелый и сверхтяжелый. В первом и втором случае морально и физически устаревшие Ан-26 и Ан-12 будут постепенно заменяться на новые "ильюшинские" машины. А тяжелый Ил-76, равно как и более крупные Ан-22 "Антей" и Ан-124 "Руслан", пройдут модернизацию, которая призвана сохранить их весьма высокие параметры на уровне лучших в мире. Пример Ил-76МД-90 может оказаться "заразительным", ведь относительно небольшие инвестиции позволили существенно поднять транспортную эффективность самолета: максимальная крейсерская скорость возросла до 825 км/ч при улучшении топливной эффективности на 8-10%.

Министерство обороны РФ имеет несколько действенных каналов влияния на промышленность. Это также можно считать одним из итогов прошедшего года для ВВС. В частности, контроль за деятельностью ведущих авиастроительных предприятий осуществляется через совет директоров, куда вошли высокопоставленные представители военного ведомства, в том числе и генералы Военно-воздушных сил.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета "ВПК"
24.01.07*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **91**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **91**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в Заявке.

УКРАИНСКО-РОССИЙСКИЙ АВИАСОЮЗ: НА ЧТО РАССЧИТЫВАЕТ БОГУСЛАЕВ?

Одно из стратегических предприятий отечественного ВПК "Мотор-Сич" продолжает искать возможности для максимально тесной интеграции в российскую экономику. Создание СП с группой компаний "Волга-Днепр" - это уже третья "пророссийская" инициатива В. Богуслаева за последние полгода. Учитывая, что его политические соратники на данный момент обладают широкими властными полномочиями в Украине, российский вектор "Мотор-Сич" может получить дополнительный импульс и поддержку со стороны государственной власти.

О приоритете интеграции в российский ВПК президент "Мотор-Сич", являющегося одним из крупнейших в СНГ авиационных моторостроительных предприятий, неоднократно заявлял на украино-российских форумах и конференциях. Более того, сам Богуслаев неоднократно предлагал россиянам различные формы кооперации. Так, по его инициативе "Мотор-Сич" активно пытается интегрироваться в российскую "Объединенную авиационную корпорацию", а также стать участником Ассоциации вертолетной индустрии РФ. Теперь же "Мотор-Сич" создает совместное предприятие с российской компанией "Волга-Днепр".

Главной целью будущего СП ОАО "Грузовые летательные аппараты", по словам учредителей, является возобновления серийного производства самолетов Ан-124-100 "Руслан", которое было прекращено в 1993 г. Вопрос о начале выпуска уникального и не имеющего аналогов российско-украинского транспортного самолета оставался открытым несколько последних лет. В феврале 2006 г. стороны практически достигли согласия о начале совместного производства Ан-124-100 - для этого на ульяновском предприятии "Авиастар-СП" было даже решено открыть представительство украинской АНТК им. Антонова. Однако спустя два месяца после достижения договоренности глава некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" назвал проект возобновления серийного производства "Русланов" бесперспективным. По его мнению, этот проект не окупится, так как потребность к 2030 г. составляет всего 30 машин. После назначения В. Януковича премьер-министром и замедления курса Украины на вступление в НАТО Россия изменила свое мнение. Комитет по вопросам экономического сотрудничества украинско-российской комиссии принял решение продолжить работу над совместным проектом сверхтяжелого грузового самолета Ан-124. По всей видимости, создание СП происходит именно в рамках прошлогодних договоренностей.

Предполагается, что первые 5 лет на реализацию проекта понадобится 500 млн. долл. инвестиций. Из них 100 млн долл. готовы вложить на паритетных началах "Волга-Днепр" и "Мотор-Сич". Остальные 400 млн. долл. участники СП будут просить у инвесторов или у правительств двух государств. В конечном итоге до 2015 г. должно быть выпущено 12 "Русланов" в новой

модификации. У новых самолетов по сравнению с базовой моделью будет увеличен летный ресурс - не менее чем 60 тыс. часов. В самолете также будет произведена замена навигационного оборудования, модернизирована авионика, усовершенствованы силовые установки и инженерные системы. Это позволит выполнить требования Международной организации гражданской авиации (ICAO) и существенно сократить количество членов экипажа. Кроме того, грузоподъемность Ан-124 будет увеличена до 150 тонн. Строительство самолетов будет вестись на мощностях ЗАО "Авиастар-СП".

В настоящее время доли участников в предприятии распределены следующим образом: 59% у украинской стороны и 41% - у россиян. В то же время президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин утверждает, что пока нет конкретных договоренностей о распределении долей после вхождения в проект других участников. "Мы договорились, что контроль останется за российской стороной", - заявил Исайкин, отметив при этом, что сохранение контрольной или блокирующей доли именно за группой "Волга-Днепр" не является принципиальным условием.

Участники СП планируют, что в дальнейшем к проекту подключатся "Авиастар-СП" и АНТК им. Антонова. Интересно, что представители последнего достаточно позитивно оценили начало партнерства "Мотор-Сич" и "Волга-Днепр", однако решили не спешить присоединяться к проекту.

По словам учредителей, российско-украинское СП имеет достаточно неплохие перспективы. Согласно экспертам, рынок грузовых авиаперевозок вырос за прошлый год в два раза и в ближайшие десять лет он будет расти ежегодно на 20-30%. Таким образом, как прогнозирует генеральный директор авиакомпании "Волга-Днепр" Геннадий Пивоваров, до 2040 понадобится более 80 самолетов типа "Руслан".

В то же время, независимые специалисты намерение СП возобновить серийное производство "Русланов" оценивают крайне скептически. Они ссылаются на то, что для того чтобы серийное производство было рентабельным, нужно выпустить не менее 50 машин. Однако для того чтобы построить "с нуля" 50 самолетов Ан-124, потребовалось бы 6,4 млрд. долл., но российские транспортные операторы могут выкупить около 25. Остальные придется продать потенциальным конкурентам, чего Украина и Россия стараются избегать. По всей видимости, в созданном СП каждый из участников преследует более приземленные цели. Российский перевозчик "Волга-Днепр" пытается нарастить парк транспортных судов и модернизировать ныне действующий. Это обусловлено перманентным ростом заказов. В прошлом году россияне выиграли тендер НАТО на грузовые перевозки. Контракт с НАТО будет заключаться каждые три года в течение 12-18 лет. К слову, западный рынок остается главным для российских грузовых операторов: на его долю приходится более 80% всех перевозок "Волги-Днепр". К тому же компания рассчитывает поднять свою внутрироссийскую долю до 50%. В данном контексте пополнение парка является очень актуальной задачей для россиян.

Напомним, что всего было выпущено более 50 таких самолетов. Большинство из этого парка эксплуатируют три компании: "Авиалинии Антонова" (Украина, 7 самолетов), "Волга-Днепр" (10), "Полет" (4). Кроме того, 21 самолет находится в распоряжении ВВС России. Кремль, который в последнее время развернул широкие программы модернизации своих ВВС, по прогнозам аналитиков, может потратить до 2 млрд. долл. на модернизацию своего военно-транспортного парка.

В свою очередь, для запорожского предприятия выгоды от кооперации с россиянами не столь очевидны. Однако, по всей видимости, "Мотор-Сич" и не ожидает от СП существенного экономического эффекта. Создавая российско-украинские проекты, Богуслаев пытается позиционировать себя как сугубо пророссийская компания и намерен максимально тесно интегрироваться в российский ВПК. Это президент украинского предприятия неоднократно подчеркивал. В конце 2006 г. В. Богуслаев открыто заявил, что будущее украинского авиационного двигателестроения - в тесной кооперации с российскими, а не с западными компаниями. "В авиационном плане мы обязательно будем вместе с Россией. Надо прямо признать, что на Западе Украина никому не нужна", - сказал В. Богуслаев.

Логика президента "Мотор-Сич" достаточно понятна. Масштаб украинского ВПК несравним с российским. Объем экспорта Украиной вооружений и услуг специального и двойного назначения ежегодно составляет около 600-700 млн. долл. При этом, даже несмотря на то, что его большую часть составляет авиатехника и комплектующие к ней, для "Мотор-Сичи" это достаточно узкое поле. В свою очередь российский

рынок авиации сейчас находится на стадии подъема, поэтому интеграция "Мотор Сич" в российскую экономику выглядит достаточно перспективной. Безусловно, вместо того, чтобы искать новых инвесторов, намного легче и проще вернуться к существовавшему в СССР разделению труда и компетенции между Россией и Украиной. Иными словами, чтобы поднять предприятие, необходимо снова воссоздать обкатанные производственные схемы советского ВПК. Однако ставка В.Богуслаева на интеграцию в российский ВПК может себя не оправдать. Сколько бы не старался президент "Мотор-Сич" убедить россиян, что заниматься локализацией производства очень затратно, неэффективно и нецелесообразно, Кремль не только своими заявлениями, но и реальными действиями демонстрирует, что намерен создавать замкнутые хозяйственные циклы в стратегических отраслях экономики.

На данном этапе "Мотор-Сич" может рассчитывать на участие в производстве 12 "Русланов" и модернизации существующего парка, однако высока вероятность того, что на этом СП исчерпает свой потенциал. Россияне не спешат привлекать украинцев в разработку новых проектов, поэтому, как только производство Ан-124 будет завершено, запорожскому предприятию может и не найтись места на рынке РФ. В данном контексте активная деятельность В.Богуслаева в узком российском направлении и игнорирование других векторов потенциального развития может иметь негативные последствия для предприятия уже в среднесрочной перспективе.

*источник: сайт "ugmk.info"
26.01.07*

НЕСУЩИЙ СМЕРТЬ ВРАГУ

В последних числах декабря ушедшего года в подмосковной Кубинке на территории Авиационного ремонтного завода (АРЗ) № 121 состоялась передача российским ВВС шести Су-25СМ. Прием машин произвел главнокомандующий ВВС генерал армии Владимир Михайлов. Эти самолеты стали первыми отечественными штурмовиками, модернизированными по серийной технологии. В этом году еще шесть Су-25 из строевых частей пройдут серийную модернизацию, а в 2008 году - восемь.

Штурмовик Су-25 в особой рекламе не нуждается. "Грач" зарабатывал свой авторитет в ходе боевых действий в Афганистане, в Чечне и других "горячих точках". Там его враги удостоили особой ненависти и готовы были платить большие премиальные за сбитие этой "птички", только сделать это было не так-то просто. Сухая статистика цифр говорит сама за себя.

Например, за время войны в Афганистане выполнено около 60 тысяч боевых вылетов, потеряно 23 "Грача", не вернулись из боя 8 летчиков. Штурмовики имели в среднем одну боевую потерю на 80 - 90 боевых повреждений и 2.800 часов боевого налета. Су-25,

поставленные в Ирак, приняли участие в ирано-иракском конфликте, где несли основную тяжесть летной нагрузки: из 1.400 боевых вылетов авиации Ирака на долю самолетов Су-25 пришлось 1.100 - 1.200 вылетов, в то время как эти штурмовики составляли всего 15 процентов боевого самолетного парка иракских ВВС.

Обеспечение эксплуатации Су-25 и всех его модификаций, проведение работ по совершенствованию, ремонту и модернизации парка "Грачей", а также разработка новых перспективных самолетов-штурмовиков потребовали объединить усилия и возможности смежников. Оперативное решение всех задач обеспечил межотраслевой Научно-производственный концерн (НПК) "Штурмовики Сухого". В него вошло около 50 предприятий-учредителей. За годы своего существования НПК "Штурмовики Сухого" успешно решал задачи по обеспечению эксплуатации Су-25 в строевых частях. Сегодня, в XXI веке, к штурмовикам предъявляются более высокие требования. Это связано прежде всего с появлением новых систем ПВО и возросшей потребности в усилении авиационной поддержки на поле боя. При создании нового облика Су-25, отвечающего пожеланиям военных, НПК "Штурмовики Сухого" не пошел по классическому пути создания нового самолета. На это потребовались бы не один год и огромные затраты. Был выбран другой путь развития.

Мировая практика показывает, что модернизация при совмещении с ремонтом позволяет сократить

материальные затраты на 25 - 30 процентов. При этом происходит полная замена оборудования самолета, которое было разработано 30 - 40 лет назад, на современное. Вот почему разработанный вариант модернизации Су-25СМ подготовили к реализации на авиаремонтном заводе (АРЗ) МО РФ №121. При выполнении модернизации от самолета, нуждающегося в плановом ремонте, в прямом и переносном смысле остается только планер, а вот вся начинка устанавливается современная. Освоено производство новых деталей и агрегатов для планера и кабины. На заводе создан участок по производству электрожгутов. Отметим, что принципиально новые технологии освоены специалистами предприятия в кратчайшие сроки. Качество и возможности работы завода подтверждены лицензиями Росавиакосмоса и сертификатами Госстандарта России и другими государственными структурами.

Трудозатраты, что называется, стоили того. Обслуживание нового штурмовика на 25-30 процентов ниже по сравнению с базовой моделью. После модернизации самолетов, которым по 17-18 лет, срок их службы продлевается еще на 30 лет. При этом специалисты говорят, что при ресурсе в 2.500 часов штурмовики по анализу технического состояния могут эксплуатироваться более 50 лет.

В результате модернизации ВВС получили самолет поколения 4+, который может решать больше задач, чем решал Су-25, и со значительно большей эффективностью. Заметно возросла точность применения средств поражения, неуправляемых ракет С-8, С-13, С-24, С-25 всех модификаций, обеспечена возможность использования управляемых ракет Р-73Э, Х-29Л, Х-25МС (МЛ). Из этого перечня видно, что модернизированный штурмовик для истребителей противника не будет беззащитной целью, ведь в номенклатуру боеприпасов включена ракета среднего боя с дальностью полета до 40 км.

Все это достигнуто благодаря правильно выбранной при создании Су-25СМ концепции "просто - точно - эффективно - недорого". Основным направлением модернизации стало существенное повышение точности поражения наземных и воздушных целей при обеспечении всепогодности и круглосуточности применения авиационных средств поражения. С этой целью на Су-25СМ устанавливаются полностью обновленные системы применения оружия и бортовое оборудование.

Боевые возможности самолета расширены за счет использования прицельно-навигационного комплекса ПРНК-25СМ "БАРС". В его состав входят системы обработки и отображения информации, спутниковой и ближней навигации, станция радиотехнической разведки, самолетный ответчик, автоматический радиоконпас, цифро-аналоговая система управления оружием, бортовая система сбора, обработки и регистрации полетной информации "Карат-Б-25" и ряд других систем. Встроенная система контроля бортового оборудования позволяет значительно снизить трудозатраты при подготовке самолета к повторному вылету. Кабина штурмовика оснащена многофункциональным цветным индикатором. Значительно упрощает действия летчика цифровая карта местности, выводимая на МФЦ, и обозначаемый на ней маршрут полета.

Теперь точность навигации и боевого применения неуправляемого авиационного вооружения возросла в 2-3 раза, а в бомбардировочном применении достигла уровня точности управляемых АСП.

Здесь необходимо особо отметить, что теперь, когда вот-вот будет развернута в штатном режиме космическая группировка спутников ГЛОНАСС, летчики-штурмовики получили возможность использовать всю номенклатуру вооружения и возможностей самолета в полном объеме. Благодаря использованию современной инерциально-навигационной системы достигнута точность определения координат порядка 15 м со спутниковой коррекцией и 200 м - без нее.

При проведении летных испытаний неоднократно дорабатывалось все программно-математическое обеспечение. Например, увязка прицельно-навигационного комплекса с бортовым радиоэлектронным оборудованием непосредственно в динамике полета, которую невозможно отработать в наземных условиях стенда. Отработаны алгоритмы боевого применения по бомбометанию и стрельбе неуправляемыми авиационными ракетами с различных режимов полета и видов маневра. Впервые на самолетах фронтовой авиации применен переменный темп стрельбы из пушечной установки (1:4, 1:8), что значительно увеличивает возможности по количеству атак на НЦ.

Реализованы новые режимы боевого применения, которые позволяют использовать управляемые ракеты "воздух - поверхность" с горизонтального полета за счет использования точного программно-корректируемого сопровождения цели. В одной атаке Су-25СМ способен поразить две цели, а использование навигационного бомбометания днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях стало для него обычной задачей. По заявлениям специалистов, при проведении испытаний все заявленные характеристики полностью подтверждены, а по отдельным параметрам превзошли теоретические расчеты.

Однако о завершении работ по Су-25СМ говорить еще рано. Как сообщил президент НПК "Штурмовики Сухого", главный конструктор ОАО "ОКБ Сухого" Владимир Бабак, в этом году запланировано проведение испытания Су-25СМ при имитации боевых действий в горной местности. Напомним, что еще в горных условиях Афганистана экипажи штурмовиков в полной мере использовали высокую маневренность Су-25. Они снижались в узкие горные ущелья, преодолевали ПВО душманов, выполняя полеты на малых высотах, и наносили удары по целям, которые другие типы авиационной техники не могли поразить. Такая авиационная поддержка, когда невозможно поддержать продвижение войск танками или артиллерией, имеет особую цену - солдатские жизни.

Вот почему теперь, когда Су-25СМ стал поступать на вооружение отечественных ВВС, специалисты прогнозируют повышение к нему интереса на проведение модернизации Су-25 со стороны зарубежных стран, в ВВС которых состоят на вооружении эти самолеты.

В заключение стоит сказать, что, по сообщению службы информации и общественных связей ВВС РФ, первые Су-25СМ переданы в Липецкий центр боевой подготовки и переучивания летного состава ВВС. Там будет отработана методика применения модернизированных штурмовиков в различных условиях боя. После этого шесть самолетов передадут в полк постоянной готовности в Буденновске.

Юрий АВДЕЕВ

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
17.01.07

BOMBARDIER ЗАЛЕТЕЛ В САМАРУ

Самарский завод "Авиакор", подконтрольный "Базэлу", будет собирать лайнеры Bombardier Q300.

Олег Дерипаска будет собирать в России ближнемагистральные самолеты Bombardier. Производство турбовинтовых лайнеров Q300, рассчитанных на перевозку 50-56 пассажиров, будет перенесено на саратовский завод "Авиакор". Курировать проект поручено экс-главе представительства Airbus в России Сергею Ермолаеву. Средняя рыночная стоимость самолета составляет около 17 млн. долларов.

В Давосе не принято заключать контракты. Главная цель Всемирного экономического форума - неформальное общение элиты делового мира. Но делегация из России решила воспользоваться возможностью и договорилась "с одной из крупных компаний по поводу продажи России прав на производство новой модели самолета".

О переговорах на заседании военно-промышленной комиссии при правительстве рассказал министр экономического развития Герман Греф.

"В Давосе мы договорились с президентом одной из крупных компаний, они готовы нам полностью продать модель самолета вместе с заводом, технологией и документацией, и его можно будет начать производить в России", - уточнил министр, отказавшись от дополнительных комментариев.

Позднее господин Греф все же раскрыл детали соглашения: "Думаю, что не раскрою коммерческой тайны: в Давосе мы обсуждали планы производства и договорились с президентом одной из компаний, что они продадут нам свою технологию производства модели 53-местного самолета".

Как сообщила ранее газета ВЗГЛЯД, в состав делегации, представлявшей Россию на Всемирном экономическом форуме, впервые вошел совладелец корпорации "Базовый элемент" Олег Дерипаска. Предприниматель давно вел переговоры о партнерстве с канадской авиастроительной компанией Bombardier. В частности, рассматривается возможность создания совместного предприятия на саратовском заводе "Авиакор", подконтрольном "БазЭлу". В Давосе также присутствовали руководители Bombardier Лорен и Пьер Бодуан.

Под описание Германа Грефа подходит турбовинтовой ближнемагистральный лайнер Bombardier Q300. Завод канадской компании в Даунсвью начал производство этой модели в 1986 году. "Канадские авиалинии" начали использовать эти самолеты с 1989 года. Лайнер рассчитан на перевозку 50-56 пассажиров и оснащен двумя двигателями Pratt and Whitney PW123. Взлетная масса составляет 19,5 тонн. Крейсерская скорость - 528 километров в час. Максимальная дальность полета превышает 2 тыс. километров. На сегодняшний день пакет заказов Bombardier - на 220 лайнеров Q300. Средняя рыночная стоимость самолета составляет около 17 млн. долларов.

Началом активной подготовки Bombardier к полноценному выходу на российский рынок стал пере-

ход в канадскую компанию главы представительства европейской авиастроительной компании Airbus в России Сергея Ермолаева. Известный в авиационных кругах топ-менеджер занял аналогичную позицию в Bombardier.

Параллельно с организацией производства Q300, "Авиакор" собирается реализовывать программу строительства российско-украинских лайнеров АН-140, схожих по ряду параметров с моделью Bombardier. Самолеты не будут конкурентами проекта RRJ, который ведет концерн "Гражданские самолеты Сухого". Российский региональный лайнер в двух модификациях рассчитан на 75 и 95 мест, соответственно.

"Объемы вложений зависят от степени локализации производства: если сборка будет осуществляться из компонентов, поставляемых из-за рубежа, - это одна стоимость. Если же эти компоненты будут производиться здесь - то другая. Но купить сборку - это еще не значит сделать бизнес. Российские авиакомпании заинтересованы не только в отдельном самолете, но еще и в определенной системе лизинга, послепродажного обслуживания, а также системе обучения персонала. На все это требуются большие деньги", - считает ведущий специалист НИИ Экономики авиационной промышленности Олег Пантелеев. Господин Пантелеев считает, что перспективы продвижения на рынок нового самолета неоднозначны. "Наши компании покупают за рубежом самолеты на вторичном рынке, поскольку они дешевле отечественных. Станут ли они покупать новый зарубежный самолет, который будет дороже отечественных?" - задается вопросом специалист, добавляя, что в мире повысился интерес к турбовинтовым самолетам из-за их экономичности.

Иван КИСЕЛЕВ

источник: газета "Взгляд"
30.01.07



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного Вам номера Бюллетеня можно в Интернет по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

СО СКАМЕЙКИ ЗАПАСНЫХ - В ФОРВАРДЫ

Проект чисто российского стоместного самолета Ту-334 вновь на повестке дня.

Как стало известно "ВПК", в соответствии с Постановлением правительства РФ от 15 апреля 2005 г. №217 рассматривается решение по полномасштабному развертыванию производства семейства самолетов Ту-334 в Казанском авиационном производственном объединении (КАПО).

Общий объем инвестиций в программу составит 100 млн. долл. (30 млн. - собственно на подготовку производства нового самолета, остальные - на техническое перевооружение завода). Сначала в серию пойдет базовая стоместная машина Ту-334-100, а затем - варианты с новым "скоростным" крылом и удлиненным фюзеляжем, вмещающим 120-130 пассажиров. Востребованный рынком "стоместник" станет логичным дополнением к уже освоенным в Казани магистральному лайнеру Ту-204-200 и сверхзвуковому стратегическому бомбардировщику Ту-160, на которые сегодня имеются заказы Минобороны, других государственных и коммерческих структур.

Новый поворот в судьбе проекта Ту-334, который последние два года просуществовал без госфинансирования, связан с формированием более четкой государственной политики в области авиастроения. На заседании правительства 19 декабря президентом Владимиром Путиным было сказано: "Предпринят целый ряд мер, призванных улучшить ситуацию в отрасли. Начата реализация программы развития гражданской авиационной техники и государственной программы вооружения. В ноябре создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), главная задача которой - собрать и сосредоточить имеющиеся ресурсы на действительно перспективных проектах".

В конце года были сформированы руководящие органы ОАК. Совет директоров ОАК возглавил заместитель председателя правительства России - министр обороны Сергей Иванов, а президентом ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" стал генеральный директор - генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров. Таким образом, появилась персональная ответственность за состояние дел в авиапроме.

Обратим внимание на то, что незадолго до своего назначения на РСК "МиГ" Алексей Федоров в беседе с журналистами заметил: "Предлагать Ту-334 на мировой рынок - это все равно, что идти с вазовской "десяткой" против "мерседеса". После серии кадровых перестановок слова Алексея Иннокентьевича приобретают новую смысловую нагрузку (особенно с учетом того факта, что председателем совета директоров "АвтоВАЗа" избран генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов). При анализе рынка важно четко представлять, на какой слой потребителей ориентирован тот или иной продукт. Конечно, "мерседес" - отличная машина. Но она далеко не всем по карману. Да и потребительские свой-

ства этого автомобиля зачастую лишние для жителей российской глубинки. Ту-334, как и вазовская "десятка", прежде всего ориентирован на массового потребителя в небогатых странах.

Не на эксплуатацию в "тепличных" условиях Европы и Северной Америки, а на каждодневные рейсы в крупные и не очень аэропорты России - матушки с их неровными взлетно-посадочными полосами, камешками на рулежных дорожках и плохо убраным снежным покровом. Да и по цене "тушка" наиболее приемлема: при расчетной цене Ту-334-100 в 20 млн. долларов стоимость в расчете на одно кресло по сравнению с Boeing 737-600 (50 млн. долларов, 103 кресла в стандартной конфигурации) отличается в два с половиной раза! При этом километровый расход топлива у "тушки" (1800 кг/ч) даже несколько ниже, чем у североамериканского конкурента (2000-2200 кг/ч).

Тем, кто сегодня в ОАК занимается вопросами оптимизации продуктового ряда отечественного авиапрома, требуется дальновидность и честность при ответе на непростые вопросы, скажем, такой: "А на каких рынках, в каких странах сегодня и завтра будет продаваться отечественная пассажирская техника?". Конечно, хочется, чтобы товары "made in Russia" находили спрос в богатых государствах Европы и Америки.

Но это пока лишь мечта, не подкрепленная потребными высокими технологиями, наличием системы и опыта послепродажной поддержки, квалифицированной рабочей силой, инженерными и конструкторскими кадрами. Реалистично подходить к проблеме сбыта продукции отечественного авиапрома в обозримой перспективе, можно утверждать: основной рынок сегодня и завтра - это прежде всего сама Россия, страны СНГ и государства дальнего зарубежья, которые исторически ориентировались на советскую и российскую технику.

Иногда можно услышать, что, мол, этот рынок слишком мал, чтобы окупить производственную программу нового самолета. Так ли это? Потребность одного только Китая (который в свое время закупил десятки Ил-86, Ту-154М и Як-42, а сегодня ждет поставки сорока Ил-76/78) на ближайшие 20 лет составляет 2669 магистральных и больших региональных самолетов, в том числе 776 в размерности 80-110 мест. Потребность Индии оценивается в одну треть от китайской. Как минимум 200-300 пассажирских самолетов требуется иранским авиакомпаниям (они сегодня эксплуатируют до 30 Ту-154М и Як-42 и размещают заказы на Ил-96 и Ту-204).

Сегодня, судя по размещенным заказам и заявкам, наиболее востребованным отечественным пассажирским самолетом является Ту-204. Машины этого типа заказаны компаниями "Трансаэро", ГТК "Россия", "Дальавиа", "Владивосток Авиа", "Волга-Днепр", Cubana de Aviacion, Air China Cargo, China Eastern Cargo, ShyrianAir, IranAirTour и др. Самолеты данного типа уже получили "Красноярские авиалинии",

"КавМинВоды Авиа" и др.; они летают на маршрутах зарубежных авиаперевозчиков TNT, AirCairo, AirRep, MahanAir. Поскольку Ту-334 унифицирован по оборудованию и системам с Ту-204, авиаперевозчиком, уже освоившим эксплуатацию этих "тушек", будет легче принять новую модель.

Как сообщил корреспонденту "ВПК" главный конструктор Ту-334 Игорь Калыгин, на сегодняшний день семь авиакомпаний подписали контракты на изготовление, поставку и послепродажное обслуживание 55 самолетов. Еще от 24 авиаперевозчиков получены письма о намерениях. Правда, практически все они готовы приобрести новые воздушные суда только на условиях лизинга.

Сегодня ключ к коммерческому успеху проекта Ту-334 находится у чиновников: от их воли зависит, внести или нет определенный тип самолета в список "лизингуемых" через контролируемые государством "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и "Финансовую лизинговую компанию" (ФЛК). Здесь дело сдвинулось с мертвой точки на авиаслоне в Чжухае, где с Ту-334-100 подробно ознакомились глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин и заместитель гендиректора ИФК Юрий Островский. Дискуссия на борту закончилась общим выводом: Ту-334 - это продаваемый продукт, который можно реализовать по схеме финансового лизинга, если серийные машины будут в наличии.

Хотелось бы отметить еще одно обстоятельство. В настоящее время в Министерстве обороны РФ имеется свыше 100 Ту-134 различных модификаций, которые практически выработали свой ресурс и нуждаются в замене. Лучшего варианта, чем Ту-334, где нет ни одного западного узла или западных комплектующих, сегодня не найти. К тому же система технической эксплуатации не претерпит существенных изменений, так как обе машины были разработаны одной и той же фирмой - "Туполев".

Решением правительства России производство Ту-334 должно быть развернуто на казанском авиазаводе. КАПО определило свои потребности в 100 млн. долларов. В том числе 30 млн. - собственно на подготовку производства Ту-334, а 70 млн. - на модернизацию производственного оборудования, обновление станочного парка. Последний пункт учитывает не только интересы новой программы, но и прежде всего потребности производства и ремонта Ту-160, Ту-204-200 и Ил-62. Правительство Республики Татарстан готово выделить 30 млн. долларов. Остальное должны покрыть бюджетное финансирование и коммерческие инвестиции.

Необходимость технического перевооружения КАПО назрела. Уже сегодня завод (как и другие предприятия отрасли) испытывает определенный недостаток квалифицированных рабочих кадров. Выход из ситуации - внедрение современного производственного оборудования. Две клепальные машины, обслуживаемые 4-6 операторами, заменят сто рабочих, занимающихся ручной клепкой крыла и фюзеляжа.

В результате на изготовление Ту-334 понадобится порядка ста тысяч нормо-часов, а трудоемкость изготовления одного Ту-204-200 снизится с сегодняшних 450 тысяч более чем в два раза. При этом применение современных станков позволит существенно повысить качество изготовления само-

летов, что найдет отражение в улучшении их топливной эффективности.

Главный конструктор Ту-334 Игорь Калыгин заверил "ВПК", что повышение качества изготовления планера в серийном производстве с учетом программы обновления производственного оборудования КАПО позволит увеличить аэродинамическое качество Ту-334-100 на расчетном крейсерском режиме с 16,5 единицы (с учетом балансировки), реально полученных на двух летных прототипах, до 17-17,5. А это означает снижение часового расхода топлива на 100-150 кг. По степени аэродинамического совершенства Ту-334-100 превосходит все модели региональных самолетов Embraer и Bombardier.

Это преимущество - плод высоких технологий, накопленных Россией в области аэродинамики и конструирования магистральных самолетов. Высоких показателей удалось добиться за счет тщательной профилировки "чистого крыла".

Новейшие двигатели Д-436Т1, которые вобрала в себя последние технологические достижения, дополнительно обеспечивают 3-5-процентное преимущество по удельному расходу топлива в сравнении с ближайшими западными аналогами. Для снижения риска попадания посторонних предметов в воздухозаборники двигатели размещены в мотогондолах на хвостовой части фюзеляжа.

Важным фактором проявления интереса к Ту-334 со стороны российских политиков стало возобновление переговоров с Ираном по лицензионной сборке на заводе HESA в Исфагане 100 самолетов этого типа. Переговорный процесс начался еще в середине девяностых годов. К 1999 г. даже успели парафировать пять субконтрактов и определить общую стоимость программы - 1,3 млрд. долларов. Но когда вопрос вышел на высший государственный уровень, найти взаимопонимания не удалось.

"Сегодня иранская сторона по собственной инициативе возобновила переговоры по Ту-334", - утверждает Игорь Калыгин. Поднявшись на борт Ту-334-100 во время презентации машины в тегеранском аэропорту "Мехрабад" 27 ноября с.г., министр обороны ИРИ Мостафа Мохаммад-Наджайр назвал потребность его страны в самолетах данной размерности - до 200 единиц.

Что же касается России, то и ее переговорная позиция смягчилась: вопрос о целесообразности передачи иранской стороне технологий производства пассажирской авиатехники более не ставится. Даже наиболее "принципиальные" чиновники поняли: лучше продать в Иран, чем просто так "выкинуть в корзину" 100 миллионов долларов бюджетных денег, потраченных на разработку и сертификацию Ту-334-100.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
17.01.07*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ ПОДНИМАЕТ АВИАПРОМ

Продвижение МиГ-35 на экспорт будет поддержано государством.

Заместитель председателя правительства РФ - министр обороны России Сергей Иванов 9 января посетил Луховицкий авиационный производственно-испытательный комплекс (ЛАПИК), который входит в состав Российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ".

Данному визиту придавалось особое значение. Сергей Иванов впервые посетил авиастроительное предприятие не только как член правительства, но и как председатель Совета директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

НЕСЛУЧАЙНЫЙ ВЫБОР

"Миговский" завод не был и не мог быть случайным выбором. Сыграла свою роль репутация РСК "МиГ", которая, по определению главы российского военного ведомства, "в последние годы работает очень успешно". И все же главное состоит в том, что в действиях Сергея Иванова прослеживается определенная логика, в рамках которой луховицкий завод стал важным объектом для визита.

Производственный комплекс в Луховицах - ключевое подразделение РСК "МиГ", на котором параллельно будут развиваться и производство военной техники, и гражданское самолетостроение. Причем последнее - в международной кооперации. Очевидно, что перспективы Луховиц соответствуют тем установкам, которые формулирует министр обороны: "На базе передового военного и транспортного самолетостроения перейти к серийному созданию гражданских самолетов".

Сергей Иванов выразил уверенность, что в Луховицах это удастся сделать. В частности, на базе ЛАПИК планируется заняться переоборудованием серийных пассажирских самолетов А320 в грузовой вариант. Заместитель председателя правительства рассказал журналистам, что соответствующая договоренность с европейским концерном EADS уже достигнута. Реализация этого проекта позволит максимально загрузить мощности ЛАПИК.

Вице-премьер также сообщил, что до начала апреля текущего года РСК "МиГ" войдет в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), формирование которой сейчас завершается. Основная задача ОАК - не только сохранить российскую авиационную промышленность, но и сделать ее конкурентоспособной на мировом рынке. Реализация этой задачи, по мнению Сергея Иванова, заключается прежде всего в том, чтобы за счет мощного, передового военного авиастроения вывести из кризиса и развить гражданское авиастроение. С этой целью в ЛАПИК, в частности, был построен новый, самый крупный в Европе, сборочный цех, позволяющий осуществлять сборку как военных, так и гражданских самолетов.

Министр обороны высоко оценил экспортные возможности российского военного и транспортного самолетостроения, отметив, что в общем объеме

экспорта вооружения и военной техники авиационная продукция составляет 40-50%. Сергей Иванов напомнил, что в последние годы был заключен ряд крупных экспортных контрактов на поставку отечественной авиатехники.

МИГ-35: ПУБЛИЧНЫЙ ДЕБЮТ

"Звездой" экспозиции, показанной министру обороны РФ в Луховицах, стал новейший истребитель МиГ-35, для которого 9 января - день первой публичной демонстрации. В этой машине наглядно воплощен тезис Сергея Иванова о том, что "наше военное самолетостроение продолжает удерживать передовые позиции в мире".

Подробные данные о возможностях и характеристиках МиГ-35 до журналистов не доводились, однако того, что они увидели, было достаточно для оценки технологического уровня нового истребителя. Всеобщий интерес вызвал новейший радиолокатор "Жук-АЭ", оснащенный активной фазированной антенной решеткой (АФАР). Благодаря сотрудничеству РСК "МиГ" и корпорации "Фазотрон-НИИР" МиГ-35 стал первым российским истребителем, на котором появилась такая БРЛС, ассоциирующаяся с авиационной техникой пятого поколения.

Еще одна чудо-новинка - двигатель Завода имени Климова (Санкт-Петербург) РД-33ОВТ (отклоняемый вектор тяги), испытанный на МиГ-29. Позволяя самолету выходить на такие режимы, которые обычным машинам неподвластны, этот двигатель с соплом, способным вращаться в любом направлении, обеспечивает "мигам" сверхманевренность: полную управляемость как на предельной, так и на сверхмалой (от 200 до 0 км/час) скорости. Осмотрев МиГ-35, а затем сев в кабину истребителя, Сергей Иванов довольно продолжительное время подробно расспрашивал председателя правления ОАК и главу РСК "МиГ" Алексея Федорова, начальника летно-испытательного центра корпорации Героя России Павла Власова, других авиационных специалистов о боевых возможностях машины.

Как ожидается, на МиГ-35, который будет участвовать в индийском тендере, планируется установить именно РД-33ОВТ. Отвечая на вопрос об экспортных перспективах истребителя МиГ-35, Сергей Иванов подчеркнул: "Если говорить о перспективах МиГ-35, то они уже есть, и это перспектива недалекого будущего". Заметим также, что новый "МиГ" отличается от своих предшественников по новому унифицированному семейству истребителей (МиГ-29К, МиГ-29М2) не только радаром, но и новейшей оптико-электронной аппаратурой. Особый интерес вице-преьера вызвал тот факт, что впервые в истории отечественных истребителей в качестве разработчика оптики выступил НИИ прецизионного приборостроения - один из ведущих институтов российской космической промышленности. Подробные сведения о новом оборудовании публично не оглашались. Более того, часть приборов была закрыта чехлами.

По оценкам специалистов, МиГ-35, способный взять шесть тонн разнообразной боевой нагрузки,

готов к эффективному противоборству как с воздушным, так и с наземным и морским противником.

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГОСУДАРСТВА

Несмотря на обилие самых передовых отечественных новинок, МиГ-35, как подчеркивали руководители РСК, спроектирован в расчете на самую широкую международную кооперацию, что позволит ему выйти на международный рынок. И первый экзамен для истребителя, повторим, - тендер по программе MMSCA, проводимый ВВС Индии. Ожидаемая сумма контрактов на поставку и организацию серийного производства 126 самолетов превысит 6 млрд. долл. США. РСК "МиГ" предложит на тендер МиГ-35 в одноместном и двухместном вариантах. Конкурентами РСК "МиГ" в Индии выступают ведущие авиастроительные компании США, Франции, Великобритании и других европейских стран, продвигающие на тендер истребители F-16C/D, F/A-18E/F, Gripen, Rafal, Typhoon. Заместитель председателя правительства по этому поводу заметил: "В ближайшее время в Индии будет объявлен тендер на большую партию легких истребителей. Россия и корпорация "МиГ" самым активным образом будут участвовать в этом тендере".

Сергей Иванов, развивая стратегическую линию последних лет, заявил, что продвижение МиГ-35 на экспорт будет всемерно поддержано государством. По словам вице-преьера, он планирует в ближайшее время, в январе, в качестве сопредседателя российско-индийской комиссии по военно-техническому сотрудничеству посетить с визитом Индию и детально обсудит этот вопрос с партнерами.

ВОПРЕКИ ЗАКОНАМ АЭРОДИНАМИКИ

Отметим, что перед посещением ЛАПИК Сергей Иванов наблюдал демонстрационный полет МиГ-29ОВТ. И, судя по всему, увиденным остался доволен. Данный самолет, в чем он уверен, "на сегодняшний день лучший легкий истребитель в мире". "Благодаря мастерству летчиков он "перечеркивает" многие законы аэродинамики", - сказал вице-премьер.

Впервые РСК "МиГ" представила в полете свой новый сверхманевренный истребитель МиГ-29ОВТ 5 августа 2005 г. в подмосковном Жуковском. Впрочем, "представила" - скромно сказано. Произошло событие выдающееся, неординарное: наша страна в очередной раз поразила авиационный мир прорывным решением. То, что творил в небе Павел Власов, не поддается описанию. Это нужно было видеть. Впрочем, сам летчик относит все сотворенные в небе чудеса на счет боевой машины. А точнее - той ее части, что скрывается за аббревиатурой из трех букв - ОВТ. Как уже говорилось, относится она к двигателю РД-33 и обеспечивает основное качество МиГ-29ОВТ - сверхманевренность. Именно это чудодейственное свойство позволило Павлу Власову впервые в мире продемонстрировать "двойной кульбит" и "бумеранг" - фигуры высшего пилотажа, летать на нулевой и сверхмалой скоростях (до 200 км/ч). А еще - двигаться хвостом вперед и вообще выделять такие "коленца", что голова шла кругом. Даже на ведущих мировых аэрошоу ничего подобного видеть не доводилось. 90% показанных Власовым на МиГ-29ОВТ маневров и их сочетаний - новинки, такого пока что не делал никто в мире. Специалисты говорят:

такие связки фигур, как "кадушка" - проход на минимальной скорости, "кульбит" и прочие "повороты на хуке", "кобры", "виражи с бочками" и многое другое подвластно пока что только МиГ-29ОВТ.

Сам Павел Власов говорит, что придумывание названия фигур высшего пилотажа - удел романтиков, а как профессионал, он заявил автору этих строк: "Эта машина уникальна тем, что может начинать вращаться в любом положении, в том числе, двигаясь хвостом вперед. Но самое главное - она может вовремя остановиться. Завращать любой самолет - проблемы нет. "Штопор" - явление понятное, опасное, выйти из него сложно. А на МиГ-29ОВТ все это можно делать преднамеренно". "Как вы видели, - продолжает пилот, - самолет благодаря сочетанию традиционной системы управления с отклоняемым вектором тяги может выходить на такие режимы, которые обычным машинам неподвластны, находясь там достаточно долго в управляемом, подчеркиваем, состоянии. И также благополучно из этих режимов выходить".

Сверхманевренность на авиашоу, где главное - зрелищность, - незаменимое свойство, но что дает оно в реальных воздушных боях, для которых, собственно, и предназначены истребители? "Она позволяет в любой момент времени, в любой точке траектории мгновенно повернуть ось оружия на противника, - отвечает Павел Власов. - Этих возможностей не было до появления двигателей, которые позволяют отклонять вектор тяги. Эта машина уникальна тем, что впервые в самолетостроении, двигателестроении создано всеракурсное сопло. Все, что применялось до последнего времени, предусматривало отклонение сопла только в одну сторону".

Специалисты утверждают: МиГ-29ОВТ - первый в мире самолет с возможностью управления вектором тяги по всем осям, в любом направлении: можно отклонять сопло вверх, вниз, вправо, влево, возможно также перекрестное отклонение. Это, соответственно, дает возможности значительно увеличить маневренность самолета и, самое главное, на очень маленьких скоростях, фактически - на нулевых. Все это наглядно видно во время полета.

Когда самолет летит на скорости, есть возможность эффективно управлять элеронами, закрылками, стабилизаторами и т.д. В обычных самолетах, когда скорость нулевая, ничего из этого не работает, а в МиГ-29ОВТ - работает. За счет газовой динамики. То есть, все эти трагические авиационные фигуры под названием "штопор", "неуправляемый срыв" можно ликвидировать с помощью газодинамического управления, тем самым значительно повысив безопасность полетов, и самое главное - безопасность в воздушном бою. Выход на маленькие скорости позволяет сделать маневр, который невозможен для противника и, к примеру, в ближнем бою зайти к врагу в самый неподходящий для него момент, скажем, в заднюю полусферу. Либо уйти от атаки сзади, прицелиться своими ракетами, нанеся затем поражающий удар. Как выясняется, подобная "медлительность" - незаменимое качество для боевого самолета, ведь главное в воздушном бою - завести противника в неудобное для него положение. И, как выясняется, невысокие скорости позволяют сделать это как нельзя лучше, давая МиГ-29ОВТ решающее преимущество. Малые скорости могут эффективно применяться и для построения защитных маневров при атаке истребителя высокоскоростными ракетами в воздуш-

ном бою или с земли. Говоря о пользе для России новых технологий, которые применены на МиГ-29ОВТ, специалисты подчеркивают, что, помимо не имеющего аналогов в мире управления вектором тяги по всем осям, здесь есть и самая современная цифровая система управления самолетом и, соответственно, цифровая система управления вектором тяги. Летчик не замечает, есть ли у него вектор тяги или его нет: все автоматически включено в вектор управления самолетом. Летчик управляет самолетом на всех режимах, не отвлекаясь на газовую динамику.

Но вернемся в Луховицы. После детального ознакомления с цехами и образцами выпускаемой ими продукции Сергей Иванов провел совещание с руководством завода. На нем отмечалось, что ЛАПИК динамично развивается, сумев найти свое место в современных реалиях рыночной экономики. По оценке вице-преьера, имеющиеся на заводе мощности, применяемые технологии и инновационные разработки позволяют выпускать конкурентоспособную, востребованную продукцию. В ходе совещания были также затронуты вопросы, связанные с перспективами деятельности предприятия и РСК "МиГ" в целом в рамках ОАК.

Конструктивная атмосфера визита в Луховицы, исключительное внимание Сергея Иванова к проблемам авиационной промышленности, с которой начался новый год вице-преьера, - это, несомненно, позитивный сигнал для всех предприятий отрасли.

НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Буквально через несколько дней, 11 января, Сергей Иванов провел в Москве встречу с советником премьер-министра Индии по национальной безопасности Майанкоте Келатом Нараянаном, обсудив состояние и перспективы развития российско-индийских отношений в военной сфере.

С 2000 г., после подписания соглашения о стратегическом партнерстве, отношения между Россией и Индией начали развиваться "поступательно, достаточно глубоко", отметил на встрече Сергей Иванов. "И мне очень приятно констатировать, что в ближайшее время

состоится визит президента России в Дели. У нас регулярно проводятся консультации по линии министерств иностранных дел, и в самое ближайшее время я надеюсь лично побывать в очередной раз в Дели и провести с индийскими коллегами межправительственную комиссию по ВТС", - подчеркнул заместитель председателя правительства РФ.

Отметим также, что в Индии Сергей Иванов также планирует встретиться с представителями индийских деловых кругов, которые сотрудничают с Россией, в частности в области авиационной промышленности и космической безопасности.

Со своей стороны М.К. Нараянан проинформировал российского вице-преьера, что премьер-министр Индии в настоящее время занят подготовкой к встрече российского президента, визит которого он планирует "превратить в большое событие, имеющее огромное значение в наших отношениях". Индийский гость отметил, что отношения двух стран сейчас носят беспрецедентный характер. Двусторонние визиты взаимно дополняют это содержание российско-индийских отношений. "И сейчас я могу сказать, что наши отношения, прогресс в них находятся на пиковом состоянии", - добавил советник премьер-министра Индии.

С российской стороны в переговорах также принял участие директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев.

Еще раз повторим, что тема дальнейшего расширения и углубления сотрудничества России и Индии в области авиастроения будет обсуждаться в этом месяце в ходе визита в Дели президента Владимира Путина, на заседании российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству, а также в ходе последующих визитов в Индию представителей российского руководства.

Геннадий ПУЛИН

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
17.01.07

ИНДИЙСКАЯ СБОРКА

"Рособоронэкспорт" продал Индии лицензию на производство авиадвигателей РД-33.

Индия не только становится крупнейшим покупателем российской авиатехники, но и претендует на получение технологий, которые позволят ей поднять собственное авиастроение. Вчера "Рособоронэкспорт" подписал контракт с корпорацией HAL на лицензионную сборку в Индии авиадвигателей РД-33, которыми оснащаются истребители МиГ-29. Этот контракт не только принесет россиянам 250300 млн долл., но и повысит их шансы на победу в тендере на поставку 126 истребителей для индийских ВВС.

Турбореактивный двухконтурный двигатель РД-33 разработан в 1985 году на заводе им. Климова для

установки на легкий фронтовой истребитель МиГ-29. Двигатели РД-33 отличаются отсутствием ограничений по управлению в полете и высоким уровнем газодинамической устойчивости к внешним возмущениям. Серийное производство и капитальный ремонт двигателей РД-33 осуществляется в ОАО "ММП им. В.В. Чернышева" (Москва) и ОАО "ОМП им. П.И. Баранова" (Омск).

Подписание контракта на лицензионную сборку в Индии двигателей РД-33 состоялось вчера в Нью-Дели в рамках заседания межправительственной российско-индийской комиссии по военно-техническому сотрудничеству. В соответствии с контрактом, стоимость которого оценивается в 250-300 млн долл., в Индии на базе местной аэрокосмической корпорации HAL (Hindustan Aeronautics Limited) будет организова-

на линия по сборке 120 модернизированных двигателей РД-33. Конструкторскую документацию предоставляет разработчик двигателя - петербургское ОАО "Климов", которое будет также осуществлять техническое содействие и авторский надзор за соблюдением технологии производства авиадвигателей. Кроме того, техническое содействие HAL будет оказывать Московское машиностроительное предприятие (ММП) им. В.В. Чернышева.

Предполагается, что производство двигателей будет организовано поэтапно, начиная от поставки готовых двигателей, крупноузловой сборки и заканчивая самостоятельным производством узлов и агрегатов двигателя на индийских предприятиях. Передача индийской стороне технологии производства РД-33 может повысить шансы российского многофункционального истребителя МиГ-35 на победу в тендере по закупке 126 истребителей для ВВС Индии, который должен пройти в этом году, отмечается в сообщении "Рособоронэкспорта".

По словам источников РБК daily, знакомых с ходом ведения переговоров, подписание этого контракта может означать, что Россия пойдет на уступки Индии и потребует от Китая запрета на поставку самолетов с российскими двигателями в Пакистан. Индийская сторона была недовольна тем, что самолеты китайско-па-

кистанского проекта JF-17 (пакистанская модификация китайских FC-1) предполагается оснащать российскими двигателями РД-93. Однако сами индусы на это повлиять не могут и требуют решения этого вопроса от Москвы, которая вправе запретить реэкспорт своих двигателей.

Эксперты отмечают, что это уже далеко не первый факт сотрудничества между Индией и Россией в авиационной сфере. По словам директора по маркетингу ОАО "Климов" Анны Головановой, подписание договора на лицензионное производство двигателей свидетельствует об окончательном признании России в качестве главного стратегического партнера Индии в сфере военно-технического сотрудничества. С ней согласен и эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. С одной стороны, то, что Россия продает лицензию, может оцениваться как потеря, но с другой стороны, чем больше будет у Индии производств, завязанных на Россию, тем больше шансов победить в тендере на поставку 126 истребителей, отмечает он.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
25.01.07*

ВХОДНОЙ БИЛЕТ

Впервые в истории два российских вертолета Ми-8 достигли Южного полюса, приземлившись в Антарктиде на высоте 2.835 метров. Именно там сходятся все земные меридианы. Экспедицию составили директор ФСБ Николай Патрушев, его первый заместитель, руководитель Пограничной службы Владимир Проничев и депутат Госдумы известный полярник Артур Чилингаров.

В рамках 52-й российской антарктической экспедиции перелет из Южной Америки через пролив Дрейка совершили "восьмерки" Федеральной службы безопасности РФ. Они преодолели 4 тысячи километров и приземлились по соседству с американской антарктической станцией "Амундсен-Скотт".

"Престиж нашей страны зависит в том числе и от того, насколько Россия активно участвует в полярных исследованиях. Мы надеемся, что благодаря обширным научным программам Международного полярного года Россия будет расширять свое присутствие и в Арктике, и в Антарктиде", - отметил Николай Патрушев.

Сегодня по популярности в мире вертолет Ми-8 уступает разве что автомату Калашникова. Этот "винтокрыл" более 45 лет выпускается серийно, продается в 40 стран. Огромный парк машин, выпущенный Казанским, а потом и Улан-Удинским вертолетными заводами, составляет более 8.000 единиц, из которых более 2 тысяч продано за рубеж. Кстати, "восьмерки" являются наиболее распространенными в мире транспортными вертолетами, уступая только легким многоцелевым и транспортным Bell UH-1 Iroquois и Huey. Было время,

когда почти половину валютной выручки "Авиаэкспорт" получал от продаж Ми-8.

Почему же этот вертолет сравнивают с "Калашниковым"? Тут необходимо отметить, что автором "восьмерки" был сам легендарный Михаил Леонтьевич Миль. Многие на фирме считают, что создание Ми-8 было самым блестящим его взлетом как авиационного конструктора. В чем же изюминка "винтокрыла"? Миль сумел создать очень надежную, простую в эксплуатации и обслуживании машину, имеющую также возможность в течение длительного времени решать задачи автономно.

О неприхотливости и безотказности машины свидетельствует и тот факт, что в Индии, да и в других странах так называемого третьего мира в свое время полагают, что для обслуживания Ми-8 достаточно знать лишь, куда заливать керосин да масло. И, кстати, не без оснований, потому что вертолет действительно выдерживает даже варварское с точки зрения обслуживания авиационной техники к себе отношение. Недаром "восьмерку" за рубежом, да и у нас называют "рабочей лошадкой".

Ми-8 - вертолет многоцелевой и может использоваться в самых различных целях, в том числе и военных: для огневой поддержки пехоты, подавления огневых точек, доставки десанта, перевозки боеприпасов, оружия, других грузов, эвакуации раненых и погибших.

"Восьмерки" производились более чем в 30 различных модификациях. Теперь Ми-8 увековечил себя приземлением на Южном полюсе планеты.

Андрей ГАВРОВСКИЙ

*источник: газета "Красная звезда"
10.01.07*

"НИ ЖАРКО, НИ ХОЛОДНО"

США вновь ввели санкции против российских экспортеров оружия.

Администрация США, спустя несколько дней после того, как был приведен к присяге новый министр обороны Роберт Гейтс, нанесла экономический удар по 24 "целям". Госдеп, который регулирует применение экономического "оружия", принял решение о введении санкций против 24 юридических и физических лиц из десяти стран (Китай, Иран, Ирак, Мексика, Малайзия, Сирия, Пакистан, КНДР, Судан и Россия). Среди частных лиц фигурирует некий российский гражданин Алексей Сафонов (Alexi Safonov), о месте работы и роде деятельности которого ничего не сообщается.

Экономические санкции коснутся трех российских компаний. На этот раз объектом санкций стали ФГУП "Рособоронэкспорт", Тульское КБ приборостроения и Коломенское КБ машиностроения. Все они обвиняются в нарушении закона США, запрещающего продажу вооружений Ирану и Сирии, которые американская администрация относит к так называемой "оси зла" - странам, поощряющим международный терроризм.

Санкции были наложены еще 28 декабря прошлого года, а объявили о них официально 5 января нынешнего. Распоряжение о введении карательных мер подписано второстепенным чиновником - исполняющим обязанности заместителя госсекретаря США по международной безопасности и нераспространению Эндрю Семмелем.

Срок действия мер - два года. В течение этого времени любым структурам и подразделениям федерального правительства США запрещено сотрудничать с попавшими в черный список российскими фирмами - осуществлять какие-либо конкретные операции по поставкам и услугам, оказывать любое содействие по линии правительства США, выдавать какие-либо экспортные лицензии на торговые операции. Напомним, что в соответствии с американским законом о нераспространении санкции для кого бы то ни было за поставки оружия в Иран введены с 1 января 1999 года, в Сирию - с 1 января 2005 года.

С Ираном Россия заключила контракт на поставку 29 передвижных зенитных ракетных систем (ЗРС) "Тор-М1" стоимостью 1,4 млрд. долл. Контракт выполнен наполовину. "Тор-М1" производится на Ижевском электромеханическом заводе "Купол", входящем в концерн ПВО "Алмаз-Антей". Тульское же КБ приборостроения, как заявил его представитель, вообще никогда не продавало оружия тем странам, в отношении которых международным сообществом принимались запретные меры. Туляки, поставляющие за рубеж высокоточное оружие, деловых контактов с США просто не имеют, поэтому санкции для них носят символический характер. Контракт с Сирией на поставку зенитных ракетных комплексов ближнего действия "Стрелец" производства Коломенского бюро машиностроения завершен в феврале прошлого года.

Возможно, нынешние действия США продиктованы теми же причинами, что и аналогичные санкции, введенные 28 июля 2006 года против того же "Рособоронэкспорта" и авиастроительной холдинговой компании "Сухой". Тогда американцы довольно расплывчато обвинили российские фирмы в том, что они поставляли Ирану оборудование и материалы, "способные содействовать производству оружия массового уничтожения и крылатых или баллистических ракетных систем". 21 ноября после встречи президентов России и США на саммите АТЭС в Ханое санкции против "Сухого" были сняты, в отношении "Рособоронэкспорта" об отмене санкций речи не шло.

Реакция российских официальных лиц на объявление новых мер, как и следовало ожидать, оказалась крайне негативной. Вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов как глава комиссии по экспортному контролю заявил, что названные российские компании не нарушали никаких международных норм, правил и обязательств, взятых на себя Россией по нераспространению оружия массового уничтожения и ракетных технологий.

Вообще, по мнению г-на Иванова, США "пытаются распространить свое законодательство на нормы международного права". А делается это потому, что США недовольны ростом объема продаж российских вооружений и военной техники. По мнению российских военных дипломатов, США особенно встревожены нарастающим продвижением российского оружия на азиатский и латиноамериканский рынки. Министр обороны напомнил, что на госпредприятии санкции американцы накладывают уже второй раз, а на Тульское КБ приборостроения и вовсе четвертый. Но этим предприятиям, по словам Сергея Иванова, "ни жарко, ни холодно. Они как работали, так и будут работать".

МИД России также расценил санкции как попытку распространения внутреннего американского законодательства на иностранные компании. "В результате своих политизированных действий американское государство отказывает самому себе и американским компаниям в сотрудничестве с нашими передовыми предприятиями, - отмечается в заявлении российского внешнеполитического ведомства. - На деловом языке это называется "упущенными возможностями". Представитель ФГУП "Рособоронэкспорт" Валерий Картавцев допускает, что действия американской администрации могут быть проявлением недобросовестной конкуренции.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
10.01.07*

ХОД СЛОНОМ

Президент России Владимир Путин посетил Индию и заключил массу соглашений об экономическом сотрудничестве в сфере ВПК, энергетики и двигателестроения. Не всем им суждено воплотиться в жизнь.

Сейчас торговый оборот между Индией и Россией составляет всего около 3 млрд. долларов в год, причем примерно половина этой суммы приходится на военно-техническое сотрудничество. Поэтому тема ВТС по-прежнему оставалась главной в повестке дня переговоров Владимира Путина с премьер-министром Индии Манмоханом Сингхом.

В отношениях с Нью-Дели Москва уже давно перешла от поставок готовой военной техники к совместной разработке и производству. Взять, к примеру, успешно действующее несколько лет в Индии СП по производству крылатых ракет "Брамос". А во время визита Владимира Путина стороны подписали контракт на сумму более 250 млн. долларов по организации на мощностях авиастроительной корпорации HAL лицензионного производства двигателей РД-33 для истребителей МиГ-29. В соответствии с этим документом HAL выпустит не менее 120 усовершенствованных силовых установок.

По словам гендиректора "Рособоронэкспорта" Сергея Чemezова, передача индийской стороне технологии такого производства может повысить шансы российского многофункционального истребителя МиГ-35 в тендере индийских ВВС на закупку 126 боевых самолетов на сумму более 3 млрд. долларов. Правда, МиГ-35 в природе не существует, да и тендер на закупку истребителей индийские военные объявлять не спешат. И этому есть свое объяснение. Дело в том, что руководство минобороны Индии предложило российским властям объединить усилия в проекте по созданию истребителя пятого поколения, который делает фирма Сухого. И если этот проект будет реализован, потребность объявлять тендер опадет сама собой.

Пока же Москва и Нью-Дели договорились делать вместе многоцелевой транспортный самолет МТА. На первых порах индийцы вложат около 30 млн. долларов. Эта сумма пойдет в зачет погашения индийского долга перед Россией, который оценивается примерно в 2 млрд. долларов.

Но самое важное соглашение в ходе российско-индийских переговоров было достигнуто в области освоения космического пространства. По словам вице-премьера Сергея Иванова, "Индия - единственная в мире страна, которая без изъятий и ограничений присоединится к российской глобальной навигационной системе ГЛОНАСС".

В самое ближайшее время Индия примет участие в разработке космических аппаратов типа ГЛОНАСС-К, которые предполагается эксплуатировать на орбите 10-15 лет. При этом Индийское космическое агентство в будущем сможет использовать свои ракеты для

вывода этих спутников на орбиту. По мнению г-на Иванова, "сотрудничая с Россией, Индия абсолютно точно не проиграет в вопросах обеспечения национальной безопасности своей страны". И Россия от такого сотрудничества точно выиграет. Вхождение Индии в проект ГЛОНАСС позволит в короткий срок увеличить группировку спутников с 17 до 24. Вовлекая в проект ГЛОНАСС Индию, Россия не только резко повысит обороноспособность нашей и индийской армий, но и фактически закроет доступ американским GPS-приемникам на индийский рынок.

В ходе визита Владимира Путина было принято решение о создании российско-индийского СП по производству титана. Трехстороннее соглашение об этом подписали Внешэкономбанк, Технохим-холдинг и индийская компания Safar Agencies Private. Согласно этому документу в штате Орисса будет создан интегрированный химико-металлургический комплекс по производству диоксида титана и титановых продуктов. Предполагается, что доля российской стороны составит 55%. Для нужд российских потребителей СП будет поставлять не менее 30 тыс. тонн диоксида титана и до 45 тыс. тонн титанового шлака и титановой губки в год.

Еще одним документом, подписанным в Дели, стало соглашение о согласовании технических и коммерческих условий контракта на строительство ГЭС "Таповон". Его подписали Национальная энергетическая корпорация по тепловой энергетике Индии, российская компания "Зарубежводстрой" и индийская промышленная группа SSVJ. Это гидросооружение будет возведено на территории индийского штата Уттар-Прадеш. Контракт оценивается в 250 млн. долларов, а его реализация должна занять почти два года.

Между тем одно из самых громких соглашений - о сотрудничестве двух стран в области атомной энергетики - похоже, не пойдет дальше бумажной версии. По словам главы Росатома Сергея Кириенко, договор лишь "закрепляет возможность строительства новых блоков АЭС" (речь идет о строительстве еще четырех энергоблоков на АЭС "Куданкулам" с реакторными установками типа ВВЭР-1000 в придачу к двум уже возводимым российскими атомщиками). Выполнение одновременно федеральной целевой программы развития атомной энергетики до 2015 года и экспортных контрактов, включая этот индийский, совершенно нереалистично. Россия не в состоянии произвести столько ВВЭР-1000.

*источник: журнал "Эксперт"
29.01.07*

ДРУЗЬЯ КИТАЙСКИХ ЛЕТЧИКОВ

Украинские технологии помогли Китаю создать истребитель.

В последних числах декабря Китай стал четвертой страной в мире после США, России и Франции, владеющей полным циклом производства истребителей. Этот знаменательный факт материализовался в презентацию зарубежным наблюдателям многоцелевого истребителя "Цзянь-10" (Jian-10 или J-10), полностью изготовленного из деталей китайского производства.

Презентация самолета проходила в штаб-квартире Первой авиационной промышленной корпорации (AVIC I), где собравшимся продемонстрировали пятиминутный видеоролик, на котором были засняты его летные возможности и отстрел ракет.

J-10 будет производиться в боевом одноместном и тренировочном двухместном вариантах. В нынешнем году новый самолет начнет поступать на вооружение ВВС КНР, а в 2007-2008 гг. начнутся экспортные поставки (предположительно – в Индию и Пакистан). Потенциал внутреннего и внешнего рынка для этого истребителя эксперты оценивают в 300 единиц.

Программа создания Jian-10, известная как "Проект 8610", официально стартовала в 1986 г., когда КНР озвучила свое стремление создать истребитель, способный противостоять советским МиГ-29 и Су-27, американским F-18 и французским Mirage 2000 (эти машины находятся на вооружении Тайваня).

Американские источники считают, что некоторые базовые технологии для создания самолета Китай получил в начале 80-х гг. прошлого века от Израиля, которому США тогда оказывали финансовую поддержку в процессе создания легкого истребителя Lavi. Специалисты говорят, что J-10 не только внешне похож на Lavi, но поначалу снабжался и схожим радиоэлектронным оборудованием.

Однако в 1989 г., после событий на площади Тяньаньмэнь (тогда в ходе подавления армией народных волнений, по разным данным, погибло 400-2500 манифестантов, что вызвало волну международного осуждения правительства КНР), авиационное сотрудничество Китая и Израиля было свернуто, и с тех пор обе стороны всячески отрицали какую-либо передачу технологий Израилем Китаю. В 1995 г. прототип J-10 потерпел крушение во время тренировочного полета, и до 1999 г. все работы по проекту были прекращены.

Однако на помощь КНР пришла Россия, сопроводив передачу интересных для Китая технологий поставками ему своих истребителей и другого вооружения. Тогда же авиадвигательное НПО "Сатурн" (г. Рыбинск) адаптировало для J-10 силовые агрегаты АЛ-31Ф, которыми комплектуются российские Су-30 и Су-37. В 2002-2004 гг. РФ поставила Китаю первые 54 таких агрегата, а в 2005 г. КНР заказала еще 100, параллельно создавая на их основе собственные турбореактивные двигатели Taihang. Именно этими установками теперь и снабжен первый собственно китайский истребитель, презентованный в конце декабря прошлого года.

Участие Украины в создании китайского истребителя афишировалось не столь широко, как российская или израильская помощь. Впрочем, на протяжении последних лет ОАО "Днепропетровский агрегатный завод", который производит около 20 наименований изделий для топливной и гидравлической систем Су-27 и его модификаций, в том числе насосы управления створками сопла самолетов, участвовал в поставках агрегатов для Су-30МКК китайской сборки.

Помимо этого, вместе с "Укрспецэкспортом" агрегатный завод поставил в КНР и некоторые технологии производства своих изделий. Известно, что большое внимание на украинском предприятии уделяют повышению ресурса своих серийных изделий, и, очевидно, эти работы могли заинтересовать китайцев.

Среди партнеров днепропетровских машиностроителей числятся Нанкинская авиационная электромеханическая и гидравлическая компания, Сианьская компания по управлению авиационными установками, а также ряд других предприятий, задействованных в оборонных программах КНР. На днепропетровском заводе подтверждают свое косвенное участие в создании китайского истребителя, хотя и не детализируют его. Возможно, это связано с тем, что ранее агрегатчики безуспешно пытались добиться более тесного партнерства с грандами китайского авиастроения – AVIC I и AVIC II.

Однако жаловаться на сотрудничество с китайскими компаниями днепропетровскому заводу не приходится. После России КНР является главным зарубежным партнером агрегатчиков. В декабре 2003 г. ОАО стало соучредителем украинско-китайского СП "Ракета-Futong", которое занимается сборкой мотороллеров и мотоциклов на площадях, арендованных у днепропетровского завода.

Как уже сообщала "ДС", в этом СП агрегатному заводу принадлежит 80% акций, а взносом китайской стороны за свои 20% стала поставка сборочного оборудования для совместного предприятия. Большая часть собранной в Днепропетровске мототехники реализуется на внутреннем рынке, а часть экспортируется в соседние страны.

Сейчас именно этот вид деятельности приносит предприятию наибольший доход. Пару лет назад агрегатный завод вынашивал планы сборки в Днепропетровске и китайских автобусов. Однако, судя по всему, вклиниться в этот рынок производителям авиаагрегатов пока не удалось.

*источник: газета "Деловая столица"
15.01.07*

КОНТРАКТ НА "ИЛЫ" СЪЕЛА ИНФЛЯЦИЯ

"Аэрофлот" и "Ильюшин-Финанс" продолжают спорить о давно проданных самолетах.

29 января 2007 г. будет рассмотрена апелляция "Аэрофлота" на решение, принятое Московским арбитражным судом по поводу спорного контракта о приобретении авиакомпанией шести лайнеров Ил-96-300 у лизинговой компании "Ильюшинс Финанс Ко" (ИФК).

Суть спора на первый взгляд парадоксальна. Лизинговая компания (которая должна бы быть рада любому заказчику) настаивает на признании недействительным контракта, заключенного с "Аэрофлотом" в июне 2005 года. В ноябре 2006-го именно такое решение уже принял по иску ИФК Московский арбитражный суд. "Аэрофлот" теперь требует отменить то решение и признать свое право продолжить исполнение контракта при условии, что ИФК предоставит дополнительные финансовые гарантии. В этом случае "Аэрофлот" будет застрахован от возможных политических обвинений в неисполнении инвестиционного соглашения с Минэкономики от 1998 года, по которому сэкономленные от закупки импортной техники по льготным таможенным пошлинам средства должны направляться на закупку отечественных судов.

ИФК уверена, что девятый арбитражный апелляционный суд, куда подана апелляция, подтвердит решение московского арбитража, так как за это время никаких новых обстоятельств в деле не появилось. Пресс-служба "Аэрофлота" вчера воздержалась от комментариев, сославшись на то, что она не знакома с юридическими тонкостями дела. Однако главное заключается в том, что чью бы сторону ни приняла апелляционная инстанция, перспективы исполнения контракта на шесть Ил-96 все равно останутся крайне туманными.

История этого контракта, уже успевшего обрасти шлейфом параллельных судебных дел, начинается в 1998 году, когда правительство приняло постановление "О дополнительных мерах по государственной поддержке гражданской авиации России". Документ предусматривал возможность предоставления российским авиакомпаниям таможенных льгот на ввоз иностранной авиатехники при условии, что сэкономленные деньги будут направлены на закупку российских самолетов. В том же году было подписано инвестиционное соглашение Министерства экономики с "Аэрофлотом". В соответствии с этим соглашением "Аэрофлот" начал с ИФК долгие переговоры о закупке шести Ил-96, завершившиеся 10 июня 2005 года заключением контракта.

Как рассказал "Времени новостей" начальник правового управления ИФК Александр Плотников, частью этого контракта был договор займа. По нему "Аэрофлот" должен был одолжить ИФК деньги на производство самолетов в счет будущих лизинговых платежей. Впрочем, график предоставления средств в договоре займа не содержался. Там лишь говорилось, что соответствующие протоколы должны быть

подписаны в течение следующих шести месяцев. Этого так и не случилось. Самолеты, первый из которых должен был быть поставлен "Аэрофлоту" через 18 месяцев после первого авансового платежа, ИФК продала другим заказчикам.

В 2006 году ИФК подала иск о признании недействительным контракта с "Аэрофлотом". Авиакомпания ответила встречным иском, требуя, чтобы ИФК выдала ей банковскую гарантию возврата займа на финансирование строительства самолета. Московский арбитраж объединил оба дела и в ноябре прошлого года вынес решение в пользу ИФК. Сегодня оно будет еще раз рассмотрено арбитражной инстанцией.

Как заявил г-н Плотников, по прошествии времени ИФК считает исполнение контракта 2005 года юридически невозможным. Пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий сказал, что и по экономическим соображениям компания не может придерживаться того соглашения: инфляция и рост производственных издержек увеличили текущую рыночную стоимость Ил-96. Лизинговая компания настаивает на новых переговорах и заключении нового контракта с "Аэрофлотом", если, конечно, он того пожелает.

Однако стимулов закупать отечественную авиатехнику у "Аэрофлота" сейчас значительно меньше, чем в 1998 году: в 2001-м правительство отменило свое постановление, увязывающее таможенные льготы на импорт самолетов с поддержкой отечественного производителя.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
29.01.07

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги - Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

МИРОВОЙ АВИАПРОМ: В ЗОНЕ ВЫСОКОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ

VI. РЫНОК РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Канадский аэрокосмический конгломерат Bombardier и бразильская компания Embraer контролируют примерно по трети рынка региональных самолетов как по числу поставленных и заказанных машин, так и по сумме заключенных контрактов. Причем в последние годы Embraer по обоим показателям была на несколько процентов впереди канадской компании. Кроме того, на рынке действует ряд более мелких производителей региональных лайнеров и самолетов, служебных и частных самолетов, однако рыночная доля каждого из них не превышает 10%.

Компания Bombardier была основана в 1942 году, однако ее история в авиастроении началась лишь в 1986 году с покупкой Canadair, на тот момент являвшейся убыточной государственной компанией. В 1989 году компания Bombardier купила североирландскую Short Brothers, находящуюся в состоянии, близком к банкротству. В 1990 году ею была приобретена еще одна компания - Learjet, к тому моменту обанкротившаяся. В 1992 году Bombardier приобрела убыточное подразделение Boeing в Канаде de Havilland Aircraft of Canada. Bombardier занимается строительством самолетов бизнес-класса, региональных самолетов, самолетов-амфибий и, кроме того, осуществляет программы подготовки военных летчиков. Основные авиастроительные предприятия Bombardier находятся в Канаде, Северной Ирландии и США. Общее число сотрудников в компании Bombardier (по данным на 31 января 2006 года) составляет 55800 человек. Bombardier имеет листинг на фондовой бирже Торонто. С декабря 2004 года председателем совета директоров компании и ее главным исполнительным директором является Лоран Бодуан (Laurent Beaudoin).

Бразильская компания Embraer, сокращенное от Empresa Brasileira de Aeronautica S.A., была создана по решению бразильского министерства авиации в июле 1969 года. Первоначально 51-процентный пакет акций Embraer принадлежал правительству Бразилии, остальной долей владели частные инвесторы. После приватизации 1994 года структура акционеров претерпевает изменения. По данным на 30 сентября 2006 года значительная доля акций компании остается в руках инвестиционных компаний: Voazano Group - 11,10%, Previ - 16,40%, Sistel - 7,40%, BNDES - 6,30%. Бразильскому правительству принадлежит 0,30% акций. 17,50% акций обращаются на бирже Vovespa, 41,30% - на NYSE. Президентом и главным исполнительным директором Embraer с сентября 1995 года является Маурисио Ботело (Maurício Botelho). Основные конструкторские и производственные мощности Embraer расположены в Сан-Паулу; количество сотрудников превышает 17000 человек. Малые самолеты с вместимостью салона менее чем 100 пассажиров появились еще на заре гражданской авиации и производились параллельно с большегрузными самолетами, однако появление широкого класса региональных самолетов относят к

началу 1990-х годов. В результате ослабления ведомственного регулирования в сфере авиаперевозок с 1980-ых годов начал расти спрос на самолет, способный при малых затратах на обслуживание и эксплуатацию перевезти 30-100 пассажиров на небольшие расстояния.

Основной характеристикой, отличающей современные региональные самолеты от более ранних моделей, близких по параметрам дальности полета и вместимости салона, является низкий уровень эксплуатационных издержек и гибкость использования на самых разных направлениях с различной степенью интенсивности пассажиропотока. Кроме того, региональные самолеты отличаются менее комфортной пассажирской кабиной, отсутствием отсеков для ручной клади и туалета на борту большинства моделей.

Первым в классе региональных реактивных самолетов считается CRJ-100/200 от канадской Canadair, сейчас являющейся частью Bombardier. Этот самолет впервые поднялся в воздух в 1991 году и поступил в коммерческую эксплуатацию в 1992 году. Позднее на волне успеха канадского лайнера на рынке появились бразильские самолеты семейства ERJ-135/145 от Embraer. Высокий спрос на региональные реактивные самолеты в последние годы был вызван двумя основными причинами:

- новая стратегия авиаперевозчиков, заключающаяся в более широком использовании региональных самолетов и смещении части пассажиропотока с магистральных направлений на региональные с целью сокращения операционных расходов на обслуживание рейсов в аэропортах.

- необходимость обновления парка старых винтовых и турбовинтовых региональных самолетов, не отвечавших современным требованиям скорости перевозки и эффективности использования топлива.

Более того, новые крупные региональные лайнеры на 100 и более пассажирских мест по своим характеристикам уже приблизились к узкофюзеляжным ближнемагистральным самолетам и начали конкурировать с устаревшей продукцией Boeing и Airbus - одними из самых малых магистральных самолетов - Boeing 737 и A318-319. В 2005 году Boeing был вынужден отказаться от производства 100-местного Boeing 717, проиграв в конкурентной борьбе канадским и бразильским авиастроителям. Таким образом, американская компания предпочла сконцентрировать усилия на производстве магистральных самолетов. Однако уже в сентябре 2006 года директор подразделения Boeing по производству коммерческих самолетов заявил о том, что компания рассматривает планы по возвращению на рынок региональных самолетов с лайнером на 80-100 пассажирских мест, построенным с применением новейших технологий и схем Boeing 787. Разработка такого самолета займет около пяти лет.

Региональные самолеты смогли занять внушительную рыночную нишу. К 2003 году доходы от региональных авиаперевозок достигли 10% от совокупных доходов американских авиакомпаний. В 1995

году этот показатель равнялся всего 3%. Причем 90% региональных рейсов одним из пунктов своего направления имели крупный аэропорт, служащий авиатранспортным узлом. Неудивительно, что за период с 2001 года по 2004 год активный парк региональных самолетов в мире вырос на 27%, тогда как парк магистральных лайнеров остался на прежнем уровне. Однако объем пассажироперевозок в этот период также оставался на прежнем уровне, и увеличение парка региональных самолетов вылилось в колоссальный избыток мощностей авиаперевозчиков. После нескольких лет бурного роста с 1998 года в 2005 году рынок региональных самолетов резко сократился в силу ряда причин, главной из которых стало подорожание топлива. Многие авиаперевозчики обанкротились, и их заказы были аннулированы.

В результате этих событий основные производители региональных самолетов Bombardier и Embraer объявили о приостановке производства своих серий 50-местных авиалайнеров. В период 2000-2003 годов в мире производилось более 250 региональных самолетов этого типа в год.

Однако семейства более вместительных самолетов продолжают пользоваться устойчивым спросом со стороны авиаперевозчиков. При этом ожидается, что в следующие десять лет доля крупных лайнеров на 70 и более мест в структуре поставок региональных самолетов составит 83%.

После приостановки строительства 50-местных самолетов, основной продукцией Bombardier и Embraer стали более крупные воздушные машины семейств CRJ-700/900 и ERJ-170/175, ERJ 190/195. По прогнозам, производство этих самолетов на ближайшие годы станет основным источником прибыли этих компаний. Особенно это касается Embraer, продукция которой менее диверсифицирована, чем у Bombardier, производящей помимо самолетов другую транспортную технику. В 2005 году совокупные мировые поставки региональных самолетов сократились на 20%. При этом поставки Bombardier уменьшились на 14% до 200 региональных самолетов с 232 в 2004 году, а объем поставок региональных самолетов Embraer за исключением машин, предназначенных для военного и служебного использования, сокра-

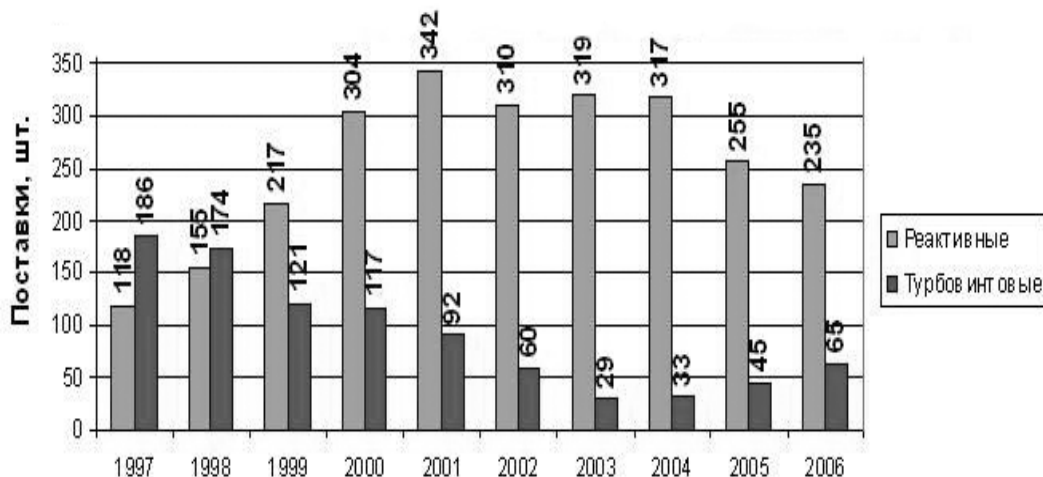
тился на 9% - со 132 до 120. Однако доля больших региональных лайнеров на 70 и более мест в прошлом году увеличилась.

На данный момент трудно сказать, какая из двух компаний обладает преимуществом на рынке региональных самолетов на 70-100 пассажиров. Преимуществом канадской серии CRJ-700/900 является то, что эти самолеты имеют много общих конструктивных элементов с CRJ-200, гораздо больше, чем у бразильских аналогов. Это позволяет канадской компании быстро переориентировать часть производственных мощностей, занимавшихся выпуском 50-местного CRJ-200, на выпуск более крупных CRJ-700/900, избежав таким образом больших затрат в связи с приостановкой производства малых самолетов. Кроме того, CRJ-700/900 создавались на основе CRJ-200 и вместимость салона была увеличена, главным образом, за счет удлинения фюзеляжа. При более низких затратах компании на разработку CRJ-700/900, появившихся на рынке в последние годы, Bombardier имеет большую гибкость в вопросе установки цены на свою продукцию.

С другой стороны, у бразильских самолетов тоже есть преимущества. Лизинг более современных лайнеров Embraer 170/175 и Embraer 190/195, которые поступили в коммерческую эксплуатацию лишь в 2003 и 2004 год, выгоднее для авиаперевозчиков, так как их остаточная стоимость на момент завершения лизингового договора выше, чем у самолетов Bombardier. У новых бразильских самолетов также больше потенциал модернизации, а региональные машины семейства Embraer 190/195 уже входят в нижний сегмент магистральных лайнеров, где господствуют Boeing и Airbus. Выбирая между Airbus, Boeing и Embraer, многие авиаперевозчики останавливаются на самолетах бразильского производителя, особенно дешевые авиаперевозчики, такие как JetBlue.

Кроме того, обе компании планируют в скором будущем запустить производство некоторых перспективных моделей. Бразильская компания собирается производить серию сверхлегких и экономичных частных реактивных самолетов Phantom, а Bombardier, полагаясь на уже хорошо зарекомендовавшие самолеты серии CRJ, в 2004 году начала работы по проек-

ПОСТАВКИ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ



Источник: Flight International

тированию самолетов серии C-Series на 110-135 пассажирских мест. Планировалось начать поставки первых машин этой серии в 2010 году, но в январе 2006 года компания объявила о приостановке проекта, назвав среди причин неясную динамику рынка, отсутствие достаточного числа заказов на новый самолет. Однако, как заявил президент компании, ограниченная группа разработчиков продолжит работу в рамках этого проекта в расчете на его возобновление в будущем.

Быстрым ростом рынка авиаперевозок могут попытаться воспользоваться новые игроки, в том числе российская компания "Сухой" с самолетом Sukhoi Superjet 100. Более того, новый производитель региональных самолетов может появиться в Азии. В сентябре 2006 года появилось сообщение о том, что правительство Японии начинает разработку первого японского пассажирского самолета совместно с Mitsubishi Heavy Industries Ltd. и собирается взять на себя до 30% расходов. Проект является частью национальной программы развития авиации Японии, запущенной в 2003 году и рассчитанной на пять лет. Ожидается, что первый японский региональный магистральный самолет будет введен в коммерческую эксплуатацию в 2012 году. Причем проектировщики заявляют, что их самолет, оснащенный двигателями Rolls-Royce, будет на 20% экономичнее, чем современные аналоги Airbus и Boeing. Планируется строить и продавать от 50 до 100 японских самолетов в год. По мнению Mitsubishi Heavy, чтобы этот проект окупился, необходимо получить заказы на строительство от 350 до 600 самолетов.

Несмотря на успех производителей региональных самолетов в первые годы нового тысячелетия и появление удачных самолетов в модельном ряду, на данный момент они должны пересматривать стратегии своего развития. Падение спроса на рынке региональных коммерческих лайнеров вместимостью до 70 пассажиров – когда-то основной рыночной нише Embraer и Bombardier – вынуждает компании выпускать более крупные самолеты и ввязываться в острую конкурентную борьбу в сегменте 100-местных самолетов, в котором вместе с Embraer и Bombardier участвуют Boeing и Airbus, и на который планирует выйти российская фирма "Сухой" со своим Sukhoi Superjet 100. Таким образом, данный сегмент станет полем сражения всех ведущих авиастроительных корпораций, а следовательно, для него будет характерна особенно острая конкуренция.

VII. АВИАСТРОЕНИЕ В РОССИИ

При внимательном рассмотрении текущего состояния российского авиапрома перспективы выхода российских производителей авиатехники на мировой рынок кажутся не такими радужными, как хотелось бы. Российский авиапром находится сейчас в состоянии затянувшейся перестройки на современный лад. Критическим моментом для него стал распад Советского Союза. В советское время российская авиационная промышленность представляла собой ряд конструкторских бюро и авиационных заводов, объединенных под руководством Министерства авиационной промышленности. С развалом Союза нарушились производственные связи между пред-

приятиями, которые были разбросаны по всем союзным республикам.

Дополнительным ударом для российских производителей стало падение спроса на авиаперевозки внутри страны и последовавшее за этим снижение количества заказов. Авиаперевозки в советское время были убыточными, а потому пользовались государственными дотациями. В начале 1990-х годов эти дотации были отменены, в результате чего цены на авиаперевозки резко выросли, а платежеспособный спрос на них – снизился. Для сравнения – в 1990 году объемы авиаперевозок составили 142 млн. пассажиров, а в 2005 году – лишь 35 млн.

После распада Советского Союза авиационная промышленность прошла процесс дезинтеграции, в результате которого на базе конструкторских бюро и авиационных предприятий был создан ряд отдельных компаний со сложной структурой собственности. Схематически структуру российской авиационной промышленности можно представить следующим образом. Разработкой новой и модернизацией старой авиатехники занимаются конструкторские бюро, имеющие производственные и научные связи с рядом авиапредприятий. Авиационные заводы в настоящее время по большей части акционированы, причем их контрольные пакеты акций находятся в собственности государства. Кроме того, два крупнейших авиапредприятия – РСК "МиГ" и Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова, находящиеся сейчас в федеральной собственности, – проходят подготовку к акционированию. В настоящее время они являются федеральными государственными унитарными предприятиями, а к апрелю 2007 года планируется преобразовать их в акционерные общества.

Среди ведущих производителей российской авиационной техники необходимо отметить Авиационную холдинговую компанию "Сухой", в состав которой входят ОАО "ОКБ Сухого", ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", Комсомольское-на-Амуре АПО имени Гагарина, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева, Новосибирское АПО имени Чкалова и корпорация "Иркут".

Также крупными компаниями являются ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Туполев", ульяновское авиапредприятие ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "Опытно-конструкторское бюро имени Яковлева", Воронежское акционерное самолетостроительное общество, ВАСО, и самарский завод "Авиакор". Если рассматривать выпуск авиадвигателей, в данном сегменте ведущими компаниями являются "Пермские моторы" и НПО "Сатурн".

Входящие в Авиационную холдинговую компанию "Сухой" предприятия занимаются как гражданскими, так и военными проектами. Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина, КНААПО, ориентируется на выпуск преимущественно военной техники – различных модификаций самолетов Су-27, Су-30, Су-33, Су-35. В числе гражданских программ – работа по проекту Sukhoi Superjet 100, SSJ, серийный выпуск самолетов Су-80, Бе-103. Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова

выпускает истребитель-бомбардировщик Су-34, многоцелевой самолет Ан-38-120 и тоже принимает участие в программе Sukhoi Superjet 100. Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г.М. Бериева ориентирован на разработку, опытное строительство и испытание гидросамолетов и самолетов-амфибий. Основные проекты ТАНТК - Бе-200 и Бе-103. Что касается модели Бе-200, серийно выпускаемой корпорацией "Иркут", она не имеет аналогов в мире и используется министерством по чрезвычайным ситуациям России в качестве самолета для тушения пожаров. Этой машиной заинтересовались соответствующие министерства ряда других стран.

"Авиастар-СП" также производит уникальный самолет - Ан-124-100 "Руслан", являющийся мировым лидером в секторе авиаперевозок крупногабаритных грузов. "Руслан" способен принять на борт грузы массой до 120 тонн без их разборки. Самолеты этого типа эксплуатируются в России авиакомпаниями "Волга-Днепр" и "Полет". Высокие темпы роста спроса на авиаперевозки крупногабаритных грузов продиктовали компании "Волга-Днепр" решение о пополнении парка своих самолетов Ан-124-100, и "Авиастар-СП" планирует возобновить производство модернизированных "Русланов" грузоподъемностью до 150 тонн.

Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" и ОАО "Опытно-конструкторское бюро имени Яковлева" сейчас работают над созданием самолета МС-21. Это ближне- и среднемагистральный лайнер с дальностью полета 4,5 - 5,5 тыс. км. В зависимости от модификации этот лайнер будет способен перевозить от 132 до 174 пассажиров.

К разработке новых самолетов авиапредприятия во многом подталкивают современные нормы по экономичности и шумности двигателей. В свое время фактор экономичности не был критичным - СССР, являясь одним из крупнейших в мире производителем

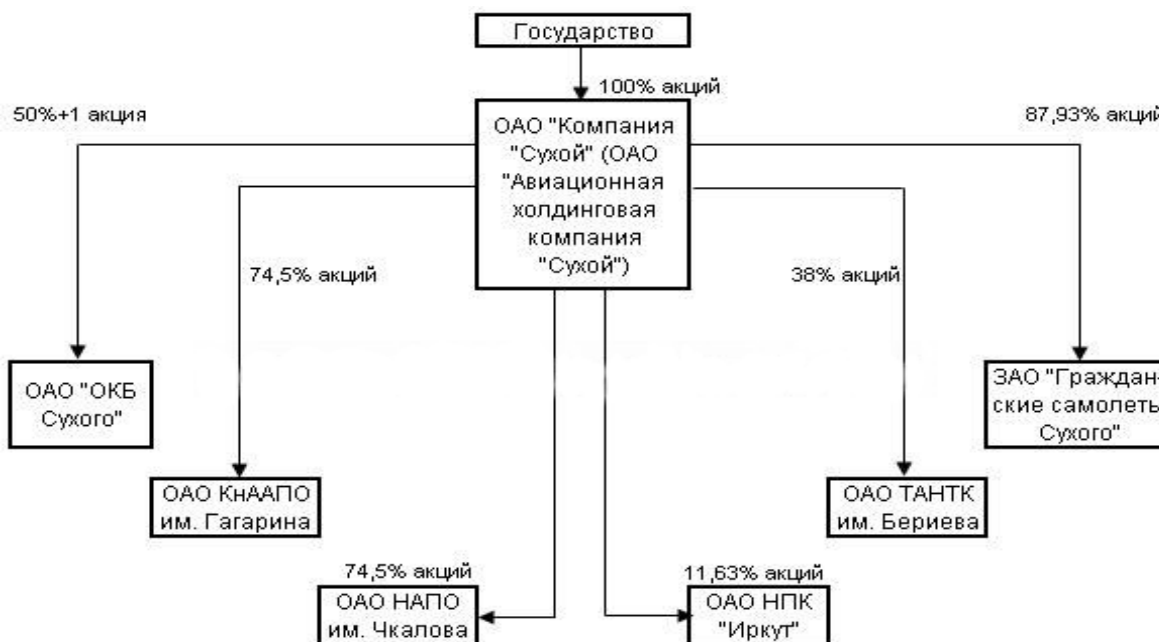
лей нефти, мог позволить себе концентрировать энергию авиаконструкторов не на экономичности, а на других факторах. Ограничения по шумности двигателей 20 лет назад также были мягче, поэтому советские "Ильюшины" и "Туполевы" беспрепятственно летали во все страны мира. В условиях же нынешнего подорожания нефти экономичность двигателя становится главным конкурентным преимуществом крылатой машины. А ужесточение норм шумности закрыло путь в европейское небо таким самолетам, как Ту-154 и Ил-62.

Западным нормам экономичности и шумности соответствуют российские самолеты только последних разработок. В настоящее время в России серийно выпускаются самолеты Ил-96-300 и Ил-96-400 (Воронежское акционерное самолетостроительное общество, ВАСО). На одном из таких самолетов летает президент России. Класс среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов представлен такими машинами, как Ту-204-100. Дальнемагистральные самолеты Ту-204-300 и Ту-214 производятся на мощностях Казанского авиазавода, КАПО.

Объемы производства этих самолетов ограничены несколькими машинами в год. К примеру, в 2005 году в России всего было произведено 18 гражданских самолетов, в 2004 году - 17 самолетов, в 2003 году - 11 самолетов. Такая ситуация связана с мизерным количеством заказов на гражданские самолеты российского производства. Стоит отметить, что новейшие российские разработки по своей конкурентоспособности соответствуют западным аналогам примерно семилетнего возраста. Поэтому спрос на новые самолеты российского производства пока ограничен лишь российским рынком и рынками весьма небольшого числа зарубежных государств.

Сократить технологическое отставание от Запада призвана федеральная целевая программа развития

СТРУКТУРА СУХОГО



Источник: "Сухой"

гражданской авиации до 2015 года, начатая в 2002 году. Она предусматривает значительное повышение конкурентоспособности отечественного авиапрома и освоение к 2015 году не менее 5% мирового рынка гражданских самолетов и вертолетов. Впрочем, аппетиты российских властей растут, и летом этого года глава Минпромэнерго Виктор Христенко в качестве цели развития российского авиапрома заявил об ориентации на 10% мирового рынка после 2010 года.

В настоящее время министерство промышленности и энергетики России выступает с законодательной инициативой, которая призвана отменить 25-процентный барьер для иностранных инвесторов. Министерство внесло в правительство проект закона "О порядке осуществления иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности". Сейчас он находится в стадии рассмотрения. Данный законопроект не содержит прямого запрета на приобретение иностранными инвесторами долей в акционерном или уставном капитале компании. Однако в случае, если иностранный инвестор намеревается приобрести контрольный пакет акций стратегического предприятия, он должен получить одобрение госорганов.

В федеральный закон "О государственном регулировании развития авиации" 25 октября 2006 года были внесены поправки такого же рода. Согласно внесенным изменениям, президент получил право своим указом разрешать иностранным компаниям приобретать долю, превышающую 25% уставного капитала авиационной организации. Это означает, что принятие окончательных решений будет целиком зависеть от воли конкретного человека. Естественно, итоговые решения будут субъективными и непрозрачными. Еще один документ, регулирующий авиационную промышленность, - Воздушный кодекс - пока остается без изменений и ограничивает участие иностранного капитала в российских авиакомпаниях 49%.

В ходе реализации целевой программы основное внимание уделяется поддержке так называемых "нишевых" проектов. Авторы программы признают, что конкурентоспособность российского гражданского авиапрома на основных направлениях мирового рынка низка, и предлагают сконцентрировать интеллектуальные и материальные усилия на поддержке перспективных проектов.

В числе перспективных гражданских проектов в федеральной программе признан проект Sukhoi Superjet 100, ранее называвшийся Russian Regional Jet, RRJ. Компания "Сухой" работает над самолетом Sukhoi Superjet 100 в сотрудничестве с Boeing. Как уже говорилось, в рамках данного проекта Boeing оказывает консультационную поддержку по вопросам дизайна, разработки, маркетинга и продаж, производства и сертификации самолета. В 2006 году совместная работа с корпорацией Boeing была поставлена под угрозу срыва в связи с санкциями Госдепартамента США против российских компаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой", объявленными 4 августа. В списке претензий американской стороны к российской - сотрудничество с Ираном в оборонной сфере, а именно - контракты российских компаний на продажу различных вооружений исламским странам. Американская сторона утверждала, что эти контракты заключены в нарушение внутреннего закона США "О нера-

спространении в отношении Ирана". В итоге санкции против компании "Сухой" были все-таки сняты, решение об их отмене вступило в силу 21 ноября.

В соответствии с проектом Sukhoi Superjet 100 планируется создание среднемагистрального самолета вместимостью 60-100 пассажиров (в зависимости от модификации) и с дальностью полета 3-4,5 тыс. км. По информации, появившейся в конце ноября, Европейский банк реконструкции и развития, ЕБРР, может предоставить ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" кредит в размере 100 млн. евро на реализацию данного проекта. По оценке банка, его общая стоимость составит \$1,6 млрд.

К производству самолетов Sukhoi Superjet 100 планируется приступить в начале 2007 года, а к концу 2007 года должны быть выпущены первые 6 машин. Производство будет осуществляться на авиазаводе КНААПО, для чего проводится реконструкция данного предприятия. Всего в развитие КНААПО в рамках проекта Sukhoi Superjet 100 будет вложено более \$150 млн. В сентябре 2006 г. прошли первые испытания авиадвигателя SaM-146, разработанного в сотрудничестве с французской корпорацией Snecma, его сертификация запланирована на март 2008 года. В ноябре корпорация ВСМПО "Ависма" начала поставки штампованного литья для производства этого самолета на сборочное предприятие в Комсомольск-на-Амуре. В январе 2007 года в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) начнутся испытания первого статического экземпляра самолета SuperJet-100, летные испытания самолета SuperJet-100 пройдут в конце 2007 года. Запуск самолетов в серийное производство намечен на 1 января 2008 года. Всего в 2008 году планируется произвести первые 60 серийных самолетов.

По данным на декабрь 2006 г., портфель заказов "Сухого" включает твердые заказы на поставку 30 самолетов российской авиакомпании "Аэрофлот", 10 самолетов - "Финансовой лизинговой компании", 15 самолетов авиационному альянсу AirUnion, объединяющему 5 российских авиаперевозчиков, и 6 самолетов - "Дальавиа".

Объем рынка региональных самолетов такой же вместимости, как семейство Sukhoi Superjet 100, до 2023 года оценивается в 5,4-5,6 тыс. единиц, в денежном выражении это составляет около \$100 млрд. Всего "Сухой" собирается произвести не менее 700 таких самолетов. По прогнозам, 35% самолетов может быть продано в Северную Америку, 25% - в Европу, 10% - в Латинскую Америку и 7% - в Россию и Китай.

Кроме поддержки перспективных проектов руководство страны предложило еще один вариант оздоровления отрасли - ее консолидацию и возвращение под контроль государства. В основе этой идеи лежит представление о том, что "феодалная раздробленность" российского авиапрома никак не способствует его конкурентоспособности на мировом рынке. К настоящему моменту уже учреждена "Объединенная авиастроительная корпорация", призванная объединить существующие на данный момент авиастроительные предприятия. В числе декларируемых целей ОАК - интеграция российских авиапредприятий, упрощение производственных связей между этими предприятиями с целью создания продуктов, конкурентоспособных на мировом рынке.

Заседание Правительственной комиссии, на котором было принято решение об учреждении ОАК "Объединенная авиастроительная корпорация",

состоялось 2 ноября. На этом заседании президентом ОАК был назначен генеральный директор РСК "МиГ" Алексей Фёдоров. Его кандидатура еще в марте была предложена премьер-министром России Михаилом Фрадковым и одобрена президентом Путиным. Регистрация ОАК в налоговых органах состоялась 20 ноября 2006 года. Уставный капитал новой компании составил 96,7 млрд. рублей.

Согласно Указу Президента России № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" от 21 февраля 2006 года, на первом этапе формирования корпорации ее учредителями стали Росимущество и частные акционеры Научно-производственной корпорации "Иркут". Топ-менеджмент "Иркута" внес в уставный капитал ОАК 38,2% акций компании, в итоге его доля в ОАК составила 9,9%. Еще 12% акций "Иркута" находятся во владении АХК "Сухой", и этот пакет также вошел в состав ОАК уже на первом этапе ее формирования, так как ОАК передано 100% акций Авиацонной холдинговой компании "Сухой".

Кроме того, на первом этапе в ОАК внесены 15% акций внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт", 38% акций компании "Ильюшин Финанс Ко", по 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре и Новосибирского авиационных производственных объединений, 86% акций ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина", 38% акций нижегородского завода "Сокол", 90,8% акций ОАО "Туполев" и 58% акций Финансовой лизинговой компании. Таким образом, в обмен на государственные пакеты 9 компаний Росимущество получило 90,1% акций ОАК.

12 декабря 2006 года на первом заседании Совета директоров ОАО "ОАК" было принято решение об избрании вице-преьера - министра обороны РФ Сергея Иванова председателем Совета директоров авиахолдинга. В состав ОАК войдут 3 подразделения: военная авиация, гражданская авиация и транспортная авиация. На первом этапе строительства ОАК также предполагается создание управляющей компании. Далее на базе управляющей компании будет создан холдинг, контрольный пакет акций которого будет сконцентрирован в руках государства.

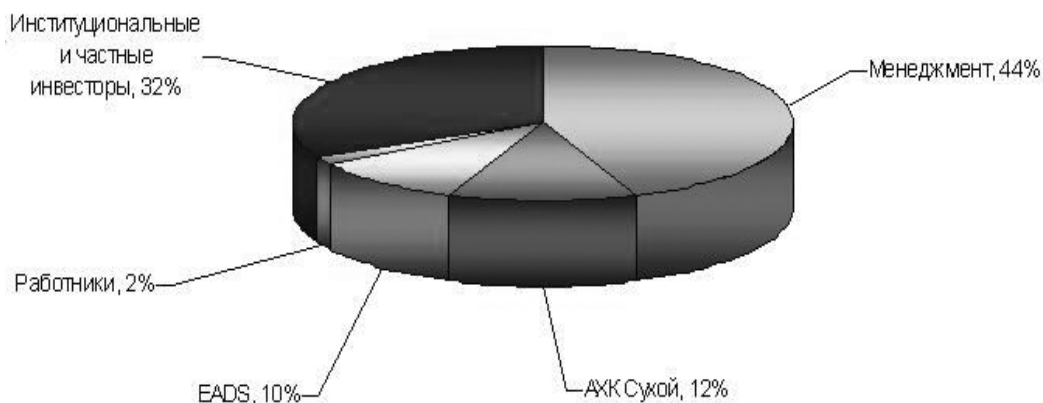
На втором этапе формирования ОАК в ходе дополнительной эмиссии частные акционеры авиа-

ционных предприятий смогут внести в нее свои пакеты акций. Важными составными частями ОАК должны стать РСК "МиГ" и Казанское АПО. В соответствии с указом президента, эти федеральные предприятия проходят в настоящее время процедуру акционирования. Предполагается, что до 1 апреля 2007 года ОАК будут переданы 100-процентные пакеты акций этих компаний.

В этой связи необходимо напомнить, что в состав владельцев "Иркута" входит европейский аэрокосмический холдинг EADS, которому принадлежит 10% акций компании. В ходе второго этапа EADS собирается конвертировать принадлежащие ему акции "Иркута" в акции ОАК, таким образом став ее миноритарным акционером. Однако непонятно, можно ли это намерение расценивать как желание EADS расширить сотрудничество с российским авиапромом. Возможность усиления связей в результате приобретения Россией доли участия в EADS была воспринята европейской стороной без особого энтузиазма. EADS дал понять, что присутствие представителей России в руководстве концерном было бы нежелательно. Концерн EADS является стратегически важным для европейских государств, отсюда их стремление удержать в своих руках контроль над ним. Перспективы расширения сотрудничества с Россией вызывают множество вопросов и опасений, хотя с экономической точки зрения они должны быть интересны EADS.

Российский авиапром, в свою очередь, нацелен на сотрудничество с иностранными производителями, так как российские авиастроители могут перенять передовой мировой опыт и технологии, получить выгодные заказы и заключить контракты с ведущими поставщиками комплектующих. Важность усиления связей особенно очевидна, если учитывать значительное техническое отставание российского гражданско-го авиастроения и послепродажного обслуживания от мировых стандартов. По мнению Василия Прутковского, вице-президента некоммерческого партнерства "ОАК", курирующего создание корпорации, через два года ОАК может провести первичное размещение акций на бирже, скорее всего, на российской. Государство не планирует оставлять в своих руках более 51% акций, а это означает, что инвесторам может быть предложен блокирующий пакет. Президент НП "ОАК"

СТРУКТУРА АКЦИОНЕРОВ ИРКУТ



Источник: "Иркут"

Валерий Безверхний считает, что часть этого пакета может быть использована для сделок со стратегическими инвесторами, в том числе EADS.

Какова вероятность такого развития ситуации и существенного расширения сотрудничества между европейским и российским авиапромом, пока судить сложно. В настоящий момент намеков на исход дела нет, так как политики используют традиционные расплывчатые формулировки. Сейчас более или менее ясным становится то, что Россия стремится к сотрудничеству с EADS. Это вновь было подчеркнуто российскими представителями на первом заседании экспертной группы по вопросам сотрудничества EADS и ОАК, прошедшем 7 декабря. Глава российского представительства EADS Вадим Власов сообщил, что EADS и ОАК договорились "изучить перспективы сотрудничества" в нескольких направлениях. Речь идет о программе производства Airbus-350 XWB, совместном предприятии по модификации самолетов А-320 в грузовые версии и разработка беспилотных летательных аппаратов. Итоги работы экспертных групп будут подведены в начале марта 2007 года. Если в планах российского руководства не произойдет неожиданных изменений, тогда ответ на вопрос о сотрудничестве, по сути, остается за EADS. В конечном счете, учитывая специфику и значение данной отрасли, решения будут приниматься не только на основе экономических факторов, но и по политическим причинам.

ПРИЛОЖЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Главным параметром современного коммерческого самолета является его грузоподъемность и вместимость салона для грузовых самолетов и количество пассажирских мест для пассажирских самолетов. Вместительность салона самолета определяется шириной фюзеляжа. Воздушные машины с шириной фюзеляжа

5-6 метров считаются широкофюзеляжными.

В каждом поперечном ряду умещается от 7 до 10 пассажирских кресел, размещенных в три продольных ряда, разделенных двумя проходами. Такие воздушные машины могут перевозить от 200 до 600 пассажиров. Самые большие самолеты с узким фюзеляжем шириной 3-4 метра вмещают до 280 пассажиров в случае модификаций с удлиненным фюзеляжем. Обычная вместимость салона узкофюзеляжного самолета составляет около 100-240 пассажиров. При этом кресла расположены в два продольных ряда с одним проходом, а поперечный ряд вмещает от 2 до 6 кресел.

К широкофюзеляжным самолетам принадлежат семейства Boeing 767/777, Boeing 787 Dreamliner, А330, А330/340, А350, Ил-86/96. К особому подклассу широкофюзеляжных самолетов можно отнести гигантские лайнеры: грузовые Ан-225 Мрия, самый большой в мире самолет с 6 двигателями, существующий в единственном экземпляре, Ан-124 Руслан, а также Boeing 747 и А380, существующие как в грузовой, так и в пассажирских модификациях. Стоит, однако, отметить, что самолеты А380 и Boeing 787 Dreamliner еще не поступили в коммерческое использование. К классу узкофюзеляжных самолетов относятся семейства Ту-204/214, А310, Boeing 757/737, Як-42.

Другим важным показателем является дальность полета воздушной машины, исходя из которой самолеты разделяют на три класса: дальнемагистральные (9 и более тыс. км), среднемагистральные (6-8 тыс. км), ближнемагистральные (2-5 тыс. км), региональные (1-2 тыс. км). Как правило, дальнемагистральными самолетами являются большие широкофюзеляжные лайнеры, а узкофюзеляжные машины летают на ближние расстояния. При этом к классу региональных самолетов причисляются машины, перевозящие менее 100 пассажиров, а также так называемые "воздушные такси", или "частные самолеты" с вместимостью салона 19 и менее человек.

	Широкофюзеляжные (дм. 5-6 м., 7-10 рядов кресел, 2 прохода)	Узкофюзеляжные (дм. 3-4 м., 2-6 рядов кресел, один проход)
Дальнемагистральные (7 и более тыс. км)	Boeing 767/777, А330, А330/340, А350, Ил-86/96	
Ближнемагистральные (3-6 тыс. км)		Ту-204, А-310, В-757
Региональные (1-2 тыс. км)		В-737, RRJ, Як-42

Модификации самолетов внутри семейств также отличаются уровнем комфорта и числом пассажирских мест и длиной фюзеляжа, позволяющей изменять вместительность салона. Дальность полета также может варьироваться, и в одно семейство самолетов вполне могут входить дальне- и ближнемагистральные модели самолетов. Например, А310-300, который считается дальнемагистральным самолетом с дальностью полета 9600 км, и А310-200 – ближнема-

гистральный лайнер, способный совершать рейсы на расстояния до 6800 км.

аналитический отчет, опубликованный на сайте www.k2kapital.com

*источник: WWW.K2KAPITAL.COM
21.12.06*

ДЕШЕВЫЕ ИННОВАЦИИ

В Минэкономразвития не считают инициативу Минфина по предоставлению налоговых льгот для компаний, инвестирующих в научные разработки, эффективным катализатором инновационного развития.

ТРАТИТЬ ДЕНЬГИ НА ИННОВАЦИИ СТАНЕТ ВЫГОДНЕЕ

Минфин внес в правительство пакет налоговых льгот для компаний, инвестирующих в научные разработки. Бюджету эти льготы не будут стоить почти ничего, а бизнес рад преференциям. Но для инновационного бума этого мало, предупреждают эксперты.

Сегодня на НИОКР в России приходится всего 1,2% ВВП - 330 млрд руб. в год, подсчитал Центр развития (в Германии - 2,5%, во Франции - 2,1%, в Южной Корее - 2,8%, в США - 2,7%). Лишь 10% российских компаний систематически инвестируют в НИОКР. Чтобы заинтересовать бизнес тратить деньги на прорывные технологии, президент Владимир Путин поручил правительству подготовить меры налогового стимулирования инноваций. Минфин разработал необходимые поправки в Налоговый кодекс и 30 декабря 2006 г. направил их в правительство. "Ведомостям" удалось ознакомиться с текстом законопроекта. Чиновники предлагают освободить от налога на добавленную стоимость (НДС) все операции при реализации патентов и лицензий, связанных с объектами промышленной собственности.

От налога на прибыль будут освобождены целевые поступления из фондов поддержки научно-технической деятельности. Преференции получат организации, отчисляющие деньги в Российский фонд технологического развития и аналогичные фонды: сейчас эти средства не облагаются налогом на прибыль в пределах 0,5% валовой выручки, предлагается увеличить этот лимит до 1,5%.

Организациям, использующим оборудование для научно-технической и инновационной деятельности, разрешат списывать на расходы стоимость такого оборудования в ускоренном порядке. Для этого к основной норме амортизации можно будет применять специальный коэффициент (не выше 2). А малые предприятия, работающие на упрощенке, смогут списывать на расходы все, что потратили на инновации и их патентование.

Бюджет почти ничего не потеряет. По расчетам Минфина, в 2007 г. весь этот пакет будет стоить не более 2,6 млрд руб. Больше всего компании сэкономят на ускоренной амортизации (1,2 млрд руб.) и на увеличении норматива безналоговых отчислений в научные фонды (1,1 млрд руб.). Правительство планирует рассмотреть проект на заседании 1 февраля, рассказал сотрудник Белого дома.

Как эти меры повлияют на инновационную активность, чиновники еще не подсчитали. Сделать это сложно, поскольку нет надежных оценок масштабов инновационной деятельности, объясняет директор

департамента Минэкономразвития Андрей Клепач. Он считает инновационный пакет Минфина "полумерами". У нас сроки амортизации едва ли не самые продолжительные в мире, нет переоценки фондов с учетом инфляции, сетует Клепач. Наши программисты платят НДС, ЕСН и их совокупная фискальная нагрузка составляет 40% и выше, тогда как у конкурирующей с нами Индии - 15%, возмущается он.

Ускоренная амортизация оборудования однозначно приведет к тому, что бизнес будет делать дополнительные вложения в инновации, рассчитывает министр образования и науки Андрей Фурсенко. "Это не слишком масштабные стимулы. Но чтобы сделать следующий шаг, надо посмотреть, как покажут себя эти меры", - рассуждает он.

Для компаний освобождение НИОКР от НДС крайне важно, радуется замруководителя налогового комитета РСПП Сергей Беляков.

Благодаря поправкам у компаний будет больше ресурсов на инвестиции в НИОКР. Жаль, что в пакет не вошло снижение единого соцналога, сетует Беляков. Ведь в высокотехнологичном секторе самые большие расходы - на оплату труда.

Инновационного бума не будет, уверен замдиректора Межведомственного аналитического центра Юрий Симачев. Налоговые меры способствуют лишь повышению интенсивности действующих проектов. А чтобы произошел технологический прорыв, нужно налаживать "стабильные условия хозяйствования", т.е. инвестиционный климат, уверен Симачев. Кроме того, в развитых странах помимо налоговых льгот обычно действуют многочисленные программы совместного с государством финансирования научных проектов, добавляет он. Бизнес начнет активно вкладывать деньги в разработки только тогда, когда появится реальная конкуренция, полагает эксперт "Деловой России" Антон Данилов-Данильян. А сейчас большинство российских предприятий ориентировано только на внутренний или еще более узкий региональный рынок и ничего менять в своей жизни им не нужно.

НЕ ЖАЛЕЮТ ДЕНЕГ НА НАУКУ

США - мировой лидер по инновациям. К такому выводу пришли исследователи из бизнес-школы INSEAD. В составленном ими рейтинге стран, больше всех инвестирующих в НИОКР, 2-е место занимает Германия, за ней - Великобритания и Япония. ОАЭ - единственная неевропейская страна из 15 лидеров.

Светлана ИВАНОВА
Александр БЕККЕР

источник: Ведомости
18.01.07

АВИАЦИЯ: ВЫВОД ИЗ ПИКИРОВАНИЯ

Как видит эту ситуацию экс-главком ВВС Петр Дейнекин.

Первый вопрос Петру Дейнекину был, естественно, о том, что его сейчас больше всего волнует. Генерал не стал задерживаться с ответом: "Беспокоит то, что и все четыре десятилетия моей офицерской службы - судьба нашей авиации. К сожалению, она утрачивает свои позиции как в военной области, так и в гражданской". Эта тема и стала главной в нашем разговоре.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО: ДЕЙНЕКИН ПЕТР СТЕПАНОВИЧ

Родился 14 декабря 1937 г. в г. Морозовске (ныне Ростовская область). В 1957 г. окончил Балашовское ВАУЛ. Служил в Дальней авиации. В 1969 г. окончил ВВА им. Ю.А. Гагарина, в 1982 г. - Военную академию Генштаба. С 1982 по 1984 г. - заместитель командующего 37-й Воздушной армией ВГК по боевой подготовке. В 1984-1988 гг. - первый заместитель командующего, командующий 37-й ВА. С мая 1988 по октябрь 1990 г. - командующий Дальней авиацией. Затем был назначен первым заместителем главнокомандующего ВВС. С августа 1991 по январь 1998 г. - главком ВВС. С июля 1998 г. в отставке. В 1998-2003 гг. работал начальником управления в администрации президента РФ. Генерал армии (1996). Герой России (1997). Заслуженный военный летчик СССР (1984). Доктор военных наук. Государственный советник РФ 1-го класса.

- Почему же, Петр Степанович, мы утрачиваем свои позиции?

- Чего греха таить, в так называемые годы застоя, которые для авиации на самом деле такими не были, выпускалось большое количество самолетов, особенно фронтовой авиации, но при этом мы заметно отставали в радиоэлектронном оборудовании, высокоточном оружии, средствах навигации. Но зато научились очень крепко делать фюзеляжи. Вторая наша боль еще со времен братьев Райт - это двигателестроение. И чем нас бьет сегодня международная конкуренция, так это нашими километровыми расходами топлива. Одной из главных причин закупок нашими авиакомпаниями иностранных воздушных судов считается их высокая экономичность.

Вместе с тем мне хочется упрекнуть в бездеятельности тех чиновников, которые обязаны по долгу службы заниматься нашей гражданской авиацией. Можно было бы для наших воздушных судов типа Ил-86, Ту-154 и др. создать определенные привилегии для эксплуатации на внутренних российских трассах и, если хотите, дополнительно финансировать те издержки, которые вынуждены нести компании из-за повышенного расхода топлива. За это время нужно ликвидировать отставание в двигателестроении, в части, касающейся километровых расходов, и выйти на современные международные нормы.

Правительством РФ созданы невиданные по льготам условия для поставки на российский рынок воздушных судов иностранного производства. Многим крупным компаниям разрешено не платить таможенные пошлины, что уже ставит эксплуатантов в неравные условия. Кроме того, эта авиационная техника сертифицируется без учета российских традиций, нашего российского менталитета, без учета традиционного опыта подготовки летных кадров.

В погоне за прибылью руководители авиационных компаний, зачастую не являясь профессиональными авиаторами, закупают старенькие воздушные суда иностранного производства, но с экономичными двигателями. Вследствие всего этого мы имеем ряд тяжелых летных происшествий. Эти лайнеры падают не только на территории России, но и по всему миру.

Причем, вот посмотрите, за 20 лет безупречной эксплуатации самолетов Ил-86 происходит катастрофа воздушного судна этого типа на взлете. Пассажиров там не было, только экипаж. И Межгосударственный авиационный комитет (МАК) тут же запрещает полеты всех воздушных судов Ил-86. Для того чтобы прийти в себя после этой волонтеристской выходки, МАК понадобилась пара суток. Был вызван из отпуска генеральный конструктор Новожилов, но претензий к самолету не возникло. В итоге была сделана хорошая мина при плохой игре, а Ил-86 залетал так же успешно, как он летал до этого несколько десятилетий. Это самый безаварийный гражданский лайнер в мире. Я готов подтвердить это цифрами.

Теперь вспомним трагедию, когда А-310 в Иркутске потерпел катастрофу, и за ним потянулись аварии - то разгерметизация кабин, то отказ двигателей... И

что? Тишина. В задаче спрашивается: кто же сертифицировал эти "иномарки", бывшие в употреблении несколько раз в различных авиакомпаниях, и кто давал им допуск к полетам? Тишина... Находят "черные ящики", но вместо того, чтобы опубликовать их расшифровку в СМИ по мере установления каких-то фактов, молчат месяц. Спрашивается: зачем ждать? Чего ждать? Расшифровали какой-то факт, выдали, что тут сложного? А так начинаются домыслы и различные, порой необоснованные, предположения.

Зачастую приходится только ждать, когда МАК соизволит выдать кому-то удобные результаты анализа "черных ящиков". Из личного опыта знаю, что ночи хватает, чтобы их расшифровать, если, конечно, они сохранились. Все становится ясно. Просто начинается возня, и каждый спасает честь - мнимую честь - своего мундира. А через несколько месяцев боль потерь затмевается другой трагедией и уже мало кто, кроме родственников погибших, вспоминает о случившемся.

Вспомните период, когда по всему миру падали "Боинги". На телеэкранах появился вице-президент США Гор и заявил: "Боинг" - самый надежный самолет в мире". После этого с телеэкранов - ни одного дурного слова в адрес производителей американской авиационной техники. Нам же удушают по всем параметрам: то по отсутствию оборудования предупреждения столкновения, то по шумности двигателей, то по иным причинам. Идет острая конкурентная борьба на международном рынке транспортных авиационных услуг.

Цены на топливо растут... И это понятно. Но для российских авиакомпаний, выполняющих внутренние рейсы, и российских производителей авиатехники авиационное топливо необходимо выделять по внутригосударственной, льготной цене, тогда у нас народ будет летать.

- Ну а что касается военных самолетов?

- Что касается военных самолетов, я не вижу иного выхода из сложившейся ситуации, кроме того, который избрало нынешнее руководство ВВС, - это модернизация авиационной техники, потому что при таком финансировании ну невозможно придумать что-либо более эффективное.

До сих пор не могу себе простить, что за семь лет исполнения должности главнокомандующего Военно-воздушными силами я не сумел организовать выделение ВВС либо отдельной строкой, либо отдельным постановлением правительства необходимого количества топлива, для того чтобы наши летчики ежегодно выполняли цивилизованные нормы налета. Ну хотя бы 80% от них, потому что мы теряем, причем эта тенденция устойчивая, интерес молодежи к службе в ВВС. То же самое произошло и в гражданской авиации.

Был период, когда летчики высочайшей квалификации летали борпроводниками, работали кладовщиками. Сейчас они определились со своим местом в жизни, их как пилотов на борт не вернуть. И мы скоро докатимся до такой ситуации, что некому будет летать. Уже сейчас на тяжелые воздушные суда берут пилотов, имеющих высшее образование, но с налетом меньше самого нижнего допустимого уровня. А скоро и того не будет.

Почему? Вот летают наши пилоты на воздушных судах иностранного производства, владеют англий-

ским языком... Раз они летают на иностранных самолетах, раз они летают за границу, так давайте им платить так же, как пилотам зарубежных авиакомпаний. Ведь нет, им навязали жесточайший режим эксплуатации за счет их здоровья... И все. При этом сказочно обогащаются владельцы авиакомпаний.

Сейчас в гражданской авиации идет беспощадная эксплуатация летного состава. 90 часов в месяц на Boeing или A310. Совесть есть у вас, господа, или нет? Так же нельзя - выжать человека как лимон и выбросить, взяв взамен другого. Летчика надо воспитывать десятилетиями, чтобы он был надежен как профессионал и не допускал такого, что произошло в Адлере.

- Там явно срыв самолета был?

- Нет - там явно низкая квалификация экипажа. То есть они совершенно не способны пилотировать машину в особых случаях, потому что привыкли летать в комфортных, упрощенных условиях. С другой стороны, сейчас вместо штурвала - джойстик, вместо приборной доски - дисплеи, вместо рычагов - клавиши. А ведь это серьезная перестройка психологии летного труда, требующая определенного времени и не терпящая поспешности.

- Хотелось бы услышать ваше мнение и о том, что случилось в Иркутске...

- Все тот же человеческий фактор, но на высшем уровне управленческого звена нашей гражданской авиации. Есть так называемый "минимум инженеринг мил", то есть перечень тех неисправностей, с которыми разрешается эксплуатация воздушного судна. Если, допустим, в кабине неисправен вентилятор, который гоняет воздух, понятно, что без него в полете можно обойтись. Но когда у вас не работает один из реверсов тяги и это считается нормальным, то у меня просто нет слов...

- То есть все знали, что у "Аэробуса" такая неисправность?

- Безусловно. И с таким дефектом этот лайнер выполнял перевозки пассажиров, но в Иркутске пилот оказался неподготовленным к тому, что один двигатель у него тащит машину назад при включении реверса, а другой, при его отказе - вперед. В результате машину развернуло и она сгорела в гаражах.

- У военных летчиков, да и вообще у офицеров слово "реформа", которое сейчас и не употребляется, ассоциируется прежде всего с сокращением численности, и не более того. На ваш взгляд, что сейчас означает реформа ВВС?

- Реформа не может начаться и закончиться в строго назначенный час, к примеру, как война. Это размытый во времени процесс, и он носит, конечно же, длительный характер. Если говорить по-крупному, то сейчас изжили себя такие объединения, которые существуют в ВВС, потому что по своему наполнению они уже не могут представлять в штатном составе или в армейском комплекте той грозной силы, которой были в годы Великой Отечественной войны. Хотя ударная мощь самолетов по сравнению с тем периодом возросла несопоставимо. Я бы эти объединения упразднил. При этом Дальнюю и Военно-транспортную авиацию в том виде, в каком они существуют сегодня, безусловно, надо сохранить. У них есть своя специфика и у них как раз удачно сочетание организационно-штатной структуры и боевых возможностей.

На громадных театрах предполагаемых военных

действий невозможно за счет одного объединения ВВС и ПВО создать какую-либо значимую авиационную группировку, поэтому неизбежно привлечение в ее состав дополнительных соединений. Конечно, нужно, во-первых, более централизовать управление и, во-вторых, укрупнить авиационные объединения. То, что было сделано в 1942 году, когда ВВС изъяли из подчинения командующих не только армиями, но и фронтами и создали из них оперативные объединения, которые назывались воздушными армиями. Это был, безусловно, мощный организационно-штатный рывок. Ну а затем шло постоянное "перетягивание каната" с переменным успехом - то в пользу сторонников децентрализованного управления авиацией, то наоборот - чаша весов склонялась в сторону тех, кто считал, что авиация должна применяться централизованно.

- А что вы вкладываете в понятие "децентрализованное управление"?

- Это когда происходит дробление, к примеру, вида Вооруженных Сил по частям и подчинение их по принципу всем сестрам по серьгам. Так было у нас с танками и авиацией в 1941 году, то есть на всем фронте, от Одессы до Североморска, все имеющиеся самолеты и танки были равномерно распределены. В результате наши войска потерпели жесточайшее поражение и на земле, и в воздухе в начальный период войны.

Я лично являюсь ярким сторонником централизованного управления авиацией и сосредоточения ее главных сил на основных направлениях. Это классический принцип военного искусства, касающийся не только авиации, но Вооруженных Сил в целом еще со времен Эпаминонда. Во время Беотийской войны в битве при Левктрах в 371 году до н. э. со считавшейся непобедимой фалангой спартанцев он построил свой боевой порядок, извините за непарламентское выражение, в форме кочерги. Полководец отказался от равномерного распределения сил по фронту. Там, где находился ее выступ, сражение определило свой победный исход.

Сейчас многие руководители - выходцы из ПВО, да и некоторые представители из состава бывших ВВС подвергают критике объединение ВВС и ПВО в один вид Вооруженных Сил. А я по-прежнему считаю, что ВВС и ПВО необходимо было объединить сразу, как только развалился Советский Союз. При этом потери были бы гораздо меньшими и никто бы Противовоздушную оборону как вид не разрушал. Всего-навсего были бы объединены два громадных штаба - ВВС и ПВО - и убраны дублирующие друг друга структуры. Уж как там их в деталях объединяли - это может быть подвергнуто какой-то критике, но я лично не сторонник критических и демагогических рассуждений со стороны людей, которые не отвечают за состояние дел, не командуют, не работают, а со стороны расставляют акценты. Многие из них никогда ничем не командовали, всю жизнь проработали, именно - проработали, а не прослужили в научных учреждениях и тем не менее принимают участие в этих дискуссиях.

- Какова, по вашему мнению, вероятность того, что в ближайшие 10-15 лет в связи с созданием региональных командований будут ликвидированы управления видов и родов войск?

- Думаю, управления видов сохранятся по принципу сфер применения - воздух, суша, море, то есть будут

Сухопутные войска, ВМФ, будут ВВС. А командования станут структурами оперативного назначения, которые займутся только боевым применением, то есть они будут воевать. Административные функции должны быть централизованы до уровня Генерального штаба и Министерства обороны. Главкоматы должны сохраниться, и примерно на двух-трех направлениях возможных конфликтов нужно иметь оперативные структуры, которые командовали бы всем, что им подчинено. При нынешнем составе ВВС они должны применяться как маятник от одного театра военных действий к другому. Авиационные соединения не должны быть по принципу зенитных ракетных войск прибиты как гвоздями к местам постоянной дислокации. Они должны широко маневрировать.

Это мы в свое время показали в 1993 году, когда провели учения "Восток-93". Тогда группировки фронтовой авиации совершили передислокацию из районов Липецк, Воронеж, Курск в Приморье. Вся операция заняла 12 часов. Именно после этого учения министр обороны Павел Грачев принял нашу сторону и авиационные соединения остались в непосредственном подчинении главнокомандующего ВВС. А ведь когда состоялся вывод наших войск из бывших республик Союза, то оказалось, что количество округов соответствовало количеству общевойсковых армий. Нашим общевойсковым командирам просто нечем было командовать, а очень хотелось: "А что это за авиация, которая находится на территории вверенного мне округа, но мне не подчиняется? Передайте эту воздушную армию мне".

- То есть, образно говоря, ветер оттуда дул?

- Оттуда он дул всегда. Генеральным штабом командовали тоже общевойсковые начальники. Они эту идею поддерживали. И тем не менее нам тогда удалось отстоять централизованное управление авиацией. Будем надеяться, навсегда.

- Вы неоднократно бывали за рубежом, встречались с зарубежными коллегами, то есть имеете возможность сравнивать. Что отличает именно нашего советского летчика, русского летчика?

- Отличает фанатичная любовь к своей профессии. У меня создалось такое впечатление, что большинство наших летчиков, даже при условии нищенской зарплаты, все равно осталось бы в кадрах ВВС, имея хотя бы малейшую возможность летать.

Бросилось в глаза то, что наши зарубежные коллеги во многих отношениях не настолько слабы, как нам это пропагандировалось десятилетиями. Они воспитаны в достаточной степени. Во всяком случае, в Бразилии в училище летчиков наблюдал такую картину, когда начальник вуза обедал вместе с курсантами в столовой. Ни один из его подчиненных не посмел выйти из столовой, не подойдя к столу начальника и кивком головы не спросив у него разрешения уйти.

Кроме всего прочего, у зарубежных авиаторов очень сильные традиции. Хотя история короче российской, но они очень чтят своих национальных героев. Имена присваиваются и кораблям, и самолетам, и ракетам. Там хотя и отсутствуют политорганы, подобные нашим, но воспитательная работа поставлена очень хорошо.

Ну и третье, конечно же, материальное благополучие. То, о чем мы с вами говорили в отношении гражданских пилотов, касается и тех, кто служит в военной авиации - начиная от главнокомандующего и

заканчивая рядовым летчиком или техником. У нас по-прежнему не ценят профессию защитника Родины так, как она того заслуживает.

- Сплошное радиолокационное поле над Россией - это несбыточная мечта или вполне решаемая задача?

- Что касается концепции сплошного радиолокационного поля, надо признать и смириться с тем, что сплошного радиолокационного поля над Россией не будет. Ни одна экономика ни одной даже самой развитой страны не способна обеспечить такую огромную территорию, как наша, сплошным радиолокационным полем. При наличии космических средств навигации оно и не нужно. Лучше создать группировку спутников, которая будет выводить самолеты в заданную точку с точностью до пяди трубы. А все эти локаторы, все эти мысли образца 30-х годов уже безнадежно устарели. Кроме того, сейчас есть автономные инерциальные системы на каждом самолете, которые обеспечивают такую точность навигации, о которой раньше не приходилось и мечтать. Естественно, некоторые районы и объекты должны быть обеспечены сплошным радиолокационным полем, но всю территорию России прикрывать нет смысла.

- В то время когда вы находились на посту главнокомандующего ВВС, были сняты с вооружения самолеты с одним двигателем. Как вы сейчас оцениваете то решение?

- Положительно. Это мое глубокое убеждение, которому я остаюсь верен до сих пор, хотя и сейчас я читаю категорические несогласия с моим решением. Конечно, я к этому отношусь с уважением. Я не имею права на невосприятие своих оппонентов, но прежде всего хочу напомнить, что после развала Союза в наших ВВС из 13 тысяч самолетов осталось 6 тысяч и предстояло дальнейшее сокращение. Встал вопрос: какие самолеты выводить из боевого состава? Те машины, с которых по 100 раз за год летчики катапультируются из-за отказа двигателя, или те, которые имеют два двигателя и в случае отказа одного позволяют выполнить боевую задачу и вернуться на свой аэродром?

- Была соответствующая статистика?

- Конечно. Мы ежегодно теряли в летных происшествиях более 80 летательных аппаратов, теряли в мирном небе. В дальнейшем количество летных происшествий падало, но имели место тяжелые происшествия с гибелью гражданского населения. Тот бардак, что творился на земле, неизбежно переносился в небо. Что касается самолетов с одним двигателем, то я не помню ни одного летного дня ВВС, чтобы главнокомандующий ВВС не доложил министру обороны о том, что у него опять кто-то катапультировался на взлете. Это было системой.

- Но Су-17 занимал свою определенную нишу в боевом составе... Или это все-таки была небольшая потеря для ВВС?

- Дело в том, что Су-17 - это штурмовик. Или, как его еще называли, истребитель-бомбардировщик. Но в составе ВВС был и более надежный, и более эффективный штурмовик - Су-25. Будучи первым заместителем главнокомандующего ВВС и проводя проверки полков, летающих на Су-17, я лично убедился в крайней неэффективности этих машин. Они даже в простых метеоусловиях не могли метко поражать наземные цели. Вместе с тем Су-25 прекрасно показал себя

в Афганистане. Он способен нести около 4 тонн боевой нагрузки, может применять ракеты с тепловой и лазерной головками самонаведения, обычные и корректируемые бомбы. То есть это была полная замена Су-17. Су-25 с ласковым названием "Грач" новее, надежнее. Его больше любит летный состав.

- Каковы, на ваш взгляд, нынешние условия для развития авиации?

- Вы вспомните Германию, когда ей в соответствии с Версальским договором запрещалось иметь флот, авиацию, а армия - не более 100 тысяч. СССР помогал ей готовить летчиков. Только в Липецке 235 немецких пилотов научились летать, после чего шли в кавалерию и пехоту. Для отвода глаз создавались различные агентства воздушных сообщений, затем - Дералюфт. Немцы вовсю летали на планерах, у нас и в Италии размещали предприятия своей авиационной промышленности. В Филях в свое время функционировал завод Юнкерса. Таким образом, в кратчайшие сроки были созданы Люфтваффе. Они занимались авиацией даже в жестких условиях Версальского договора. У нас же есть все условия для развития, но мы их не используем. А без авиации Россия - это не Россия. Нефтедолларов у нас предостаточно, и не только нефте-, но и, если хотите, угледолларов, алмаздолларов, лесодолларов и камнедолларов. Наряду с этим имеет место крайне неэффективное их использование.

В народе приветствуются нынешние четыре президентские программы, но еще одной программой должна быть программа возрождения, поддержки и развития авиации. Причем ее должно возглавить первое лицо государства, иначе ведущие страны мира задушат нас в своих авиационных объятиях.

Юрий БЕЛЯЕВ

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
17.01.06



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

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

WWW.KSAN.RU

"НАШ ВЕНТИЛЯТОР – ЛУЧШИЙ В МИРЕ"

Интервью директора ЦАГИ Влади- мира Каргопольцева.

Структура активно создаваемой сегодня Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и состав ее участников известны, они уже поделены на подразделения по характеру выпускаемой продукции - пассажирские самолеты, военные, вертолеты... И только принципы взаимоотношений нового гигантского холдинга с научными учреждениями определены пока не до конца. В частности, с Центральным аэрогидродинамическим институтом, легендарным ЦАГИ. Какое место в структуре будущей авиационной отрасли должно занять ключевое научно-исследовательское учреждение авиационной промышленности, в каком состоянии ЦАГИ сегодня, какие есть у него новые наработки? Об этом и многом другом обозревателю "Времени новостей" Николаю Пороскову рассказал директор ЦАГИ Владимир Каргопольцев.

ДЬЯВОЛ В МЕЛОЧАХ

- Процесс концентрации и производства, и научной мысли закономерен, это мы наблюдаем в мире. Проявлений процесса два. Первый - создание разного рода межгосударственных объединений. В частности, в Европе для создания перспективных самолетов используются научные и производственные ресурсы сразу нескольких стран: крыло делается в одном месте, фюзеляж в другом, сборка - еще где-то. Это стало возможным благодаря прогрессу в технологиях. Я имею в виду активное внедрение CALS-технологий. Это, в частности, цифровое описание поверхностей сложной формы, компьютерное проектирование. Благодаря им есть возможность осуществлять сборку сложных машин, используя компоненты, изготовленные в разных местах, на разном оборудовании и с разными технологическими процессами. Такой подход стал уже мировой практикой.

На презентации Boeing 787 представитель фирмы сказал: мы поставили цель собрать этот самолет за четыре дня. И собрали. Это рекорд. Недавно я вернулся из Комсомольска-на-Амуре, где на авиационном заводе мы наблюдали за ходом работ по самолету Superjet 100. За последние два года там произошли разительные перемены. Предприятие работает по мировым стандартам: великолепное оборудование, оснащение. И цикл создания самолета соответствует мировым перспективным подходам.

- Чем вы объясняете такие перемены?

- Россия (и ЦАГИ в частности) всегда была на переднем фронте в области научных достижений. И сейчас, несмотря на все проблемы, мы сохраняем лидирующие позиции в области аэродинамики, динамики полета, систем управления, прочности. Но у нас всегда была проблема со скоростью внедрения наших идей, их реализация не соответствовала мировым стандартам. У нас трудоемкость изготовления самолета существенно больше, чем за рубежом. На

финишной сборке она еще более возрастает. Дело в том, что мы очень задержались с техническим перевооружением.

В развитии современной техники наступает интереснейший момент: предлагая новации, мы должны хорошо представлять, как они могут быть реализованы в конкретных машинах с минимальными потерями ресурсов и времени. Для этого необходимо и новое оборудование, и новое мышление. Новое интеллектуальное оборудование позволяет по-другому взглянуть и на процесс проектирования. То, что проектировалось по старым стандартам, на новых станках реализуется неэффективно. Работа на новейшем оборудовании по старым чертежам не даст большого выигрыша. Сегодня есть примеры скоростного, сквозного цифрового проектирования, этот метод уже реализован на аэродинамических моделях.

- Иногда слово "модель" вызывает ощущение легковесности: все же это не самолет.

- В действительности модели, которые используются в наших экспериментах, соответствуют уровню сложности настоящих летательных аппаратов, а иногда бывают и сложнее. Стоимость одной модели, на которой мы проводим испытание в аэродинамических трубах и на стендах, может быть несколько миллионов долларов. Это практически цена настоящего самолета. Для строительства модели требуются самые сложные, перспективные технологии. И они нами разработаны. Освоив эти технологии, мы увидели, что они обладают определенной универсальностью и могут быть применимы при создании не только модели, но и самого самолета, а также технически сложных устройств в других областях техники. Например, цифровое описание сложных поверхностей, создание программ, с помощью которых эту "цифру" переводят в металл на станках с числовым программным управлением (кстати, первый станок с ЧПУ, сделанный в СССР, появился именно в ЦАГИ). Эти технологические программы всегда были из области ноу-хау. На той же "Горбушке" можно купить любые конструкторские программы, но вы не купите программ технологических - они всегда держатся под семью замками. Там много разных нюансов - дьявол сидит в мелочах.

"КОБРА ПУГАЧЕВА" В ПЛОСКОМ ШТОПОРЕ

- Но технологии ничто, если их невозможно использовать, как вы сказали, на старом оборудовании. А в нашем ОПК оборудование в основном старое.

- Мы выработали стратегию технического перевооружения, которая, надеюсь, будет реализована через создающийся при ЦАГИ технопарк. Планируем продвигать новые технологии. Например, скоростного фрезерования. Сейчас эта проблема - одна из главных. Конструкция самолета раньше разбивалась на множество мелких элементов, каждый из которых сделать было сравнительно легко. Однако потом эти элементы нужно было соединить методами сварки, клепки и т. д. В итоге надежность аппарата невольно

уменьшалась. Другое дело, когда деталь изготавливается из монолита. Современные расчетные методы позволяют рассчитать такую деталь достаточно точно.

Мир пережил технологическую революцию. Современное производство переходит на крупноформатные фрезерованные панели, которые изготавливаются из цельного куска монолита. Трудоемкость этого процесса невелика, если использовать скоростные методы обработки металла. Мы в ЦАГИ достигли поистине удивительного результата - на наших станках изготавливаем детали на порядок быстрее, чем это делается в мире. Просто изучили тщательно процессы, посмотрели их под тепловизором и сформировали совершенно необычные режимы резания: перешли от хрупкого разрушения к пластическому. Это позволило не только увеличить скорость резания, снизить трудоемкость, но и повысить чистоту и точность. Детали в этом случае не требуют дополнительной обработки.

- Почему же тогда и у Су-27, и у МиГ-29 планер существует неизменным, наверное, уже лет 20, меняются лишь электроника и авионика?

- Это не совсем так. Появился самолет с управляемым вектором тяги, появляются новые органы управления. В авиации, как и во всем машиностроении, происходит два процесса. Первый - эволюционное развитие техники: создав удачный образец, мы наращиваем его возможности без кардинальной переработки машины. Второй - создаем прорывной продукт, который выводит технику на совершенно иной качественный уровень развития. И сейчас авиация переживает переход от самолетов четвертого поколения к самолетам пятого, просматривается уже переход к машине шестого поколения. Мы видим концептуально, как этот аппарат должен выглядеть. Может быть, это дерзкое заявление, но в общих чертах уже представляем аппараты седьмого и даже восьмого поколения.

- В чем принципиальное отличие этих поколений?

- У каждого целый ряд новых свойств. Они продиктованы требованиями рынка, который мы отслеживаем. В мире велико внимание к безопасности полетов, это проблема номер один. В ней 70-90% отводится человеческому фактору. Поэтому ЦАГИ разрабатывает совершенные средства обучения летного состава. Летчик на тренажере отыгрывает возможные опасные ситуации. Через тренажеры ЦАГИ прошли все летчики-испытатели, все космонавты. Цель одна - снизить роль пресловутого человеческого фактора. Когда отрабатывалась известная теперь во всем мире фигура - "кобра Пугачева", были ситуации, которые ставили летчика в непростое положение. Например, самолет входил в так называемый плоский штопор. На наших тренажерах отрабатывался выход из него. К сожалению, развитию тренажеров пока не уделяется должного внимания. Учебные центры оснащены ими недостаточно.

Второе направление - автоматизация некоторых режимов полета, чтобы минимизировать, а то и исключить вмешательство пилота в процесс управления. Например, ЦАГИ разработал алгоритмы взлета и посадки самолета, которые даже при неправильном пилотировании исключают касание земли концом крыла или хвостом. Таким образом в шесть раз снижается вероятность аварийных ситуаций на этих режимах. Вообще мы посмотрели весь цикл полета самолета, определили "удельный вес" каждого режи-

ма в плане безопасности. Известно, что самые аварийные этапы - взлет и посадка. Затем полеты в турбулентной атмосфере. Все помнят недавнюю трагедию самолета, упавшего под Донецком. Он попал в турбулентную атмосферу, началась болтанка, летчик перешел на ручное управление, чем ухудшил положение. В итоге, когда пилот начал набирать высоту, самолет забросило на большие углы атаки и он попал в плоский штопор.

Еще одна проблема - система управления и в конечном итоге конструкция аппарата, его прочность. Мы поставили очень дерзкую задачу обеспечить высокий ресурс конструкции. Решить ее поможет школа прочнистов нашего института, которая сегодня признана лучшей в мире. Американцы пытаются многие наши правила прочностных расчетов использовать в своей практике.

БОРТ НА БОРТ

- В школе прочнистов сомнений нет, но вот экологические требования Международной организации гражданской авиации (ИКАО) поставили Россию в сложное положение...

- Но не потому, что у нас на этот счет не было научного багажа. Он был, но не внедрялся. И западные фирмы использовали свое конкурентное преимущество. Самолетный парк там регулярно обновлялся. В России сейчас один из самых старых самолетных парков. Неприятности начались еще в 90-е годы. Обедневшие россияне не могли покупать дорогие авиабилеты, самолеты летали мало, и имевшийся тогда их парк оказался избыточным. Компании-перевозчики сказали: нам новая техника не нужна. Это привело к параличу авиазаводов, которые прекратили выпуск своей продукции. В итоге сегодня парк устаревших самолетов активно списывается, что привело к образованию дефицита провозных способностей: средства у людей есть, а летать не на чем. Перевозчикам остается либо покупать зарубежную технику, причем не новую, подешевле, либо создавать свою. Но заводы после многих лет простоя, естественно, отстали в технологиях, потеряли кадры. Сегодня российский авиапром выпускает в год 10-12 самолетов (в СССР - сотни). При такой нагрузке предприятия нерентабельны. Созданные и создаваемые сейчас новые поколения гражданской авиационной техники, и, прежде всего, семейства Ту-204, Ту-334, Superjet 100, в полной мере соответствуют, причем со значительным запасом, современным требованиям ИКАО по экологии.

- Качество существующего самолетного парка тоже оставляет желать лучшего?

- Нет, самолеты типа Ту-204, Ту-334 вполне конкурентоспособны, вопрос в том, что они очень сильно "провалились" по технологии изготовления, поскольку сделаны по старым стандартам. То есть, велика трудоемкость их изготовления.

- А надежда российского авиапрома - Superjet 100?

- Он делается по новой, компьютерной безбумажной технологии. Применяется бесстыковая сборка, когда с помощью лазерного луча проводится стыковка отсеков. Подгонка "молотком" уже не требуется. Цифровая технология позволяет решать задачу с минимальными проблемами.

- Почему же самолетов российского производства мало в наших компаниях-перевозчиках? Почему их неохотно сертифицируют?

- К сожалению, в вопросе сертификации авиационной техники подход у нас оказался односторонний. Если по общемировым нормам самолеты сертифицируются по принципу "борт на борт", т.е. мы просертифицировали ваш самолет, вы извольте наш, то у нас такая политика отсутствовала. Но это отдельная тема.

ОТСТАВАНИЕ ОТ ГИПЕРЗВУКА

- Как сказались на российском самолетостроении революция в области материалов, произошедшая в мире в 90-е годы прошлого века?

- Мы ее частично пропустили. Уровень использования композитных материалов в перспективных самолетах - 40-50%. Нам, чтобы выйти на этот уровень, надо освоить волокна, связующие элементы, методы испытания. В связи с этим, и не только с этим, мы перестраиваем идеологию работы института. Раньше роль синтезатора предлагаемых нами различных технических решений выполняло конструкторское бюро самолетостроительной фирмы, а сейчас нам самим надо соединить в продукте все - аэродинамику, прочность, ресурс, живучесть, безопасность. Заказчику, то есть КБ, мы предлагаем совместное конкретное решение. Например, сейчас в сотрудничестве с Московским вертолетным заводом им. Миля создали цельнокомпозиционную лопасть винта вертолета - безусловно, лучшую в мире по своим характеристикам. Она доведена до состояния практического внедрения.

- То, о чем вы сказали, можно считать новым уровнем взаимоотношений ЦАГИ и конструкторских бюро авиастроительных фирм?

- Нового в этих взаимоотношениях много. Сейчас КБ все в большей мере интересуется результатом, очень близкий к внедрению.

- И в советское время, и сейчас ваш институт относился к оборонным предприятиям. Каков сегодня у ЦАГИ государственный оборонный заказ?

- Раньше это была основная часть нашей работы, сейчас же существенно преобладают работы в области гражданской авиации. Доля гособоронзаказа в общем объеме работ института пока остается минимальной. Но, понимая важность работ по оборонному направлению (все же речь идет об обеспечении государственных интересов), мы иницилируем их проведение, опираясь пока на свои внутренние ресурсы. Нельзя потерять задел в стратегически важной для страны области.

- Насколько прочен в ЦАГИ научный задел, позволяющий находиться "на уровне", конкурировать с западными фирмами?

- Недавно я попросил наших специалистов подготовить сравнительную диаграмму, в каких областях 20 лет назад мы имели мировое лидерство, где уступали и как обстоят дела сейчас. Результаты получились довольно интересные. За эти годы мы достаточно потеряли в потенциале, научно-технический задел вычерпывался гораздо быстрее, чем пополнялся. Но преимущества, которые мы имели по целому ряду направлений, сохранились. Сегодня мы должны более продуманно и целенаправленно под-

ходить к вопросам международного сотрудничества. На наш взгляд, не нужно вкладывать деньги в те области, где мы очень отстаем от промышленно развитых стран и где требуются колоссальные ресурсы, чтобы достигнуть мирового уровня, лучше решать проблемы в кооперации с другими странами. Однако в области, где мы ушли вперед, нужно вкладывать средства опережающими темпами, чтобы закрепить лидирующие позиции. Стремление обеспечить мировой уровень во всех без исключения областях вряд ли сегодня реализуемо.

- Где именно мы отстаем и где впереди?

- Россия сохраняет мировое лидерство в области аэро- и гидродинамики. Ведущие мировые авиационные центры, такие, как Boeing, Airbus, Embraer, новые развивающиеся центры Китая, Индии вынуждены с этим считаться. Они активно работают с ЦАГИ по целому ряду проблем, и аэродинамический облик их летательных аппаратов создан при нашей непосредственной помощи. Это же можно сказать о позиции института в области прочности летательных аппаратов, динамики полета, систем управления. В ЦАГИ разработаны получившие мировое признание методы экспериментальных исследований с использованием самых совершенных средств, включая лазерные и тепловизионные.

В 80-х годах мы были мировыми лидерами в области беспилотных летательных аппаратов, сейчас отстаем. То же самое с гиперзвуком, а это одно из самых перспективных направлений в развитии авиации. Весь мир кооперируется для проведения работ в этой затратной области и добивается неплохих результатов. Мы же пока пытаемся решить эти задачи сами. Кстати, обе они напрямую связаны с созданием новых видов вооружения и военной техники.

- С кадрами у вас обстоят дела так же, как и во всей оборонке?

- Раньше ЦАГИ подпитывался выпускниками с "красными" дипломами лучших вузов страны: московских МГУ, МФТИ, МАИ, МАТИ, МВТУ им. Баумана, вузов других городов. Концентрация талантливейшей молодежи позволяла формировать научные школы, эшелонированные по возрасту: были авторитеты, средний слой, молодежный. В последние годы вымыт средний слой, ушла часть молодежи, осталось старшее поколение. Однако сейчас проявляется, хотя и слабо, приток молодежи. Если не станем платить ей больше, предоставлять жилье, через несколько лет проблемы с научными кадрами могут еще более обостриться. Мы наметили конкретные меры по привлечению и закреплению в институте талантливой молодежи.

АВИАЦИЯ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ УКЛОНОМ

- Вы в аэродинамической трубе продуваете не только самолеты, но и железнодорожные составы. Это новое направление в деятельности института?

- Еще Николай Егорович Жуковский в уставе ЦАГИ записал: институт создается для нужд авиации, а также для решения задач в интересах народного хозяйства страны. Этой традиции мы стараемся следовать и сегодня - в интересах российских и зарубежных заказчиков. Фирма Siemens обратилась к нам с просьбой провести испытания поезда, который дви-

жется с самолетными скоростями - 300 км в час. Мы исследовали физику этого явления, и оказалось, что поезд по конструкции достаточно совершенен, однако ряд позиций следовало улучшать. Мы увидели проблему движения поезда при боковом ветре - появляется дельтавидный вихрь, похожий на тот, что возникает при обтекании треугольного крыла самолета. Вихрь действует на очень большую боковую поверхность поезда и создает громадную опрокидывающую силу. Она может просто скинуть поезд с рельсов. Есть проблема при встречном движении скоростных поездов, движении в тоннеле. Мы предложили свои решения, которые продемонстрировали на международной выставке в Ганновере полтора года назад, они вызвали большой интерес у специалистов. "Российские железные дороги" в свое время проявили к этому поезду интерес. Надеюсь, этот интерес, в конце концов, будет реализован в форме каких-то конкретных договоренностей.

- А автомобили для чего продуваете?

- Нужно сделать так, чтобы автомобиль обладал наименьшим сопротивлением, устойчивостью в движении, чтобы при высоких скоростях его прижимало к земле, а не отрывало от нее. Эта задача для нас - классическая. Мы исследовали физику обтекания автомобиля и дали рекомендации ВАЗу. Но затем, еще в советское время, завод построил свою аэродинамическую трубу и мы передали туда все методические материалы, научили с ними работать. Практически мы передали туда свое ноу-хау.

Но есть еще одна сфера в автомобилестроении, где наши ресурсы оказались более востребованы - это проблема внутренней аэродинамики автомобиля, охлаждения подкапотного пространства. Один из уральских заводов разрабатывал мощнейший, величинной с дом, трактор для вскрышных работ на алмазных месторождениях. Но оказалось, что трактор работоспособен до температуры +4С, затем начинает перегреваться. Трактор уже сделан, кардинальные переделки были бы равносильны созданию нового. Уральцы пришли к нам. Мы им сделали вентилятор и дали рекомендации, которые позволили повысить работоспособную температуру до 28 градусов тепла.

- Вентилятор - он и в Африке вентилятор. Что такого с ним можно сделать?

- А наш признан лучшим в мире. Мы выиграли конкурс по вентиляторам для Fiat, сделали вентилятор для Volvo, такие же вентиляторы летают и на Международной космической станции (МКС). Лучшим признан и наш рулевой винт вертолета. И то, и другое - воздухоперемещающие машины. Мы сумели поднять их КПД сразу на 15-25%. Это рекордная цифра, сейчас таких винтов в мире нет. Достигнуто все за счет конфигурации, профилировки, сечения, крутки лопастей - вещи тонкой, сложно настраиваемой. Вертолеты одновинтовые имеют одну особенность: при полете в сложных условиях, при боковом ветре и сзади винт может терять тягу, вертолет начинает крутиться. В мире по этой причине произошло 150 катастроф, из них половина - в России. Новый винт создает запас тяги, и ее потеря нестрашна. Кроме того, поменяли некоторые характеристики. Если раньше при режиме вращения тяга винта падала, то теперь она, наоборот, стала возрастать. Это поможет резко сократить аварийность вертолетной техники.

"РОДИНУ-МАТЬ" ПРОДУЛИ

- Насколько мне известно, есть еще одно приложение усилий ЦАГИ, совершенно нестандартное - вантовые мосты.

- Да, такие мосты с нашей помощью строятся. Один из них - в Москве, в районе Крылатское. При ветре вантовый мост начинает раскачиваться и может возникнуть эффект резонанса. Тогда силовые пилоны будут закручиваться и мост разрушится. Мы сделали макет моста, включая и его подвесной ресторан-бочку, и продули в трубе. В итоге поняли, как надо устанавливать этот сложный мост, и дали практические рекомендации строителям.

Есть еще проблема аэродинамики высотных зданий, связанная прежде всего с их прочностью. Если здание сделано неправильно с точки зрения аэродинамики, могут возникнуть ветровые нагрузки, которые при определенных условиях даже разрушают отдельные силовые элементы - несущие панели. В мире были такие случаи. Кроме того, существует серьезная экологическая проблема в градостроительстве. Для ее решения мы разработали методику исследований. В нашем институте продуваются в аэродинамической трубе макеты целых жилых кварталов. Мы выяснили, где при определенных направлениях ветра концентрируются вредные вещества. И концентрация может быть существенно выше, нежели в среднем по району. Вы наверняка видели, как ветер во дворе сметает мусор в кучу. Сегодня мы можем давать конкретные рекомендации строителям, чтобы этого избежать.

- И есть такие заказы?

- Что касается мостов, то до строителей дошло - нужно продувать. По высотным зданиям и сооружениям есть только отдельные заказы. Кстати, еще со времен Советского Союза. Тогда продували, например, памятник "Родина-мать" в Волгограде - были так называемые автоколебания меча. Более современный пример - сооружения на Поклонной горе. Есть проблема с подстилающей поверхностью автомобилей, самолетов, аппаратов на воздушной подушке.

СОПЕРНИК ТИТАНА

- Сегодня на подъеме оружие на новых физических принципах. ЦАГИ им занимается?

- Не могу сказать, что мы занимаемся разработкой этого оружия, но исследованием фундаментальных проблем занимаемся. Например, мы активно используем лазерную технику для проведения физических экспериментов. Подсвечивая при испытаниях в трубе лазером, например, поверхность крыла, мы смотрим зоны разряжения, повышенного давления. Крыло получается расцвеченным в яркие краски, как попугай. Глядя на эту картинку, сразу понимаешь, где что и надо поправить. Это, кстати, мировое достижение - бароиндикаторное покрытие на уровне нанотехнологий.

- Нанотехнологии, как известно, применяются при создании новых материалов. Есть ли среди них альтернатива титану, от которого в значительной степени зависит самолетостроение?

- Мы часто бываем на зарубежных фирмах - производителях материалов, имеем представление о рынке. Проработки по замещению в авиации титана есть. Интересными и обещающими действительно

являются нанотехнологии, которыми мы активно занимаемся. Они позволяют внедряться в кристаллическую решетку материала. Хотя для России эта проблема не нова. Еще в 50-х годах прошлого века, когда полетели первые спутники, было обращено внимание на проблему старения отдельных материалов в условиях космоса. Тогда в ЦАГИ были изготовлены уникальные установки глубокого вакуумирования, где ионы металла разогнались до скорости 30-40 км в секунду. А это практически уже нанотехнологические приемы. Ионы металла имплантировали в кристаллическую решетку других материалов, меняя их свойства.

Нанотехнологии станут особенно необходимы в самолетах седьмого поколения. Чтобы правильно управлять аппаратом, надо знать условия обтекания в каждой точке до миллиметра. То есть надо, чтобы весь аппарат был утыкан наномембранами и вся информация стекалась в бортовую машину. Она организует работу наноактиваторов - микроскопических элементов, которые способны воздействовать на поток и принципиально менять его структуру в нужном направлении. Это новое направление в авиационной промышленности надо развивать, но все здесь зависит от финансирования.

CONCORD ДЛЯ ОЛИГАРХА

- В советской науке, о которой вы упомянули, было много любопытного. Например, самолет с изменяемой стреловидностью крыла? Почему от него отказались?

- Потребности в каждом техническом решении определены условиями эксплуатации аппарата. Изменяемая геометрия крыла - это не только повышение аэродинамической эффективности, но и весовые затраты, внесение дополнительных конструктивных сложностей. Баланс достоинств и проблем становится определяющим при решении принять или не принять ту или иную конструкцию. Нелишний вопрос, сколько это стоит и что в итоге даст. Сегодня формируются новые подходы, которые не требуют, как раньше, лобового решения вопроса. В частности, адаптивные поверхности, которые могут менять свою конфигурацию под воздействием каких-то факторов. Например, композитный слой меняет закручивание крыла в зависимости от действующих на него нагрузок. Это в каком-то смысле замена крыла с изменяемой стреловидностью. Другое направление - материалы с памятью формы.

- Вернется ли авиационная промышленность к сверхзвуковым пассажирским самолетам типа Ту-144 и французского Concorde?

- Интерес такой сейчас проявляется, но несколько иначе - создаются сверхзвуковые административные самолеты (САС). Это машины бизнес-класса на 10-12 мест. Весь мир сейчас над этим активно работает. Одно из главных препятствий, ограничивающих полеты сверхзвуковых самолетов над сушей, - звуковой удар - знакомый многим сильный хлопок, от которого и стекла в домах могут вылететь. Его сила зависит от взлетного веса: чем меньше аппарат, тем меньше интенсивность удара. Над территорией США вообще запрещены полеты выше скорости звука, в том числе и для военных самолетов. Исследования, которые мы провели, показывают возможность

решения этой задачи различными путями, в том числе за счет оптимальной аэродинамической компоновки самолета.

- Ветряными энергоустановками не перестали заниматься?

- Этот способ получения энергии весьма дорогой, поэтому создание ветряных энергоустановок - элемент государственной политики. Везде, где стоят ветряные системы, - в Голландии, Германии, Испании, государство дотирует производителям энергии часть расходов. Башня, громадные лопасти, сложная электроника - все это стоит денег. Но с точки зрения перспективы это направление, которым надо активнейшим образом заниматься.

- ЦАГИ с 2004 года является национальной контактной точкой. Что это такое?

- В Европе с конца 80-х годов существует программа, финансируемая Еврокомиссией. Цель программы - повысить уровень исследований, чтобы не отставать от Америки и Японии, у которых на исследования идет 2,5-3% от ВВП, в Европе только 1,5%. И европейцы намерены эту диспропорцию ликвидировать, тем самым прекратить отток мозгов - львиная доля европейских аспирантов остается в США после учебы. Высокий международный авторитет ЦАГИ predetermined его выбор европейским сообществом в качестве национальной контактной точки в России. Институт определен в программе администратором направления аэронавтики, одновременно участвует в девяти проектах. Европейцы довольны - работы выполняются с прекрасным результатом.

- За счет чего ЦАГИ сохраняет свои великие традиции?

- По мнению Николая Жуковского, в одном институте должны сочетаться фундаментальные и прикладные исследования. Это обеспечивает, как сейчас принято говорить, быстрый трансфер технологий: фундаментальные достижения тут же переходят в прикладные, внедряются в практику. Примеров сколько угодно. Наиболее яркий - преодоление звукового барьера. Или вот еще. У нас был один военный самолет, который лихо штопорил и из штопора выводился трудно. На основе проведенных в институте фундаментальных исследований по физике обтекания летательных аппаратов на подобных режимах был предложен весьма оригинальный и при этом простой способ решения задачи - всего-навсего поставить на трубку приемника воздушного давления небольшую деталь. Она инициировала вихрь, который попадал на крыло и так стабилизировал аппарат, что его и принудительно ввести в штопор было невозможно.

Это двойное качество института терять нам ни в коем случае нельзя. Однако сегодня есть попытки эту структуру разрушить: фундаментальные исследования отдать Российской академии наук, а прикладные - в институты. Но ЦАГИ - институт двойного подчинения: отраслевой по смыслу и академический в методическом плане. Это всегда давало преимущества, благодаря которым здесь и сформирован колоссальный научный задел.

Николай ПОРОСКОВ

источник: газета "Время новостей"
23.01.07

"РОССИИ НУЖНО ОТСТОЯТЬ ИНДИЙСКИЙ РЫНОК ВООРУЖЕНИЙ"

Одновременно с Владимиром Путиным в Дели находится и российский министр обороны Сергей Иванов. Он уже подписал ряд военно-технических контрактов и рассчитывает на более крупные. Москва хочет продать Дели 126 истребителей МиГ-35 стоимостью около 10 миллиардов долларов. Россия остается, как и в советские времена, основным поставщиком вооружений в Индию. О перспективах сотрудничества России и Индии в военной сфере Радио Свобода рассказал российский военный эксперт Александр Гольц.

- России нужно отстоять этот рынок. 70% вооружений индийской армии (по-моему, в авиации эта цифра доходит до 90%) являются российскими. Россия долгие годы, начиная с 60-х годов прошлого века, является главным поставщиком вооружений в Индию. Индия является вторым по объемам закупок покупателем российской военной техники на сегодняшний день, и эти закупки превышают 1 миллиард долларов ежегодно. Правда, в последнее время у российских торговцев оружием на этом участке возникли некоторые проблемы. Их две. Первая - внутренняя: она заключается в том, что Россия уже очень давно не разрабатывает принци-

ально новой военной техники. Все, чем она торгует, - модернизированные проекты, которые созданы в 80-е годы прошлого века. Мы уже очевидно подходим к такому моменту, когда характеристики этого оружия не слишком удовлетворяют покупателей. И с этим связана вторая проблема: Соединенные Штаты заключили несколько соглашений с Индией, которые предполагают сотрудничество и в ядерной сфере, и в других сферах, и тем самым была открыта дорога конкурентам российского оружия на индийский рынок. Вот эти проблемы Россию беспокоят на сегодняшний день.

- Чтобы отстоять этот рынок, Москва намекает на то, что в случае, если Индия будет присматриваться к другим поставщикам, Россия тоже может пересмотреть свою политику. Ну, в частности, речь идет о том, что Советский Союз не продавал оружие Пакистану, а сейчас намекают на то, что такие поставки могут быть возможны. Насколько этот аргумент может быть весомым?

- Не думаю, что этот аргумент может быть весомым. Неспоставимы объемы закупок Индии и Пакистана, и понятно, что Пакистан никак не может заместить такого важного партнера, как Индия.

Арслан САИДОВ

*источник: радиостанция "Свобода"
26.01.07*

"ЭТО ВАЖНЫЙ ЭТАП И В ЭМОЦИОНАЛЬНОМ ПЛАНЕ"

Воскресным вечером 28 января на аэродроме "Раменское" приземлился тяжелый транспортный самолет Ан-124-100 "Руслан" авиакомпании "Полет". Он доставил из Комсомольска-на-Амуре в Жуковский первый планер SuperJet-100 (серийный номер 95002), который создается ЗАО "ГСС" по программе Российского регионального самолета. Среди встречавших груз был и генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян. Мы задали ему несколько вопросов по этому событию.

- Михаил Асланович, Как бы Вы оценили сегодняшнее событие?

- Я его оцениваю как важный этап развития программы, который даст возможность выйти на летные испытания самолета Sukhoi SuperJet-100. И далее идти вперед по программе, которая должна обеспечить начало летных испытаний первого летного самолета уже в этом году и получения сертификата типа в 2008 г. Доставка сегодня на аэродром "Раменское" первого планера самолета SuperJet-100 говорит о том, что этап подготовки производства, технического перевооружения для постройки опытных образцов, выполнен в сроки и с высоким качеством. А это показывает силу коллектива, который работает над реализацией этой программы, о больших достижениях наших производственных подразделений, расположенных в Комсо-

мольске-на-Амуре и Новосибирске. За прошлый год КнААПО и НАПО, которые входят в АХК "Сухой", выполнили колоссальный объем работ, связанный с подготовкой производства, техническим перевооружением и постройкой опытных образцов регионального самолета. И, конечно, это - большой успех ЗАО "Гражданские Самолеты Сухого".

Сегодняшнее событие - это важный этап и в эмоциональном плане. Люди видят: то, что мы планируем, реализуется в металле. И это не та программа, которая перейдет в "долгострой", а потом мы будем рассказывать, какие сложности у нас были на пути. А мы ставим перед собой цели и их добиваемся. Это важный этап, который демонстрирует, что такие сложные этапы как постройка планера для статических испытаний, были выполнены нами в срок.

- Встретили ли Вы какие-нибудь сложности при подготовке к перевозке планера с заводского аэродрома завода в Комсомольска-на-Амуре в Жуковский и при выполнении самого перелета?

- Нет, каких-то особых проблем не было. Вообще, нам очень повезло с тем, что в Советском Союзе был разработан самолет Ан-124 "Руслан", который способен перевозить негабаритные грузы на столь большие расстояния.

Владимир Карнозов

*источник: AVIAPORT.RU
29.01.07*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

WARTSILA ПОСТРОИТ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ ГЕНЕРАТОРНУЮ СТАНЦИЮ МОЩНОСТЬЮ 300 МВ

В декабре 2006 г. финская компания Wartsila Corporation заключила контракт с национальным азербайджанским консорциумом AzerEnerji на поставку генераторной станции для электростанции мощностью в 300 МВ, которая будет расположена в Сангачале, в 50 км южнее Баку. Поставляемое оборудование позволит станции работать на различных видах топлива.

Электростанция будет оборудована 18-ю генераторными установками, каждая из которых приводится в движение 18-цилиндровым мотором Wartsila 50DF и производит 17 МВ энергии. Компания также работает над конструкцией электростанции, поставит ключевое оборудование и строительный материал и будет руководить процессом установки оборудования. Кроме того, в течение двух лет Wartsila будет проводить тренинги для операционистов и обслуживающего персонала станции из компании AzerEnerji. По плану станция должна быть полностью готова к октябрю 2008 года. Вся электроэнергия будет поставляться напрямую в азербайджанскую националь-

ную энергосеть. Использование генераторов Wartsila 50DF делают электростанцию достаточно независимой в плане возможности использовать различные виды топлива. Моторы будут в основном работать на природном газе (с использованием небольшого количества авиационного жидкого топлива в момент зажигания). Однако в случае проблем с поставками газа их можно будет переключить в режим потребления тяжелого топлива, они также могут работать на легком дистиллятном топливе. Моторы обеспечивают выработку одинаковой мощности при работе на любом из трех видов топлива.

Данный проект - уже шестая по счету станция, которую AzerEnerji строит с участием Wartsila. В 2005 AzerEnerji заказала пять электростанций общей мощностью 450 МВ, все - на базе генерирующих установок Wartsila 34SG с многотопливными газовыми моторами. Электростанции, расположенные в Астаре, Баку, Хачмазе, Нахичеване и Шеки, были запущены в течение 2006 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
02.01.07*

ЮЖНАЯ АФРИКА: ГЕНЕРАТОРЫ ДЛЯ УСТАНОВКИ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ МЕТАНА

Первая южноафриканская станция по переработке метана из мусороохранилищ с использованием генераторных установок типа Jenbacher компании GE Energy будет построена в 2007 на двух площадках вблизи города Дурбан на восточном побережье страны. Промышленные установки будут расположены на территории муниципального района Этеквини, что на зулусском языке означает "на месте залива".

Установки, размещенные на территории мусороохранилищ Ла Мерси и Марианхилл, станут пробными проектами в области использования возобновляемой энергии, поставляя дефицитное электричество в городскую сеть. А доходы от продажи "угольных кредитов", которые позволили сделать проект экономически обоснованным, частично пойдут на будущее усовершенствование установки.

Для станций Ля Мерси и Марианхилл GE поставила генеральному подрядчику проекта - компании Envitech Solutions (Pty) Ltd из Бенони, ЮАР - два набора генераторных установок, упакованных в контейнеры. Envitech Solutions занимается установкой систем Jenbacher и газозэкстракционного оборудования по соглашению с компанией Durban Solid Waste (DSW), которая работает в муниципальном центре Этеквини по переработке отходов и владеет обоими мусороохранилищами.

В Ла Мерси компания Envitech Solutions планирует установить генераторную установку Jenbacher JGC 312 GS-L.L, а в Марианхилле - установку JGC 320 GS-L.L. Мощность вырабатываемой электроэнергии составит 1064 кВт для системы JGC 320 и 526 кВт для системы JGC 312. Показатели эффективности обеих установок составляют 40.8% и 39.1% соответственно.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/energy
12.01.07*

OPRA TURBINES ОТКРЫВАЕТ НОВОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

В американском Хьюстоне компания Opra Turbines открыла офис, который будет заниматься привлечением новых клиентов и прикладной инженерией с целью предложения своих услуг нефтеперерабатывающей промышленности западного полушария и промышленному рынку газотурбинных генераторных установок мощностью до 2000 кВт.

Новое подразделение компании является собственностью компании Opra Technologies ASA; оно стало первым за пределами Европы и будет работать под маркой Opra Turbines, Inc. В будущем ожидается постройка завода по предпродажному обслуживанию турбин с целью поддержки заказов и постройки новых установок. Основной задачей хьюстонского офиса станет продажа и монтаж промышленной

газовой турбины Opra 16-3. В представительстве будет работать торговый персонал высшего звена с обширным опытом работы в области применения и эксплуатации промышленных газовых турбин в нефтепромышленности и на промышленном рынке. В ближайшие месяцы планируется найм нового персонала для удовлетворения потребностей клиентов в соответствии с уровнем спроса.

Компания Opra Turbines, Inc. располагается в городе Хьюстон, США и работает с клиентами по всему городу. Штаб-квартира компании Opra Technologies ASA находится в Осло, Норвегия, и осуществляет свою деятельность также через подразделения в Хенгело (Нидерланды) и Ставангере (Норвегия).

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
22.01.07*

GE ПОСТАВИТ ТУРБИНЫ CSA В КАТАР

GE Energy объявила о подписании многомиллионного рамочного соглашения, рассчитанного на 20 лет, с компанией Qatar Electricity and Water Company.

Соглашение включает в себя договоренность о поставке в Катар трех газовых турбинных генераторов типа GE Frame 9FA для нужд электростанции в Рас Абу и реализацию проекта по опреснению морской воды. Условия контракта подразумевают поставку деталей, услуги по ремонту и уходу за газовыми турбинными генераторами и дополнительным оборудованием, а также гарантии эффективности работы оборудования.

Цель проекта В-2 состоит в укрупнении существующей станции по производству электроэнергии и

опреснению морской воды. После запуска в 2007 году обновленной станции выработка энергии должна повыситься на 597 МВ, а объем опресняемой воды - примерно на 10 миллионов литров в день. Три газовых турбины 9FA по 50 Гц каждая станут первыми образцами применения этой технологии в Катаре.

Компания Qatar Electricity and Water Company была создана в 1990 году для управления производством электроэнергии и опреснением воды. 43% акций компании принадлежит национальному правительству, оставшиеся акции распределены между частными и корпоративными катарскими инвесторами.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
08.01.07*

НОВЫЙ САМОЛЕТ ДЛЯ ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Германский институт полярных и океанических исследований им. Альфреда Вегенера получил в свое распоряжение новый самолет Polar 5 типа Basler BT-67.

Этот самолет приходит на смену модели Polar 4 Dornier DO 228-101, которая эксплуатировалась с 1984 года. Финансирование проекта в размере 8,1 миллионов евро осуществило министерство образования и науки ФРГ. Polar 5 впервые будет использован в антарктический сезон Saison 2007/08, ровно через 25 лет с момента начала эксплуатации авиации для полярных программ института.

Разработанный специально для потребностей полярных исследований самолет Basler BT-67 (Basler Turbo Conversion LLC) под названием Polar 5 будет

включен в воздушный парк института. Самолет отличается от своего предшественника улучшенными характеристиками: дальность полета с научным оборудованием повысилась более чем в два раза и составляет около 2900 км, самолет может стартовать с лыж на высоте антарктического плато в 3800 метров.

Мощные генераторы, расположенные на борту самолета, позволили увеличить количество измерительных приборов, работающих в полете.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovation-report.de
22.01.07*

ГАЗОВАЯ ТУРБИНА LM2500+G4 УСПЕШНО ПРОШЛА "МОРСКУЮ СЕРТИФИКАЦИЮ"

GE-Marine сообщила об успешном завершении важного этапа трехлетней работы по разработке и типовому тестированию аэродеривативной газовой турбины LM2500+G4.

Во время испытаний, проведенных в конце 2006 года, мотор продемонстрировал безупречную работу. GE одновременно подала заявку на сертификацию модели типа LM2500+G4 во Французское морское бюро, Итальянский морской регистр и Американское бюро судоходства. Тестовая программа включала в себя работу на мощности в 110% от расчетной и 500-часовую программу испытаний на прочность. Первое использование этой газовой турбины на море состоится в рамках совместной франко-итальянской морской программы FREMM.

Во время последней тестовой фазы установка LM показала мощность в 35,7 МВ, что составляет 112% от расчетной мощности 32 МВ в рамках программы FREMM. Проведя успешные сертификационные испытания турбины, GE на месяц опередила собственный план тестирования.

КЛЕЙ ДЛЯ АВИАСТРОЕНИЯ

Швейцарская компания Huntsman Advanced Materials является поставщиком адгезивов на основе материала Araldite® для различных промышленных предприятий со всего мира, включая автомобильную и авиастроительную промышленность.

На выставке Composites 2006 были представлены многочисленные новые клеящие вещества, разработанные для авиационной промышленности. Большой интерес вызвало вещество под названием Araldite 1641A/B. Оно было разработано компанией Araldite совместно с Rolls Royce и Шеффилдским университетом (Великобритания). Продукт получил премию

GE: ВТОРОЙ ЗАКАЗ НА LMS 100

Менее чем через шесть месяцев после того, как первые газовые турбинные генераторы марки LMS 100 компании GE были запущены в коммерческую эксплуатацию на Гротонской генераторной станции компании Basin Electric Power Cooperative, обе компании подписали контракт об установке второго газового турбинного генератора простого цикла на электростанции в Южной Дакоте.

Номинальная мощность второго устройства LMS100 составляет 95 МВ, оно предназначено для использования в режиме простого цикла на пиковых и средних мощностях. Как и первое устройство, вторая

Поставщиком газотурбинного модуля LM2500+G4 для программы FREMM выступит компания Avio из Турина, Италия. Эта компания является стратегическим партнером компаний GE и GE Marine и подрядчиком на поставку первой двигательной системы для программы FREMM. Свидетелями демонстрации высокой мощности турбины на испытательном стенде GE в Эвендейле стали морские инспекторы, принимавшие экзамен, а также представители итальянского и французского флота, компаний DCN Shipyard и Avio.

Завершение аттестационных испытаний пройдет в виде 500-часового ресурсного теста, который начнется в январе 2007 года. Две первые готовые газовые турбины LM2500+G4 будут поставлены компании Avio в декабре 2007 для использования в рамках программы FREMM.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
12.01.07*

"Инновация в производстве композитов" в категории "Аэронавтика".

Первоначально Araldite 1641A/B был разработан для авиационных турбин Trent 900 и представляет собой сверхлегкую синтактическую двухкомпонентную фазу с высокой степенью изоляции от звуковых волн и вибраций. Материал предназначен для использования в деталях турбин вместо обычных металлических креплений и утолщений, например при изготовлении внешних ведущих лопастей.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам
<http://www.konstruktionspraxis.de/>
17.01.07*

установка LMS100 для Basin Electric будет работать на природном газе, поступающем из Северного приграничного трубопровода, и будет связана с уже существующей подстанцией. Данное устройство планируется задействовать в периоды летних и зимних пиков энергопотребления. По городским электрическим сетям электричество будет подаваться в кооперативы Южной Дакоты и восьми других штатов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/energy
11.01.07*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ПРОТОКОЛ ОТЧЕТНО-ПЕРЕВЫБОРНОГО СОБРАНИЯ НП "КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ"

г. Москва

15 декабря 2006 г.



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Члены клуба (с правом голоса) и гости (без права голоса). Кворум есть.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Отчет Президента клуба о работе клуба в 2003-2006 годах
2. Заключение Наблюдательного Совета о законности деятельности клуба и соответствии его деятельности Уставу
3. Избрание Совета клуба
4. Избрание Наблюдательного Совета
5. Избрание Президента клуба
6. О новой редакции Положения о членстве в клубе
7. О присвоении членам клуба статуса "Действительный член клуба"
8. О вступлении в клуб новых членов
9. Поздравление членов клуба - юбиляров 2006 года
10. Разное

ХОД СОБРАНИЯ И ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ:

В отсутствие Президента собрание вел Первый Вице-президент клуба Зазулов Виктор Иванович.

1. Отчет Президента клуба огласил Первый Вице-президент клуба В.И. Зазулов. Члены клуба утвердили отчет и отметили, что работа в клубе идет не на должном уровне. Для повышения уровня клубной работы, про общему мнению, необходимо повышение активности всех членов клуба. Отдельно был рассмотрен вопрос о собираемости взносов. По предложению члена клуба В.М. Чуйко члены клуба решили поручить аппарату клуба ежегодно в начале года рассылать требования об уплате взносов на год вперед.

2. В раздаточном материале членам клуба был распространен Протокол заседания Наблюдательного совета от 05.12.06, в котором совет дает заключение о том, что деятельность клуба за прошедшие три года полностью соответствовала действующему законодательству и уставу клуба. Члены клуба были удовлетворены заключением.

3. Члены клуба приняли решение об избрании Совета клуба в следующем составе:

- Елисеев Юрий Сергеевич - Действительный член клуба;
- Зазулов Виктор Иванович - Действительный член клуба;
- Кувшинов Сергей Викторович - Действительный член клуба;
- Петров Анатолий Павлович - Действительный член клуба;
- Федоров Игорь Борисович - Действительный член клуба;
- Чуйко Виктор Михайлович - Член клуба

4. Члены клуба приняли решение об избрании Наблюдательного совета клуба в следующем составе:

- Белоцкий Дмитрий Вячеславович - Член клуба;
- Кезин Николай Петрович - Член клуба;
- Киреев Сергей Евгеньевич - Член клуба;
- Матвеев Александр Макарович - Действительный член клуба;
- Родителяева Нина Володаровна - Член клуба, Координатор Секции бухгалтеров клуба

5. Члены клуба избрали Президентом клуба на следующие три года Елисеева Юрия Сергеевича, Действительного члена клуба.

6. Члены клуба приняли решение (по предложению Исполнительного Вице-президента клуба) об утверждении новой редакции Положения о членстве в клубе (Прилагается).

7. По предложению Президента клуба следующим членам клуба за активную работу, направленную на развитие и популяризацию клуба, присвоен статус "Действительный член клуба":

- Вяткину Льву Михайловичу
- Герцеву Павлу Степановичу
- Громову Александру Владимировичу
- Жилякову Виктору Михайловичу
- Жиляковой Анне Викторовне
- Колесникову Александру Григорьевичу
- Кондаурову Владимиру Николаевичу
- Микояну Степану Анастасовичу

8. Члены клуба своим решением удовлетворили выраженные в личных заявлениях просьбы о вступлении в клуб и приняли в члены клуба:

- Берне Льва Павловича - Главного редактора журнала "Крылья Родины", историка авиации
- Воронину Людмилу Николаевну - Главного бухгалтера НТЦ МКБ "Гранит"
- Дмитриеву Любовь Петровну - Старшего бухгалтера ФГУП "ММП" "Салют"
- Жилина Сергея Юрьевича - Консультанта Авиакомпании "Русич", летчика
- Жумадилова Марата Дисангалиевича - Генерального директора ОАО "Барнаульский геофизический завод"

- Малышеву Елену Михайловну - Директора департамента учета и отчетности, Главного бухгалтера ОАО "Авиакор-авиационный завод"

- Полюшонкову Марину Павловну - Главного бухгалтера НП "Клуб авиастроителей"

- Шашкину Светлану Викторовну - Главного бухгалтера ФГУП "ММП" "Салют"

На основании рекомендации Действительного члена клуба Громова А.В. члены клуба поручили Президенту клуба пригласить в клуб господина Чауса Игоря Эдуардовича, Генерального директора ЗАО "Страховая компания "ТИТ".

9. Члены клуба поздравили своих коллег по клубу - юбиляров 2006 года.

10. Члены клуба обсудили ряд текущих вопросов, высказали свои мнения о наиболее острых вопросах жизни клуба, отрасли, страны. В числе прочего члены клуба поручили Президенту клуба выразить благодарность Лицею №1550 за оказанную помощь в организации собрания, а также специально поблагодарить лицеиста Александра Булдакова за работу по обеспечению звукового и видеосопровождения собрания. Члены клуба решили передать Лицею №1550 комплект микрофонов в качестве пожертвования для проведения детских мероприятий в лицее.

Все решения приняты единогласно.

*Первый Вице-президент клуба
В.И.Зазулов*

ОТЧЕТ ПРЕЗИДЕНТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

к отчетно-перевыборному собранию 15 декабря 2006 года

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба в соответствии с его Уставом должна строиться на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и включать в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;
- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиостроение;
- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли;
- поддержку и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализацию и продвижение перспективных проектов;
- формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;

- сохранение и популяризацию истории отечественного авиостроения.

Клуб должен формировать секции по направлениям деятельности, поддерживать инициативы своих членов, взаимодействовать с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Клуб в своей работе координируется Советом клуба, его деятельность контролируется Наблюдательным советом клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в поведении научно-технических молодежных Олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание - Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на web-портале Клуба по адресу: www.as-club.ru.

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государ-

ственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.

За истекший период с начала своей деятельности нам удалось сделать многое: наш клуб известен в отрасли и в целом по России, информация о деятельности клуба доступна за рубежом, проводимые клубом мероприятия освещаются и поддерживаются средствами массовой информации и в письмах-обращениях в клуб, ряд инициатив, направленных на достижение уставных целей, получил поддержку общества, и эти мероприятия стали периодическими (например, Ежегодная Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания, Форум бухгалтеров авиастроения, Политехническая олимпиада школьников города Москвы и т.д.).

Клуб создан с начальным числом своих членов 6 (2 юридических лица и 4 физических лица). Сегодня в нашем составе 77 членов и 33 кандидата в члены клуба.

Нам удается ежемесячно выпускать собственное средство массовой информации - Бюллетень Клуба авиастроителей. Бюллетень читаем как в отрасли, так и за ее пределами. Ежемесячно бюллетень на бесплатной или платной основе получают более 1000 читателей.

В клубе создан аппарат, в котором на профессиональной основе работают менеджеры, секретари, бухгалтеры. В целом, как мне представляется, можно с уверенностью сказать, что Клуб авиастроителей состоялся.

Далее, в приложениях к отчету, дан подробный перечень публичных мероприятий, проведенных клубом за три года своей деятельности, с указанием их стоимости, а также финансовый отчет о деятельности клуба и достигнутых на сегодня результатах.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБА (ТЫС. РУБ.)

	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2005	30.09.2006
Активы, всего	15	137	1195	2128
в том числе:				
- основные средства	0	0	27	74
- материальные оборотные активы	0	0	646	689
- незавершенные мероприятия	0	32	66	71
- дебиторы	15	16	227	68
- денежные средства	0	89	229	1226
Пассивы, всего	15	137	1195	2128
в том числе:				
- капитал	0	0	138	213
- кредиторы	0	0	196	726
- целевые средства	15	137	732	1061
- резервы платежей	0	0	129	128
Поступления за год	15	384	3918	3760
в том числе:				
- взносы	15	69	34	29
- пожертвования	0	315	3789	3526
- средства бюджета	0	0	95	95
- прибыль клуба	0	0	0	110
Задолженность по взносам	15	19	32	43

Однако следует сказать что наша деятельность на сегодня явно несовершенна. Клуб пока не является той организацией, мнение которой весомо для обществственности и для органов власти, а цели нашей деятельности явно требуют этого.

Ни один из членов клуба на сегодня не проявил инициативу использования клуба для выработки единого мнения по животрепещущим вопросам развития отрасли. А ведь этих вопросов на сегодня предостаточно. У нас самих пока нет доверия к собственному клубу. Отсюда и недостаток публичности, недостаток "веса в обществе", да и недостаток финансирования. Если в свой клуб мы не верим сами, вряд ли мы вправе этого требовать от общества.

Финансирования работы клуба сегодня целиком зависит от добровольных пожертвований юридических и физических лиц на его деятельность. Главным образом, это детские и молодежные программы. Отсюда и наибольшая развитость этой части деятельности в клубе. Это очень хорошо, однако по своим задачам клуб должен вести не только эту деятельность. Он должен формировать сообщество людей, увлеченных авиацией. А это включает в себя всесторонне обсуждение проблем отрасли и влияние на их решение. В этом направлении нами сделано крайне мало. В качестве своего достижения в этом направлении мы можем лишь принять несколько наших заседаний, на которых мы обсудили наши профессиональные и общественные проблемы, работу Форума бухгалтеров и формирование Секции бухгалтеров. Следует отметить, что работа этой секции и проведение форумов строится сегодня на иной финансовой основе. Собираясь на свои мероприятия, бухгалтеры сами финансируют их. И это понятно, ведь на своих заседаниях они рассматривают наиболее волнующие их вопросы, формируют свое профессиональное мнение, непосредственно общаются с представителями министерств и ведомств, ведущими специалистами в области методологии бухгалтерского учета. Результаты этой работы они используют в своей практической деятельности на своих предприятиях, это приносит эффект и, вполне естественно, оправдывает вложенные средства. Такой опыт в клубе надо распространять!

Кстати говоря, на сегодня только члены нашего клуба - бухгалтеры авиастроительных предприятий сформировали свои мнения относительно своих профессиональных проблем и направили их в Государственную думу РФ и Министерство финансов РФ. За три года деятельности это единственное публичное проявление нашего клуба как сообщества профессионалов.

Не снимая ответственности с себя за эти недостатки организации деятельности клуба, считаю важным отметить, что активность и эффективность деятельности клуба, безусловно, зависит от активности его членов.

И, тем не менее, если нас есть за что критиковать, значит мы есть! Мы работаем, а это для начального этапа - самое главное. Уверен, что вновь избранные органы управления клубом сумеют лучше организовать его работу и направят ее на решение наиболее острых проблем отрасли и работающих в ней профессионалов.

С уважением
Юрий Елисеев, Президент клуба

ПОЛОЖЕНИЕ О ЧЛЕНСТВЕ В КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Утверждено Собранием Клуба авиастроителей.
Протокол от 15 декабря 2006 года

Клуб авиастроителей открыт для всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Членами клуба могут быть любые физические лица, а также юридические лица, не преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющие ее между участниками. Права и обязанности членов клуба изложены в Уставе клуба.

Основанием для решения вопроса о членстве в клубе является свободное волеизъявление лица, выраженное в письменном заявлении на имя Президента клуба (такое лицо с момента получения заявления Аппаратом клуба получает статус "Кандидат в члены клуба"), или рекомендация одного или нескольких членов клуба о приглашении какого-либо частного лица в клуб в качестве члена клуба.

Вопрос о членстве в клубе находится в компетенции Собрания клуба или Совета клуба.

Положительное решение вопроса о членстве в клубе, вынесенное в отношении Кандидата в члены клуба, фактически означает начало членства в клубе с даты такого решения. Аппарат клуба направляет в адрес этого лица извещение о приеме в клуб и, если это физическое лицо, клубную карту и значок.

Положительное решение вопроса о членстве в клубе, вынесенное в отношении лица, получившего рекомендацию кого-либо из членов клуба, фактически является решением о присвоении этому лицу статуса "Персона грата". Персоне грата направляется Официальное приглашение в клуб от имени Президента клуба.

Персона грата имеет право:

- отказаться от членства в клубе;
- принять приглашение сразу;
- посетить одно заседание клуба и принять решение после этого посещения.

Согласие Персоны грата означает начало членства в клубе. Аппарат клуба направляет в адрес этого лица клубную карту и значок.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СТАТУСЫ ЧЛЕНОВ КЛУБА

Действительный член клуба - член клуба (только физическое лицо), активно принимающий участие в деятельности клуба и/или своей деятельностью активно способствующий достижению целей клуба. Статус "Действительный член клуба" может быть присвоен по решению Собрания клуба или Совета клуба.

Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только член клуба, уже имеющий статус "Действительный член клуба". Члену клуба, которому присвоен статус "Действительный член клуба", Президентом клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

Почетный член клуба - статус, присваиваемый Действительным членам клуба, внесшим значительный вклад в развитие авиастроения, а также в развитие Клуба авиастроителей, по специальному решению Собрания клуба или Совета клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только Действительный член клуба. Члену клуба, которому присвоен статус "Почетный член клуба", Президентом клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ЧЛЕНСТВА В КЛУБЕ

Для прекращения членства в клубе достаточно желания члена клуба, изложенного в письменной форме и направленного в адрес Президента клуба.

Каждый член клуба может быть исключен из клуба по решению Собрания клуба или Совета клуба в случаях:

- неоднократного нарушения Устава клуба;
- нанесения своими действиями ущерба имуществу и репутации клуба;
- задержки в уплате членских взносов более чем на 60 дней.

Любые решения Совета клуба могут быть обжалованы в Наблюдательном совете клуба или на Собрании клуба.



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-САЙТ КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

г. Москва

15 декабря 2006 г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Белоцкий Дмитрий Вячеславович - Член клуба, член Наблюдательного совета клуба
Кезин Николай Петрович - Член клуба, член Наблюдательного совета клуба
Киреев Сергей Евгеньевич - Член клуба, член Наблюдательного совета клуба
Матвеевко Александр Макарович - Действительный член клуба, член Наблюдательного совета клуба
Родителива Нина Володаровна - Член клуба, член Наблюдательного совета клуба

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Об избрании Председателя Наблюдательного совета Клуба авиастроителей

РЕШИЛИ:

1. Избрать Председателем Наблюдательного совета Клуба авиастроителей Матвеевко Александра Макаровича, Действительного члена Клуба, члена Наблюдательного совета Клуба.

Решение принято единогласно.

А.М. Матвеевко в голосовании не участвовал.

ПОДПИСИ

*Белоцкий Дмитрий Вячеславович
Кезин Николай Петрович
Киреев Сергей Евгеньевич
Родителива Нина Володаровна*

МОСКОВСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА 2006–2007 ГГ.

17 марта 2007 года Клуб авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы проводит Московскую региональную политехническую олимпиаду школьников на базе Лицея № 1550.

Олимпиада проводится для школьников каждой из параллелей старшей школы (10 и 11 классы) и соответствующих категорий учащихся начального и среднего профессионального образования на основе общеобразовательных программ, соответствующих ступеней обучения.

Олимпиада проводится в 2 тура:

1 тур - решение синтетических заданий, соединяющих предметные знания по физике и математике, с инженерно-техническими приложениями.

2 тур - рассматриваются научно-исследовательские работы и технические проекты. Реферативные работы не принимаются.

Окончательные результаты подводятся по итогам двух туров. Победители и призеры региональной олимпиады становятся участниками Всероссийского этапа олимпиады.

Организационно-методическое обеспечение окружного этапа осуществляет Клуб авиастроителей с привлечением педагогов Лицея № 1550.

Приглашаем учеников 10-11 классов г. Москвы принять участие в Московской региональной политехнической олимпиаде.

**Дополнительная информация на сайте Клуба авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU**

**Справки по телефонам:
+7(495)685-19-30 - Клуб авиастроителей,
+7(495)945-86-00 - Лицей №1550.**

*источник: Клуб авиастроителей
25.01.07*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР Владимира Николаевича Кондаурова -

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Цена книги (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей при участии Фонда авиационно-космических технологий в 2006/2007 учебном году проводит Четвертую ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет. Олимпиада поддерживается Департаментом образования города Москвы, Департаментом науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Н.Э.Баумана, МАИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, Институтом открытого образования, другими организациями. В работе жюри и оргкомитета Олимпиады принимают участие представители профессорско-преподавательского состава перечисленных вузов, а в мероприятиях Олимпиады - такие известные люди, как Герои Советского Союза, Заслуженные летчики-испытатели Микоян С.А., Пугачев В.Г., Кондауров В.Н., писатели, инженеры, деятели искусства и культуры.

Подробнее об Олимпиаде можно узнать на сайте: olymp.as-club.ru

В отличие от других олимпиад, наша Олимпиада - не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Именно это, как нам удалось выяснить у участников, привлекает их. Им импонирует, что, став участниками Олимпиады, они получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на нашу отрасль, выявление ребят, которым интересна авиация и все, что с ней связано.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична. Первый этап Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения. С другой стороны, второй этап необычайно сложен. Это очный молодежный симпозиум, к которому ребята, победители первого этапа, готовятся вместе с преподавателями - специалистами в области истории техники. Уже одно это - награда для них: их заметили, оценили, с ними работают. И они это очень ценят.

Победители второго тура Олимпиады получают подарки из рук прославленных летчиков-испытателей. В этот момент неизвестно, кто более счастлив - тот, кто заработал приз или тот, кто его вручал. Фотографии, опубликованные средствами массовой информации, освещавшими Олимпиаду, - это не фотографии репортажей, это - фотографии о счастливой совместной жизни детей и взрослых, это - окно в самый интересный мир - мир авиации.

В этом году для участия в Олимпиаде зарегистрировались ребята из 18 регионов России, а также из Белоруссии, Казахстана, Латвии, Узбекистана.

Уважаемый читатель!

Я обращаюсь к Вам от имени Клуба авиастроителей, членом которого Вы являетесь, с просьбой принять участие в этой работе. Ваше участие возможно как путем личного присутствия на мероприятиях Олимпиады, так и путем вовлечения ребят из известных Вам школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в Олимпиаде.

Учитывая, что государственные и муниципальные организации до сих пор не приняли решение о финансировании Олимпиады, да и суммы, которые они рассматривают, кратно меньше ее стоимости, Клуб авиастроителей объявляет сбор средств на ее проведение.

Сметная стоимость - 1,4 млн. рублей. Поступление и расход средств находится под контролем Наблюдательного совета Клуба авиастроителей, возглавляемого Действительным членом клуба, академиком А.М. Матвеенком и Совета попечителей Клуба авиастроителей, возглавляемого Министром Правительства Москвы, Членом клуба, Пантелеевым Е.А. Сведения о фактическом расходе средств и направлениях расходования будут направлены всем приславшим денежные средства.

Прошу Вас и от себя лично и от возглавляемого Вами предприятия внести посильные суммы на организацию и проведение Олимпиады.

С уважением

С.В. Гвоздев, Исполнительный Вице-президент

ЧЕТВЕРТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ ДЛЯ СБОРА ВЗНОСОВ:

Некоммерческое партнерство

"Клуб авиастроителей"

ИНН 7709521084; КПП 770901001;

ОКПО 71666435; ОКВЭД 92.51

Р/с 40703810600000000807 в КБ

"Нацпромбанк" (ЗАО) г. Москва

К/с 30101810700000000989; БИК

044552989

Назначение платежа: Целевые взносы на финансирование Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания (НДС не облагается).

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЫБИРАЕТ HI-TECH

Одним из направлений работы Клуба авиастроителей является поддержка образовательных и профориентационных проектов в области подготовки специалистов для аэрокосмического комплекса. Внедрение новых информационных коммуникационных и аудиовизуальных технологий в образование зачастую осложнено тем, что компании-производители программных аппаратных средств и компании-системные интеграторы далеки от проблем образовательных организаций, у них нет понимания истинных потребностей институтов, университетов, а также понимания того, какое влияние оказывают те или иные hi-tech инструменты на качество обучения.

В феврале 2006 года при непосредственной инициативе членов Клуба авиастроителей Гвоздева С.В., Клейна А.В. и Кувшинова С.В. в Московском авиационном институте на кафедре "Внешнее проектирование и эффективность авиационных комплексов" был начат научно-педагогический эксперимент по оценке адаптации студентов, обучающихся в условиях новой образовательной среды, наполненной новейшим hi-tech оборудованием. Эксперимент проводился по дисциплине "Проектирование сложных технических систем" (проектирование самолетов) с участием студентов 4 курса (группа 01-416). Занятия в течение всего учебного года проводились в специально оборудованной аудитории: 15 мультимедийных РС, подключенных к сети Интернет, интерактивная доска коллективного отображения Smart Board 660, видеопроекторы компаний Mitsubishi Electric и Panasonic, гиромаус, акустическая система многоканального звука и другие устройства. Что касается программного обеспечения, было использовано три группы программ: инструментально-программный комплекс, разработанный компанией Controlling Chaos Technologies; программный комплекс учебно-методических материалов и мультимедийная обучающая система (разработка МАИ, кафедра "Проектирование самолетов", доц. Кувшинов С.В.); программа автоматизированного формирования облика самолета (ПАФОС - разработка МАИ, кафедра "Проектирование самолетов", проф. Арельев А.Н.).

Учебно-методический комплекс "Проектирование самолетов" использовался для проведения интерактивных занятий в объеме 60 часов, программа ПАФОС применялась для групповой разработки проектов пассажирских самолетов, организованной по технологии case study. С помощью инструментально-программного комплекса Controlling Chaos Technologies студенты решали задачи многоаспектного информационного поиска и анализа, а также представления всего объема наработанных материалов в рамках отчетной курсовой работы. На последнем комплексе стоит остановиться несколько подробнее, т.к. его использование, по мнению многих авторитетных специалистов-членов Клуба авиастроителей, позволило получить некое новое качество учебного процесса.

В рамках учебного курса студентам было дано задание разработать проект нового гражданского самолета. Решение подобной задачи обычно начинается с поиска информации аналитического характера, описания проблем, стоящих перед создателями авиационной техники, анализа рынков, состояний авиапарков различных авиакомпаний и т.д. Традиционно подобная работа проводится учащимися в библиотеках и медиатеках, где студенты на основе просматриваемых книг, журналов и отчетов формируют техническое задание на проект. Как правило, данный этап носит весьма субъективный характер, сведения очень отрывочны и, в конечном счете, не аналитичны. До настоящего момента такая ситуация считалась нормальной для учебного процесса.

В условиях научно-педагогического эксперимента студентам рекомендовалось для проведения информационного анализа воспользоваться программами CCT DjVu Toolkit 1.5, CCT Archive 2.5 и CCT Publisher 2.0, созданными компанией Controlling Chaos Technologies.

Пакет CCT DjVu Toolkit предназначен для автоматической обработки отсканированных документов и преобразования их в многостраничный DjVu файл. Студенты работали с CCT DjVu Toolkit следующим образом: производилась автоматическая коррекция угла наклона всех отсканированных страниц с использованием опции сглаживания текста; все страницы документа собирались в один многостраничный DjVu-файл; выполнялось оптическое распознавание текста; распознанный текст совмещался с его графическим образом; создавалось электронное оглавление документа.

С помощью DjVu Toolkit учащиеся могли обрабатывать свыше тысячи страниц в день. Небольшой размер созданных файлов (порядка 50-70 KB на одну полноцветную страницу формата А4 полиграфического качества) позволяло компактно размещать информацию на электронных носителях и в сети Интернет, делая проекты экономически выгодными.

Однако это - только часть работы по выполнению творческого проекта. Отсканированные текстовые и графические документы и вся необходимая информация размещались в исследовательской оболочке. Для решения этой задачи студенты использовали программу CCT Archive 2.5. CCT Archive предназначен для создания электронных архивов неструктурированных документов с возможностью полнотекстового поиска информации. Поддерживаемые форматы исходных документов: Microsoft Word, Adobe PDF, DjVu, HTML, plain text (текстовый документ). Программа представляет интерес в первую очередь для студентов, так как решает задачи быстрого упорядочения и поиска информации (документов) на компьютере или в локальной сети компьютеров. CCT Archive проводит полнотекстовую индексацию всех документов, позволяя искать документ по его текстовому содержанию, а не по полям каталога. Технология полнотекстового поиска была создана на базе новейших разработок Российской Академии наук, она позволяет организовывать поиск информации по слову и комбинации слов, "по смыслу", по неточному запросу (ассоциативный поиск), при этом поисковый запрос формулируется на естественном языке. Данная технология поиска позволяет искать информацию в текстах, написанных на любых языках.

Среди работ, выполненных по этой технологии, в первую очередь следует выделить работу Елены Петровой, которой удалось создать полнотекстовую систему всех выпусков Бюллетеня Клуба авиастроителей, выпускаемого с 2005 г., - свыше 3000 страниц добротной новостной и аналитической информации в сфере отечественного и зарубежного авиастроения. С помощью анализа этой информации в системе ССТ Archive Е.Петровой удалось сформулировать требования технического задания на учебный проект по созданию российского дальнемагистрального самолета. Еще одним примером служит работа Нины Ежевской, исходными материалами к которой послужили аналитические справки, статистические данные о безопасности российских и зарубежных воздушных судов за 2004-2006 гг., любезно предоставленные компанией Airclams (CIS). На основе комплексного изучения этой информации с помощью поисковой машины программы ССТ Archive ей удалось выделить основные причины аварийности воздушных судов за последние два года и, исходя из этого, сформировать дополнительные требования к техническому заданию на проектирование российского регионального самолета. В результате студенты группы 01416 МАИ стали первыми, кто с легкостью освоил эту технологию.

Выполнение расчетной части работ по созданию проекта самолета: определение основных относительных и абсолютных параметров, весовых и геометрических данных, расчет летно-технических характеристик проводилось в программном комплексе ПАФОС, который достаточно хорошо себя зарекомендовал в течение восьмилетней работы на кафедре "Проектирование самолетов". Следует отметить, что результаты вычислительного эксперимента на программном комплексе ПАФОС и все необходимые текстовые материалы: обоснование концепции самолета, описание прототипов, аэродинамическая, объемно-весовая и конструктивно-силовая компоновки со всеми чертежами также были размещены в программе ССТ Archive 2.5 в соответствующих разделах. По условиям задач, поставленных перед группой студентов, требовалось, чтобы они публично защитили свои проекты, а значит, подготовили мультимедийные выступления с использованием презентационного пакета MS PowerPoint. Все успешно справились и с этой задачей, а сами презентации были размещены вместе с документами проектов.

Отчетными материалами студенческих проектов стали электронные издания на DVD-носителях, которые учащиеся подготовили с применением программы ССТ Publisher 2.0. DVD-диски с электронными проектами, подготовленные на основе ССТ Publisher, не требуют установки на компьютеры дополнительного программного обеспечения.

Процедура защиты проектов была проведена в мультиплексном классе, оснащенном интерактивным устройством Sumprodium, позволяющим делать графические комментарии и управлять показом презентации. Sumprodium подключается к компьютеру и видеопроктору.

В состав экспертов по приему студенческих работ, выполненных в рамках научно-педагогического эксперимента, вошли члены Клуба авиастроителей: Клейн А.В., Гвоздев С.В., Кувшинов С.В., Куренкова Т.А., зам. зав. кафедрой "Внешнее проектирование и эффективность авиационных комплексов" МАИ Топорова М.А., ведущие преподаватели кафедры "Проектирование самолетов" МАИ Колганов А.Ф., Максимович В.В., генеральный директор компании "Технологии управ-

ляемого хаоса" Калафати Ю.Д. и исполнительный директор компании Моисеев К.В.

По результатам защиты комиссия отметила успешность выполнения студентами поставленной сложной комплексной задачи и сочла возможным отметить наиболее понравившийся проект студента Семенова М.Ю., выполненный на тему "Проектирование регионального самолета укороченного взлета и посадки".

Подводя итог первого этапа научно-педагогического эксперимента, проводимого по инициативе Клуба авиастроителей, по внедрению в учебный процесс новых образовательных технологий на базе высокотехнического программно-аппаратного обеспечения, эксперты пришли к следующим заключениям:

1. Использование в образовательном процессе и освоение студентами нового поколения программных комплексов оказалось достаточно сильной мотивацией к учебной деятельности. Поставленные жесткие и "избыточные" требования к объему и качеству выполняемой студентами учебной работы - учебному проекту, были выполнены полностью, и все учащиеся без исключения справились успешно. При этом в процессе выполнения работ у студентов сложились специфические партнерские отношения, характерные для работы творческого коллектива, нацеленного на выполнение нетривиальной задачи. On-line консультативная помощь, оказываемая специалистами компании "Технологии управляемого хаоса", помогла студентам быстро адаптироваться в новых для них условиях.

2. В процессе работы студенты несколько иначе взглянули на свои учебные проекты и увидели в них серьезные заявки для дальнейшего использования: 4 из 10 проектов представляли собой самостоятельные бизнес-проекты.

3. Использованные технологии работы с информационными массивами, реализованными в программном комплексе компании "Controlling Chaos Technologies", позволяют радикально перестроить учебный процесс в части работ с источниками в первую очередь на бумажных, а также на электронных носителях. Суть заключается в том, что, проводя информационный анализ, учащийся оперирует не фрагментарной информацией, увиденной, выписанной, составленной из сети бумажных источников или скопированной из сети Интернет (в период крайне ограниченного времени работы в библиотеке, медиатеке и т.д.), а полнотекстовой, факсимильной (!!!) документацией, размещенной в виде электронного архива неструктурированных материалов с уникальной возможностью многоаспектного поиска. Таким образом, учащийся может проводить исследование материалов в процессе выполнения работы в течение достаточно длительного времени и рассматривать различные вопросы, не теряя времени на визиты библиотеку для выяснения того или иного факта. Даже на поставленный оперативный вопрос преподавателя или эксперта студент, запуская поисковую машину, может дать обоснованный ответ. Данная технология меняет характер работы студентов с информацией, придает аналитичность мышлению и открывает новые творческие возможности.

источник: Клуб авиастроителей
24.01.07

15- 16 марта 2007г.
г.Москва

Президент Клуба авиастроителей
Ю.С.Елисеев

ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2006

**ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ
РОССИИ:
СОСТОЯНИЕ,
ПРОБЛЕМЫ,
ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ**

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

ОРГАНИЗАТОР:
НАЦИОНАЛЬНАЯ
АССОЦИАЦИЯ ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ РОССИИ
(НАДА РОССИИ)

г. Москва

25 ноября 2006 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(495) 685-1930. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим лицам, являющимся таковыми по действующему законодательству Российской Федерации.

Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2007 года.

ЦЕЛЬ КОНФЕРЕНЦИИ –

Предмет Оферты – Платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2007 году. Далее по тексту – Бюллетень.

консолидировать участников рынка и выработать рекомендации по основному кругу вопросов, тормозящих развитие отечественной бизнес- авиации

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепольной благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек), включая налог на добавленную стоимость.
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

ТЕМЫ К ОБСУЖДЕНИЮ:

– отсутствие приемлемых условий и программ финансирования иностранных воздушных судов бизнес- класса,

– несовершенство нормативной базы по деловой авиации в воздушном законодательстве,

– отсутствие законодательных актов о собственности на воздушное судно,

– неразвитость инфраструктуры, необходимой для обслуживания пассажиров и самолетов деловой авиации в региональных аэропортах России.

Порядок акцепта Оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом (см. образец) и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным Вам способом: факсом (+7(495)685-1930), электронной почтой (info@as-club.ru; bull@as-club.ru) или обычным письмом (Россия, Москва, 127015, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей)
2. В ответ на Ваш заказ Вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета Вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

КОНТАКТНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ:

тел.: +7(495) 988 86 45
факс: +7(495) 984 76 32

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

WWW.RBAA.RU

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

